

Del Adriático al Báltico

DAVID URETA MIRANDA
Comandante del Ejército del Aire
ÁLVARO REY ABECIA
Capitán del Ejército del Aire

Como no podía de ser de otra forma, la historia del Escuadrón de Apoyo al Despliegue Aéreo (EADA) se encuentra estrechamente asociada a las diferentes misiones y operaciones internacionales en las que ha intervenido desde su nacimiento en 1994. Una historia que se ha escrito por todos los cielos del mundo apoyando a las unidades del Ejército del Aire allá donde estas han sido desplegadas, y que comenzó ese mismo año en Europa, en los Balcanes, tan solo 10 meses después de su creación.

EL PRIMER DESPLIEGUE: ÍCARO

La participación del Ejército del Aire (EA) en la crisis de la antigua Yugoslavia había comenzado en 1993 con el despliegue de un T.12 del Ala 37 y tres equipos TACP (en el marco de la Operación Deny Flight) y de un P-3B del Grupo 22 (dentro de la Operación Sharp Guard). Tras un exigente y complejo proceso de planeamiento y preparación, esta contribución se vio aumentada de forma significativa en noviembre de 1994, con la constitución del Destacamento Ícaro. Era la primera vez que se iban a desplegar aviones fuera de nuestras fronteras para llevar a cabo acciones de combate en misiones reales, en una operación liderada por Naciones Unidas, pero diseñada por la OTAN.

De forma simultánea en el tiempo, las Fuerzas Armadas de los países de la Alianza se encontraban inmersas en un profundo proceso de adaptación a los cambios originados en la estructura

de fuerzas y mandos de la OTAN como consecuencia de la nueva situación estratégica existente en Europa desde 1989. En lo que respecta a las fuerzas aéreas, estas modificaciones tenían particular importancia en lo relacionado con las capacidades a aportar dentro de las recientemente creadas reaction forces, así como en la aplicación del concepto STO en las mismas, con el objeto de reducir su vulnerabilidad en sus posibles escenarios de actuación.

Al no contar con ninguna unidad que pudiera proporcionar estas capacidades, la solución adoptada por el Ejército del Aire fue crear, el 12 de enero de 1994, a partir de la Escuadrilla de Apoyo al Transporte Aéreo Militar (EATAM), la Escuadrilla de Apoyo al Despliegue Aéreo (EADA). Esto hizo posible que la EADA pudiera aportar, además de las ya existentes de apoyo al transporte aéreo, las nuevas relacionadas con el apoyo al despliegue y con todas las áreas de protección de la fuerza.

Formada inicialmente por los 69 integrantes de la EATAM, a la EADA se le fue incorporando personal de nuevas especialidades para cumplir los nuevos cometidos y misiones asignadas a la unidad. Pronto se vio que su concepción respondía plenamente a los requerimientos operativos necesarios para asegurar el despliegue y operación del Destacamento Ícaro, por lo que fue designada para integrarse en el mismo junto al Ala 31 (con los entonces Grupos 15 y 31) y el Grupo de Control Aéreo (actual GRUMOCA).

La recién nacida EADA se enfrentaba a su primera prueba de fuego. No se contaba con grandes medios en esos momentos, pero sobraba lo más importante: capacidad de trabajo, ilusión, compromiso e iniciativa. Durante el despliegue inicial a Italia, la entonces escuadrilla asumió la responsabilidad de preparar, confeccionar y cargar/descargar todo el material del nuevo destacamento, tanto en Zaragoza como en la base de despliegue, la base aérea de Aviano. Y de esta manera, la mañana del 25 de noviembre, todo empezó: cinco T.10 del Grupo 31 y personal de la EADA llevaban a cabo



Patrulla de Seguridad base aérea de Aviano



Instalación de módulos por parte de la Sección de Material de Despliegue del EADA en la base aérea de Aviano

el primer salto, que luego fueron seguidas por más de 20 rotaciones. El 28 de noviembre el despliegue de los ocho C.15, los dos TK.10 y casi 300 integrantes del destacamento había concluido, y el 1 de diciembre se encontraba plenamente operativo.

Sin embargo, esto solo era el principio. El elevado número de unidades que operaban en la base de Aviano, tanto de la USAF y los Marines como pertenecientes a otras fuerzas aéreas aliadas, puso de manifiesto una de las necesidades existentes en la misma: el número insuficiente de instalaciones. Identificada esta carencia, se adquirieron en España unos 80 contenedores prefabricados para cubrir todas las necesidades de vida y funcionamiento del destacamento en la zona Sierra, el área cedida al Ejército del Aire por los americanos.

