

# Primer aniversario del destacamento Géminis

PEDRO ARMERO SEGURA  
*Teniente Coronel de Aviación*

**V**eintidós de febrero del 2003, así sin anestesia no se me ocurre ninguna efemérides que merezca recordar aunque muy posiblemente alguien más versado en historia española o mundial rápidamente me pudiese apuntar alguna fecha trascendental; ¡Dije veintidós, no veintitrés!

No obstante para el Ala 31 sí resulta una fecha importante y más aún para los miembros del Destacamento Géminis. Efectivamente, el día 22.02.02 hizo su llegada al aeropuerto internacional de Manás el primer avión Hércules del Ala 31 que iba a tomar parte en la operación Enduring Freedom, primera y más contundente reacción de los Estados Unidos de América al atentado terrorista tan tristemente famoso del once de septiembre.

No fue el único, el día 23 haría su llegada el segundo de los aviones T-

10 y por último el día 24 llegaría el tercero. Con ello se constituiría el Destacamento Géminis en Kyrgyzstan. Actualmente y tras sucesivos repliegues solamente se mantiene un

C-130 español realizando misiones de transporte en el seno de la Operación Enduring Freedom.

## EL INICIO

¿Cómo fueron los comienzos? Duros por supuesto, pues al hecho de llegar a un país del que apenas unos meses atrás, algunos de nosotros no habíamos oído ni siquiera nombrar, habríamos de añadir que las condiciones de vida no iban a ser las deseadas y que la distancia a la que nos encontrábamos de nuestra base de partida iba a producir multitud de problemas de sostenimiento.

Para empezar nos encontramos con que en lugar de una Base de la OTAN con su infraestructura y medios de apoyo, lo que teníamos era un



aeropuerto llamado internacional que dejaba bastante que desear tanto en infraestructura como en instalaciones. A ello habría que sumar el hecho de que en vez de unos alojamientos para el personal con una serie de comodidades que, hoy por hoy, consideramos existentes e innegociables en cualquier parte, descubrimos nuestra hoy querida "Tent City".

Pese a que cuando llegamos al campamento nos echamos a temblar y el desánimo se adueñó de nuestros corazones, hoy nos parece una maravilla pues consta de todas las comodidades básicas que se puedan desear y nos permite llevar una vida en unas condiciones que, aunque muy lejanas de nuestro querido "Hotel President de Spilimbergo", son suficientes para el día a día.

Por supuesto, la oficina de operaciones (OPS), Inteligencia (INTEL), Centro de Comunicaciones (CECOM), Sección Económico-Administrativa (SEA) y Jefatura era otra tienda donde debía convivir todo el destacamento en horas de actividad, planeando y preparando todas y cada una de las misiones que se nos adjudicaban, y dentro de la cual el tráfico de personal, en ocasiones, resultaba tan intenso como el metro en horas punta. Hoy en día y debido a la reducción paulatina de personal del destacamento y a la mejora de la situación de nuestra tienda de OPS, las condiciones de trabajo han mejorado notablemente.

Asimismo, el personal de obras de la Base de Ganci, con su esfuerzo permanente, no deja de mejorar diariamente todas las instalaciones buscando día a día el máximo confort de todos los miembros de la coalición alojados en la misma.

## LAS MISIONES

Lo que el ALA 31 encontró en la Operación Enduring Freedom (OEF) fueron unos requerimientos de transporte de material y personal desde la Base de Peter Ganci (en honor del jefe de bomberos de Nueva York muerto en las torres gemelas) en Bishkek y la zona de operaciones de Afganistán.

Las bases de destino de los transportes han permanecido invariables desde el inicio, Bagrán, Kandahar,

Herat, Mazar e Sharif y algunas veces Kabul, en el interior de Afganistán; Jacobabad en Pakistán y por último K2 (Karshi-Khanabab) en Uzbekistán.

De todas ellas la más habitual ha resultado ser Bagrán y por otra parte hay que decir que también la más espectacular tanto por los procedimientos de entrada (se entra y se sale de allí como alma que lleva el diablo) como el estado en que habitualmente encontramos la pista.

Bueno, lo de la pista era algo general, pues reparadas con urgencia tras la intervención americana en Afganistán, todas ellas se encontraban en muy mal estado y continuamente había que comprobar qué parte era la que estaba inutilizable ese día. Algunas veces sólo podías emplear la banda derecha, otras la izquierda, otras el primer tercio estaba impracticables, otras como ocurre en la actualidad con Bagrán, el último tercio era el afectado.

Los pilotos debían mantener al día todos los procedimientos de entrada y salida pues literalmente se jugaban la vida en ello, y sin embargo salvo un pinchazo en Bagrán, ningún percance ha ocurrido en los 264 vuelos efectuados en este año de operación.

Los vuelos se han ido sucediendo uno tras otro, unas veces con mejor meteorología y otras con peor, pero si por algo se han caracterizado los "Toros", ha sido por su disponibilidad y por su fiabilidad. Hasta el punto que en la "Ganci Gazette" se hacía mención a que "si el material que esperas lo trae un Toro, lo tendrás y si quien te ha de sacar de aquí es un Toro, saldrás". Ello, sumado a que cada vez que había que realizar una misión "diferente" los únicos que daban un paso al frente eran los Toros, ha dado un prestigio y un valor único al contingente español en la Base de Manás.

