

El mantenimiento durante la campaña de Kosovo

RICARDO SALAS PUEYO
Comandante CIETO



Repostando del KC-130 sobre el Adriático.

Las labores de mantenimiento de los F-18 y del T-10 (Hércules) llevan mucho tiempo desarrollándose satisfactoriamente y se ha pasado, a lo largo de los últimos años, por situaciones difíciles en el quehacer del día a día, sobre todo los T-10 que acumulan más de 25 años de vida en Zaragoza y han recorrido medio mundo, dejando su impronta del trabajo bien hecho por donde han pasado.

Cuando el mantenimiento de estas aeronaves se realiza en una base aérea extranjera de las características del destacamento "Icaro" de Aviano, el asunto tiene otras variantes ya que impera la idea de cumplir la misión asignada sin importar los horarios, el trabajar constantemente con armamento real y estar en conjunción con otras unidades que teóri-



camente están más breadas en este campo, pero que con el entrenamiento diario se ha sabido dar la talla y estar a la altura de las circunstancias en cada momento.

HACIENDO MEMORIA

Remontándose a los inicios de las operaciones en la Base Aérea de Aviano a finales del año



Satisfacción en los rostros del personal de mantenimiento al regreso de la misión.



mantener sus aviones en vuelo todos los días?. La respuesta es sencilla, profesionalidad y dedicación, los resultados ahí quedaron y el entrenamiento suficiente para obtener los frutos que se han visto posteriormente.

CAMPAÑA DE KOSOVO

El inicio de las operaciones de guerra coincidió con el destacamento del Ala 12 en Aviano y fue la unidad que más directa e intensamente participó en la contienda aérea.

Se aumentó el número de aviones F-18 pasando de 4 a 6 y aumentando el número de personal de mantenimiento, principalmente suboficiales armados para el ensamblado de bombas guiadas. Los aviones se configuraron con misiles para defensa aérea "sidewinder" en puntas de ala y un "sparrow" en la estación 6; en la estación simétrica el FLIR/LASER. El resto del armamento era cañón y bombas guiadas láser.

Cuando comenzaron las operaciones aéreas la Base Aérea de Aviano se convirtió en un hervidero de aviones y personal de distintas nacionalidades por lo que hubo que "apretarse" para continuar. El T-10 repostando combustible sobre el Adriático con períodos de vuelo prolongados y el personal de mantenimiento recuperando el avión para la siguiente misión a la intemperie y los F-18 participando en las misiones encomendadas con trabajo de mantenimiento a horas intempestivas.

El Grupo 15 del Ala 31 debía relevar al Ala 12 y comenzar a operar el día 1 de junio. La avanzada del relevo de mantenimiento comenzó 6 días antes y lo primero que hubo que resolver fue el alojamiento ya que los alrededores del pueblo de Aviano estaban ocupados por fuerzas americanas, alemanas y canadienses, no obstante la logística funcionó perfectamente.

Otro de los inconvenientes que acumulaba Zaragoza era la falta de aviones con potencial de ho-

94, el nacimiento de este tipo de mantenimiento fue duro, la precariedad de medios e instalaciones, un país extranjero, climatología, horarios, distancia al puesto de trabajo, 8 aviones F.18 y 2 T.10 en vuelo que día a día quedaban en estado FMC (Full Mission Capability) para la siguiente programación y en el trasfondo sintiéndose observado por muchos ojos y preguntándose ¿cómo lo hacen estos españoles con su organización para



Bombas GBU-16 y BR-500 en un HAS.



Visionado de los vídeos de la misión para certificar los resultados.



ras por acumulación de inspecciones, ya que el consumo de horas previsto en época de guerra era elevado y había que seguir volando en Zaragoza; por tanto, se estableció la necesidad de llevar a cabo inspecciones de mantenimiento a un buen ritmo para resolver el problema. En el mes de junio se realizaron en Aviano un total de 7 inspecciones, 4 H2 y 3 H3. Se consiguió disponer de un HAS (Hardened Aircraft Shelter) donde realizar las tareas de inspección a pesar de tener que utilizar la plataforma externa como aparcamiento. Los laterales internos del HAS se utilizaron como almacén de armamento para poder llevar a cabo la carga rápida de los aviones, ya que el desplazamiento de bombas y misiles desde los polvorines externos a la Base de Aviano llevaba consigo grandes demoras.

previsto, de los pilotos españoles no se tiene noticia de "daños colaterales" y en mantenimiento, sin daños personales ni materiales, los aviones estuvieron listos para las misiones encomendadas y se recogieron los frutos de años de trabajo y sacrificio.

Vistas hoy día las acciones de mantenimiento desde la distancia del tiempo, uno se congratula de pertenecer a un colectivo de profesionales que se entrena diariamente en mantener los aviones en vuelo y el material de guerra en perfecto estado para cumplir las misiones que se le asignan observando todas las normas de seguridad y pensando: mejor lanzar bombas y misiles en las Bardenas Reales que utilizarlas sobre objetivos selectivos, pero lamentablemente somos seres humanos que tropezamos varias veces sobre la misma piedra. ■

Para todo el personal de mantenimiento se reiteró la observancia y cumplimiento más estricto de las normas de seguridad sobre personal y material ya que las circunstancias del momento y la ubicación del material no eran las más adecuadas para mantenerlas.

Se comenzó a vislumbrar que el final de las operaciones estaba cercano como así ocurrió el día 10 de junio ya que la superioridad aérea y los medios desplegados por los aliados fueron muy superiores al adversario.

Todo ocurrió según lo