Tras un breve curso en la empresa donde se fabricaban los contenedores, un grupo de suboficiales de la EADA se desplazaron a Aviano. Allí, con el apoyo de personal y medios de la USAF, pero sobre todo con su esfuerzo y dedicación, trabajando de sol a sol durante casi tres semanas de frío invierno, estos suboficiales montaron e instalaron todos los «módulos» que conformaban la infraestructura del destacamento, lo que contribuyó a mejorar de manera considerable las condiciones de trabajo de todo el personal desplegado.

La tercera misión asignada a la EADA fue la de proporcionar seguridad al destacamento dentro de la zona de responsabilidad española. Esta comprendía los refugios y zonas próximas donde se encontraban nuestros aviones y nuestro armamento, así como las diferentes instalaciones utilizadas por nuestro personal. Para ello se activó el correspondiente dispositivo de seguridad, basado en un control de accesos y el empleo de patrullas móviles, estableciéndose las necesarias medidas de coordinación con las fuerzas de seguridad de la USAF.

Las relaciones con las fuerzas de seguridad de la USAF incluían la realización de actividades de

adiestramiento conjuntas. EL personal de la EADA se familiarizó con los procedimientos de seguridad en vigor en la base de Aviano, principalmente en lo relacionado con la *flight line security* y los accesos a áreas no autorizadas/restringidas. Esta colaboración con las fuerzas de seguridad también se extendía fuera de la base, en este caso con los carabinieri, dada la gran cantidad de desplazamientos que diariamente se realizaban entre la base y los diferentes hoteles donde se alojaba el personal desplegado.

Una vez finalizado su despliegue, el funcionamiento y la operatividad del destacamento se encontraba íntimamente ligada a su sostenimiento: relevos de personal, reposición o sustitución de material y armamento, etc. A lo largo de estos años, este esfuerzo recayó principalmente en el Mando Aéreo de Levante (MALEV) en lo que respecta al planeamiento y gestión de los medios aéreos, en los T.19 y T.10 de las Alas 35 y 31 (con apoyos puntuales del Grupo 45) y en el personal de la SATA del EADA desplegada en Aviano. Los más de 53 800 pasajeros y 5000 toneladas de carga aerotransportados reflejan claramente el excelente trabajo realizado.

En 2001 era evidente que la situación en los Balcanes se había estabilizado. La reducción en el número de medios aéreos desplegados por otras naciones aliadas continuaba. Muchas fuerzas aéreas, entre ellas nuestro EA, empezaron a operar en Afganistán. En el caso del EADA, aparte del Destacamento Ícaro, desde principios de 2002 también operaba desde Kabul (ISAF) y desde Bagram (Enduring Freedom), así como desde Manas, integrado en el Destacamento Géminis (también dentro de Enduring Freedom).



CATO de Aviano

Todas estas circunstancias ponían de manifiesto que el final del destacamento se aproximaba, y que había que plantearse que, en cualquier momento, la orden para regresar a España podía ser dada. Por ello, el personal del EADA diseñó un nuevo plan de repliegue. Las dudas se resolvieron a finales de mayo, al hacerse pública la decisión de replegar todos los medios aéreos españoles desplegados en Italia. La fecha fijada para la desactivación del destacamento fue el 1 de julio, y el repliegue debía completarse en su totalidad a lo largo del mismo mes.

El desarrollo del plan presentaba numerosas dificultades. Por un lado, se disponía de poco tiempo para llevarlo a cabo en su totalidad respetando las fechas ordenadas, ya que los aviones del destacamento iban a operar hasta el mismo día en que se desactivaba. Además, el esfuerzo comprometido de los T.10 del Ala 31 en Afganistán limitaba la disponibilidad de medios aéreos, lo que convertía al transporte terrestre pesado como la opción principal para su ejecución, lo que también tenía influencia en los tiempos requeridos para ello.

Por último, en esos momentos aún se desconocía cuál iba a ser la decisión final sobre el futuro de los «módulos» que conformaban la infraestructura del destacamento y, dadas sus dimensiones, este era un factor fundamental a la hora de cuantificar el número de vehículos a utilizar, así como para fijar y sincronizar el número de rotaciones de cada uno de ellos, teniendo en cuenta que cada trayecto duraba unos días.