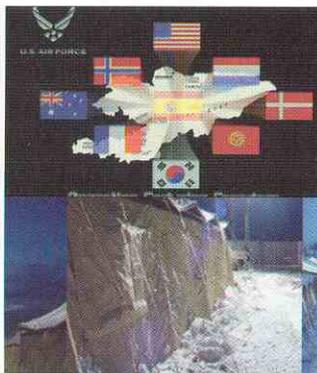
Esta era la primera vez que el Ala 31 intervenía tan lejos de casa en un teatro de operaciones tan activo, de una forma tan directa y continuada. Ello ha traído consigo numerosas enseñanzas que ha habido que asimilar rápidamente pues el ambiente de alta amenaza así lo exigía. Por ello, aquellos que formaron parte del primer destacamento, merecen toda nuestra

admiración ya que fueron los encargados de estudiar los procedimientos establecidos para el teatro de operaciones, asimilarlos y transmitirlos posteriormente al resto de la Unidad.

¿Qué es lo que se sentía en un inicio cuando había que cumplir una misión en dichas condiciones?. Pues bien, a los cuatro niveles del miedo: temor, terror, pánico y estu-por, hace tiempo, los paracas del Aire le añadieron un quinto nivel, el respeto. Ese mismo respeto lo han vivido las tripulaciones una y otra vez en cada ocasión que se ha entrado y salido del teatro con chalecos antifrags, cascos y equipos de supervivencia puestos, con los sistemas de autoprotección encendidos, observando por las ventanas cualquier indicio de amenaza que pudiera aparecer y que gracias al Cielo nunca sucedió.

## HISTORIAS

Un año da para mucho y por lo tanto en él caben historias, unas divertidas y otras no tanto, que se han ido sucediendo una tras otra, algunas colectivas y otras individuales, como aquella vez en la que tras llevar durante tres días seguidos un vehículo Hummer desde Bagrán a Kandahar y otros tantos otro vehículo de las mismas características desde Kandahar a Bagrán, la tripulación decidió hacerle un marca para comprobar si realmente era el mismo Hummer el que estábamos paseando por los cielos de Afganistán de un lado para otro. O como aquella otra vez que tras llevar un generador de 25.000 lbs desde Manás a Kandahar con un tiempo de perros pretendían que nos lo volviésemos a llevar a Manás de vuelta. O aquella vez que llevamos a Robbin Williams desde K2 a Manás y al día siguiente desde Manás a Bagrán. O aquella no tan afortunada en la que se rompió la toma externa de combustible y Santi Llovera se "duchó" literalmente con queroseno durante un repostaje. O aquella en la que casi nos quedamos tirados en Bagrán y que gracias a las "manitas" de nuestro mecánico logramos salir sin mayores problemas. O aquella en la



## PRIMER ANIVERSARIO GÉMINIS EN NUMEROS

Un año da mucho de sí en la vida de una persona y no podía ser menos en la vida de un destacamento. Si lo que buscamos son puntos de comparación, no hay nada como echar una ojeada a alguna de las cifras que figuran a continuación y que de una forma un tanto fría nos relatan la realidad del trabajo realizado por el EA en un lugar tan remoto como es el Destacamento Géminis.

■ Misión nº 001.....01-03-2002	■ Avión con mayor número de misiones.....T-10-10
■ Misión nº 100.....24-05-2002	■ Máximo nº de misiones voladas por un avión.....94
■ Misión nº 200.....28-09-2002	■ Avión con mayor número de horas.....T-10-03
■ Última misión del 1º aniversario.....21-02-2003	■ Máximo nº de horas voladas por un avión.....613:35
■ Horas voladas.....1.810:50	■ Piloto con mayor número de misiones.....40
■ Horas de mantenimiento.....7.311:00	■ Mecánico con mayor número de misiones.....29
■ Misiones totales.....264	■ Supervisor con mayor número de misiones.....31
■ Número de salidas.....686	■ Piloto con mayor número de horas.....251:05
■ Pasajeros transportados.....3.961	■ Mecánico con mayor número de horas.....172:15
■ Número de kilos transportados.....2.286.993	■ Supervisor con mayor número de horas.....219:15
■ Pallets transportados.....1.213	■ Miembro del ALA con mayor nº de días.....138
■ Número de litros consumidos.....4.931.429	■ Miembro ajeno al ALA con mayor nº de días.....9

Los números en ocasiones abruman y en ocasiones no dicen nada, pero para los que en algún momento han pasado por el destacamento Géminis en la Base de Ganci en Manás, cada número tiene su significado y lo que es más importante su protagonista con nombre y apellidos.

El tiempo da la razón a unos y se la quita a otros, pero lo que resulta indudable es que finalmente, todos los que pasamos algún instante de nuestra vida a más de 4.000 NM de casa en Manás, recordaremos la experiencia con cariño y satisfacción por el deber cumplido.

que “rezando todo lo que sabíamos”, se hizo una descarga de combate con pallets llenos de explosivos pues aunque nos habían asegurado que había medios de descarga en Herat, brillaban por su ausencia.

Pero también podríamos contar muchas anécdotas sobre la vida diaria en el campamento, sobre las paellas que gracias a algún buen aficionado a cocinero pudimos disfrutar propios y extraños los días de descanso. O sobre las horas y condiciones de trabajo de los hombres de mantenimiento quienes, al carecer de hangar debían completar sus reparaciones y revisiones en unas condiciones, en ocasiones, extremas tanto de frío como de calor, lluvia o nieve. O sobre la búsqueda de ñakas en el pequeño pero apañado BX de la Tent City. O sobre el habitual regateo con los taxi Bishkek con el fin de bajar a la ciudad a comer y lograr variar el menú diario del campamento.

No debemos olvidar tampoco al Cap Vargas, Tte Izquierdo y al Bda Higinio quienes con su profesionalidad y buen hacer fueron merecedores del reconocimiento de sus jefes, compañeros y lo que también es altamente gratificante, para ellos y para el resto del Destacamento, de los miembros de la coalición con el premio al mejor oficial y mejor suboficial del mes respectivamente, de la 376 Expeditionary Air Wing ■