El repliegue comenzó el mismo día 1 de julio, una vez concluido el solemne acto de clausura y el arriado de nuestra bandera bajo la presidencia del jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire. Al mismo tiempo que preparaba todo el material para su traslado, el personal del EADA desmontó en tiempo récord todos los contenedores y, gracias al esfuerzo y entrega de todo el personal implicado en el repliegue, este se pudo finalizar en solo 22 días.

Así, el 23 de julio de 2002, el último jefe del destacamento, el teniente coronel Raimundo, junto al personal del EADA que había intervenido en su repliegue, embarcaban en un T.21, siendo los últimos en abandonar Aviano. Al llegar a Zaragoza y tomar tierra, alguno de estos miembros del EADA recordaban los nervios y las dudas que les habían acompañado en ese mismo sitio ocho



Instalación de módulos por parte de la Sección de Material de Despliegue del EADA en la base aérea de Aviano

años antes, la fría mañana de noviembre en la que partían hacia Italia. Sin embargo, ese día todo era distinto. No habían volado sobre Bosnia o Kosovo ni participado en acciones de guerra, pero, con su profesionalidad y compromiso, contribuyeron a que todos estemos orgullosos de la excelente labor realizada por el EA en los cielos de la antigua Yugoslavia.

KOSOVO: DE NUEVO EN LOS BALKANES

Tras la desactivación del Destacamento Ícaro en julio de 2002, la actividad expedicionaria del EADA continuaba en Kabul y Kirguistán. No obstante, contra todo pronóstico, los compromisos adquiridos por España volvieron a llevar al EADA a los Balcanes, aunque esta vez a Kosovo.

Tras los ataques realizados entre los meses de marzo y junio de 1999 sobre su territorio, los serbios se retiraron de la provincia de Kosovo, una vez aceptadas las condiciones impuestas por la OTAN. Esto fue seguido por el despliegue de una fuerza internacional, la Kosovo Force (KFOR). Rusia también desplegó fuerzas, y el 12 de junio, estas toman el control del lugar desde el que, cinco años más tarde, el EADA llevará a cabo sus cometidos: el aeropuerto de Slatina.

Situado a 17 km de la capital, Pristina, había sido con anterioridad una base de la Fuerza Aérea yugoslava, que en 1998 se había convertido en aeropuerto civil internacional. Ese mismo 12 de junio, un avión de la RAF aterrizaba en el aeropuerto para hacerse cargo del mismo, pero no fue posible por la presencia de los paracaidistas rusos, lo que estuvo a punto de provocar un choque armado entre las fuerzas rusas y las de la Alianza.

(...) los compromisos adquiridos por España volvieron a llevar al EADA a los Balcanes, aunque esta vez a Kosovo.

Después de unas tensas negociaciones diplomáticas entre ambas partes en Helsinki, la situación se desbloqueó mediante un acuerdo por el que, en lo relativo al aeropuerto, Rusia asumía su jefatura, mientras que la OTAN, a través del Reino Unido, se hacía cargo del control del espacio aéreo y de las operaciones aéreas del mismo. Poco a poco, la actividad aérea se fue restableciendo, y en enero de 2000 volvía a ser utilizado por aeronaves civiles. La RAF continuó asumiendo la responsabilidad de la gestión de las operaciones aéreas hasta julio de 2000, cuando es reemplazada por Italia como «nación líder».

Durante el tiempo en que la Aeronautica Militare italiana se hizo cargo del mismo, el número de vuelos superaba los 20 movimientos de aeronaves diarios, operando exclusivamente de orto a ocaso. Italia anunció su decisión de dejar de asumir el liderazgo del aeropuerto en febrero de 2003, e inició conversaciones con UNMIK (UN Mission in Kosovo) con vistas a una futura cesión de la gestión del aeropuerto a las autoridades kosovares desde abril de 2004.

En estas circunstancias, Islandia se ofreció a sustituir a Italia como nueva nación líder sobre la base de compartir las funciones y cometidos con otras naciones integrantes de KFOR, dada la imposibilidad de este país para asumirlos todos en exclusiva. Esto hizo que hasta un total de 14 naciones, entre las que se encontraban Suecia, Polonia, Grecia, Noruega, Alemania, Portugal, Finlandia y la República Checa, contribuyeran con su personal a esta nueva estructura multinacional, llegando a compartir varios países distintas áreas de trabajo (como era el caso la torre de control, el servicio de sanidad o la *airspace management cell*). España se comprometió a asumir la dirección del Passengers Reception Center (PRC) del aeropuerto, mediante el despliegue de una SATA móvil del Ejército del Aire, en este caso del EADA.

EL EADA EN SLATINA

El aeropuerto de Slatina constaba de una pista (35/17) y de una única calle de rodaje. Se hallaba dividido en dos zonas claramente diferenciadas: la denominada terminal civil, situada al norte de la cabecera de la 17, y la militar, conocida como PRC, situada en la cabecera de la 35. Su actividad era diurna, al no contar con alumbrado en pista y en la calle de rodaje. Tampoco contaba con un *parking* adecuado para

las aeronaves en la zona militar, lo que obligaba a utilizar como tal la intersección de la calle de rodaje con la cabecera de la 35, con el consiguiente riesgo de colapsar el *parking* si la programación para el uso del aeropuerto no se hacía de forma minuciosa o se producía algún retraso en las operaciones de carga/descarga.

Una vez ordenada la misión, personal del EADA se desplazó a finales de enero de 2003 a Pristina, para llevar a cabo el correspondiente *site survey* del aeropuerto. Aunque el grueso del contingente del Ejército de Tierra en Kosovo se encontraba en Istok, había un pequeño contingente en el Cuartel General de KFOR. Dos semanas más tarde, el 13 de febrero de 2003, se iniciaba el despliegue del personal vía Skopje. Tras el correspondiente

periodo de familiarización, y una vez efectuado el relevo entre la fuerza multinacional e Italia, el EADA asumía la dirección del PRC a principios de marzo. Por primera vez, una unidad del EA operaba de forma permanente desde Kosovo.

El nuevo PRC estaba compuesto por un total de 19 militares (noruegos, griegos y españoles). Su jefe (un oficial del EADA) tenía como cometido principal gestionar y controlar las operaciones de la terminal militar. Para ello, dependía directamente del *chief air movements* (CAM), que no era otro que el coronel islandés que lideraba la nueva estructura multinacional responsable de las operaciones aéreas del aeropuerto, quien a su vez lo hacía del 2.º jefe de KFOR.

Esto incluía no solo recibir, aparcar y cargar/descargar todos los aviones empleados por las más

Por primera vez, una unidad del EA operaba de forma permanente desde Kosovo.



Personal del EADA en Lituania BAP 50



Personal del EADA en Lituania BAP 50

de veinte Troops Contributing Nations (TCN) que en ese momento aportaban fuerzas a KFOR para el despliegue/repliegue de su personal, así como para su sostenimiento, sino también se era responsable de todos los movimientos militares del aeropuerto. Para ser usado por el personal de las TCN, el PRC contaba además con un edificio principal de reciente construcción, el cual contaba con dos salas con capacidad para 200 pax cada una, así como los correspondientes equipos de rayos X y arcos detectores para la revisión de equipajes por parte del personal de la Policía Militar de KFOR.

Los tipos de aeronaves con los que se trabajaba eran muy variados, siendo la mayoría de ellas aviones comerciales utilizadas para el transporte de tropas (como es el caso de los Boeing 757, 737, A320 y A310, MD83 o L1011), mientras que entre los aviones militares destacaban los C.130 y C.160 o los An26, aunque también se operaba con C.17, C.141 e incluso An.22. También se procedía a trabajar con helicópteros y aviones que transportaban autoridades desde otras áreas del aeropuerto.

El personal del EADA rápidamente se hizo con las riendas de la situación. Se normalizaron y actualizaron los procedimientos de actuación, incluyendo los que regulaban el funcionamiento del PRC y sus relaciones con las células de transporte del Cuartel General de KFOR (J4/Joint Transporta-

tion Coordination Centre). Se revisaron todos los relacionados con la seguridad en tierra, pero lo más importante fue, sin duda, su capacidad y disposición para integrarse y trabajar en equipo junto al resto del personal del PRC. Los resultados pronto fueron visibles: con mucho menos personal y disponiendo de medios de carga sensiblemente inferiores, el número de movimientos diarios (es decir, los aviones atendidos) aumentó durante el tiempo en que el EADA lideraba el PRC de forma significativa, hasta llegar a las 30 aeronaves diarias.

Del mismo modo, en junio de 2003 se empezó a elaborar un plan que regulase la transición de la gestión del aeropuerto entre la Fuerza Multinacional liderada por Islandia y UNMIK, con vistas a su transferencia final a los kosovares, prevista para el 2.º semestre de 2004. Este plan no abarcaba inicialmente todas las áreas de actividad, ya que no se consideraba su extensión a corto/medio plazo a las operaciones con aeronaves o personal militar.

Sin embargo, la situación dio un vuelco sorprendente a final de año, cuando se confirmó la intención de muchos países de reducir o no continuar aportando personal para cubrir los diferentes puestos de la Fuerza Multinacional. Esto trajo consigo que el proceso se acelerase y cambiara con respecto a lo considerado: la presencia militar desaparecía casi por completo, limitándose a un único oficial de enlace del Cuartel General de KFOR que actuaría como coordinador de los TCN ante las autoridades kosovares encargadas de gestionar el aeropuerto.

Esto no afectaba el día a día de los integrantes

del EADA: seguían desarrollando sus cometidos a pleno rendimiento y con total efectividad, junto al personal noruego y griego integrado en el PRC. Y así, el 1 de julio de 2004, regresaban a España, dejando tras de sí más de 3000 aviones atendidos, seis millones de toneladas de carga y cerca de 200000 pasajeros manejados. A pesar de ser probablemente una de las misiones menos conocidas en las que ha participado el escuadrón, se extrajeron numerosas enseñanzas que fueron aplicadas posteriormente, principalmente en Kabul, cuando el EA asumió el mando de la terminal militar del aeropuerto de la capital de Afganistán en 2004.

la situación dio un vuelco sorprendente a final de año, cuando se confirmó la intención de muchos países de reducir o no continuar aportando personal para cubrir los diferentes puestos de la Fuerza Multinacional

MIRANDO HACIA EL NORTE: LA PRIMERA OPERACIÓN EN EL BÁLTICO

Para la OTAN, garantizar el control y la integridad del espacio aéreo de sus miembros es un aspecto fundamental dentro del principio de defensa colectiva. Las capacidades de algunos de estos países, como ocurre con las repúblicas bálticas, son totalmente insuficientes o casi inexistentes para asumir la vigilancia y control de su espacio aéreo y llevar a cabo la defensa aérea de su territorio. Por ello, desde que Estonia, Lituania y Letonia ingresaron en la Alianza en 2004, se puso en marcha la misión Policía Aérea en el Báltico (BAP), con la finalidad de cubrir estas deficiencias mediante la aportación de capacidades de defensa aérea por parte de las otras naciones aliadas mediante turno rotatorio.

La primera participación de España tuvo lugar entre el 1 de agosto y el 30 de noviembre de 2006, como parte de la 10.ª rotación (bloque), siendo designado para llevarla a cabo el Destacamento Aerotáctico (DAT) Haris desde la base de Siauliai (Lituania), formado por cuatro aviones Mirage F.1M del Ala 14.

A pesar de la experiencia previa obtenida por el Destacamento Ícaro, el nuevo despliegue de aviones de combate fuera del territorio nacional constituyó un nuevo reto para el EA. Los medios y capacidades a desplegar, así como la entidad final del contingente, iban a ser determinados por los condicionantes que en esos momentos presentaba la base de Siauliai a la operación de nuestros aviones (en pleno proceso de mejora de sus capacidades e infraestructuras financiado por OTAN) y a las limitadas capacidades que Lituania podía aportar como *host nation*.

Personal del EADA se integró en el equipo del MACOM responsable del planeamiento desde el principio, participando en los dos *site surveys* que se realizaron y que permitieron finalmente identificar las capacidades a desplegar. Compuesto principalmente por personal del Ala 14, el destacamento estaba compuesto por unos 90 militares, siendo el EADA la unidad que proporcionaba el personal responsable de las áreas de protección a la

fuerza (actuando como asesor de seguridad y enlace ante las autoridades lituanas) y apoyo al transporte. De igual modo, el escuadrón desplegó por primera vez elementos de almacenamiento, análisis y distribución de combustible (BFI), que fueron operados por personal del Ala 14. Además de este personal, un equipo de SATA móvil del EADA fue activado para apoyar las operaciones de despliegue y repliegue, tanto en Lituania (Kaunas y Siauliai) como en España.

El esfuerzo y dedicación de todo el personal del destacamento tuvo sus frutos, y todos los problemas y dificultades que fueron surgiendo (entre los que destacó el cierre de la pista por obras durante la fase de despliegue y gran parte de la presencia española en Siauliai, lo que obligó a emplear en su lugar la calle de rodaje) se fueron resolviendo satisfactoriamente, lo que posibilitó que se alcanzaran todos los objetivos perseguidos a lo largo de los cuatro meses de despliegue.

Para la OTAN, garantizar el control y la integridad del espacio aéreo de sus miembros es un aspecto fundamental dentro del principio de defensa colectiva.

LA EVOLUCIÓN DE LA MISIÓN

Tuvieron que pasar nueve años para que el EA volviera a desplegar fuerzas en esta zona. Encuadrado dentro de las medidas adoptadas por OTAN para reforzar el dispositivo de vigilancia y control aéreo ante la crisis generada entre Ucrania y Rusia en 2014, el DAT Ámbar desplegó en la base de Amari (Estonia), para operar desde el 1 de enero hasta el 30 de abril de 2015 como parte del bloque 37, junto a aviones italianos y polacos (desplegados en Siauliai) y belgas (que lo operaban desde Malbork, en Polonia).



Eurofighter despegando en la misión Policía Aérea en el Báltico

Formado por cuatro C.16 del Ala 11, el destacamento supuso, además, la primera participación de este sistema de armas en una misión internacional. También se variaba la base de despliegue, ya que por primera vez se operaba desde Estonia, desde la base de Amari, situada a 46 km de Tallin.

De forma similar a lo realizado anteriormente, personal del EADA se integró en el equipo de planeamiento, participando en el *site survey*. El DAT se componía de más de 100 militares, en su mayoría del Ala 11. El personal del EADA asumió el mando de las áreas de protección de la fuerza (actuando como asesor de protección de la fuerza y enlace ante las fuerzas de seguridad estonias en asuntos de seguridad interior, contra-inteligencia y OPSEC) y apoyo al transporte.

No pasaría mucho tiempo para volver a operar en estas tierras, ya que, tan solo un año después, el EA volvía a desplegar sus C.16, pertenecientes al Ala 14, que por segunda vez iba a operar desde Siauliai, liderando el bloque 40. El DAT Vilkas estaba formado por 105 militares. A diferencia de lo ocurrido en 2006, las infraestructuras y procedimientos de la base habían mejorado considerablemente, y estaban adaptadas a las necesidades operativas de la misión.

La estructura del DAT no sufrió cambios con respecto a la ya existente anteriormente. El EADA

ejerció de nuevo el liderazgo de las áreas de protección de la fuerza y apoyo al transporte. En esta ocasión, manteniendo los cometidos ya realizados en los DAT anteriores, se decidió desplegar capacidades adicionales de protección de la fuerza de la unidad para activar un dispositivo de seguridad dentro de nuestra área de responsabilidad (en la zona QRA), con el objeto de reforzar y completar las aportadas por las fuerzas de seguridad lituanas que operaban en Siauliai, así como para poder llevar a cabo la protección de nuestros cazas si estos tuvieran que aterrizar en otra base aérea distinta. Esto hizo posible alcanzar también los estándares exigidos por la normativa OTAN en lo relativo a la vigilancia de las zonas nacionales de acceso restringido tipo I y II.

Posteriormente, el EADA se integró en el DAT Ámbar, formado por cinco aviones C.15 M del Ala 15, como parte del bloque 44, operando desde Amaris, entre los meses de mayo y agosto de 2017. Y en estos momentos, de nuevo en Siauliai, ya se ha completado el despliegue y la activación del nuevo DAT Vilkas, conformado en esta ocasión en torno al Ala 12, como parte del bloque 50. En este DAT, además de estar al mando de las capacidades habitualmente aportadas, el EADA ha desplegado de nuevo sus equipos EOD en apoyo a las operaciones aéreas.



Personal del EADA en Lituania BAP 50

REFLEXIONES FINALES

Aviano fue el punto de partida del esfuerzo expedicionario desarrollado por el EADA, un esfuerzo que ha continuado de manera ininterrumpida a lo largo de estos 25 años por diferentes zonas del mundo. Hoy, los fríos cielos bálticos son testigos del último DAT en los que el EADA se ha integrado, el nuevo Vilkas.

Echando la mirada atrás y pasando revista a lo sucedido a lo largo de estos años, se pueden observar con enorme satisfacción los cambios producidos en el EADA, como la unidad ha madurado, convirtiéndose en un elemento de referencia de la capacidad expedicionaria del EA.

Sin embargo, hay algo que no ha cambiado y nos acompaña desde aquellos fríos días de noviembre de 1994, algo que guía nuestra actuación, y se encuentra grabado en los corazones y en las mentes de todos los que llevamos con orgullo su boina negra y su emblema en el brazo: el ser empleados como punta de lanza en los despliegues del EA allá donde sea necesario. Algo que se resume en dos palabras: «*Obviam primus*». ■