

El Ala 35 gana para España el prime



JESUS RIESCO GARCIA DE LA TORRE
Teniente de Aviación



En la semana del 26 al 30 de junio de 2000 tuvo lugar en la Base Aérea de Landsberg (Alemania) el ETAM 2000 (European Tactical Airlift Meet 2000), primera competición a nivel europeo de aviones de transporte.

El evento fue organizado por la LTG-61 (Lufttransportgeschwader 61 - Ala de Transporte Aéreo 61), situada en la

Base Aérea de Landsberg, al sur de Alemania, a unos 50 km. de Munich.

A la invitación de la Luftwaffe acudieron un amplio número de países, todos ellos pertenecientes a la OTAN, con excepción de Hungría, que acudía como observador. El total de participantes ascendía a 10: Alemania que participaba con un C-160 Transall, Francia con C-160, Bélgica con C-130 Hércules, Holanda con C-130, Italia con G-222, Estados Unidos (USAFE) con C-130, Noruega con C-

130, Gran Bretaña con C-130, Turquía con C-160 y España con un T-19 (CN-235) perteneciente al Ala 35.

La participación del T-19 del Ala 35 fue decidida la semana anterior a la competición, pues en principio estaba previsto que fuera un Hércules del Ala 31.

Debido a esta circunstancia y a la alta carga de trabajo que soportaba el Ala 35 en esas fechas, la tripulación tuvo escaso y, en algunos casos, nulo tiempo de entrenamiento para la competición.



Landsberg donde aterrizamos tras tres horas de vuelo.

Recibimos una muy cordial bienvenida por parte del coronel del LTG 61 Herr Daniel Oberst, así como del resto del personal a sus órdenes. En un principio mostraron su sorpresa al ver que llegábamos en un T.19 (esperaban un T.10) y el escaso número de personal participante, pues el resto de equipos incluía equipo de mantenimiento. Llegaron incluso a preguntarnos si íbamos a competir o veníamos como avión de apoyo o como meros observadores.

Después de esta bienvenida pasamos a conocer una de las tradiciones más arraigadas de la Luftwaffe, tradición que repetiríamos todos los días hasta el día de nuestra vuelta, la famosa "After Landing Beer", una especie de "cañita" española pero de tamaño descomunal.

Posteriormente pasamos a la sala de briefing donde, con el resto de las tripulaciones, recibimos una bienvenida por parte del general mayor Hoppe, jefe del Mando Aéreo de Transporte de la Luftwaffe, así como toda la información sobre la competición, alojamiento, manutención, horarios... etc., después del cual pasamos a la fiesta de bienvenida, orquesta incluida.



COMIENZA LA COMPETICION

Todos los días comenzábamos con un briefing a las 08:00 HL en el que recibíamos información de meteorología, inteligencia, jueces

asignados, indicativos, etc.

La competición simulaba una situación de conflicto entre cuatro países: Budweis Land, Wonder Land, Funny Land y Center Land. Entre ellos, especialmente entre Funny y Wonder Land, había problemas fronterizos, agravados por unas inundaciones y aderezados por acciones de grupos terroristas. Todo ello exigía la actuación de la ONU quien mediante la UNETAMFOR, organizó una fuerza internacional compuesta por 10 países, cada uno de los cuales aportaba un avión de transporte. Entre las misiones simuladas estaba el lanzamiento de cargas con ayuda humanitaria, lanzamiento de comandos antiterroristas, tomas en campos poco preparados para traslado de refugiados, etc.

Tras el briefing pasábamos al "Mission Planning Room" donde recibíamos el ATO (Air Tasking Order) diario y los SPIN's (Special Instructions) así como las cartas y la información necesaria para la misión.

LLEGADA A LANDSBERG

Despegamos de la Base Aérea de Getafe el lunes 26 con rumbo a Zaragoza, donde debíamos recoger al teniente coronel Otero, del Ala 31, que actuaría como juez y representante del Ejército del Aire, así como al personal de la Escuadrilla de Apoyo al Despliegue Aéreo que participaría en el concurso de saltos.

Después de esta parada en la Base Aérea de Zaragoza proseguimos a

Teníamos dos horas y media para preparar el vuelo: baja cota, campos alternativos, amenazas, puntos de notificación, lanzamiento de cargas, información SAR, etc. La complicación de la misión aumentaba cada día, de manera que solíamos utilizar las dos horas y media. Tras preparar la misión el juez asignado se quedaba con toda la información y nos la devolvía antes de poner en marcha.

El turno de despegue no era todos los días el mismo excepto el nuestro, que era siempre el último. Teníamos de hora de despegue las 15:15, con todos los inconvenientes que ello supone: después de comer, calentamiento del terreno, cansancio de tripulación y de jueces, etc. La hora de despegue tenía que cumplirse a rajatabla (+/- 60 segundos) así como las distintas TOT (horas sobre objetivo) que teníamos en la ruta y las altitudes según los tramos (-50 FT. + 100

Dentro de los criterios de puntuación, pudimos observar que en las tomas de combate era mejor pasarse que quedarse corto, error que cometieron muchos países en sus tomas, motivo por el cual perdieron muchos puntos en beneficio nuestro.

Respecto a la baja cota, aparte de la dificultad que tiene volar sobre un terreno totalmente distinto al español y la tensión que te da el estar en competición y llevar a un juez dentro del avión con una libretita, estaba el peligro de los tráficos restantes, tanto militares como civiles, pues una de las cosas que destacan al observar las cartas alemanas es el elevado número de aeródromos que existen. Todos los días nos advertían en el briefing sobre este peligro, pero realmente no nos percatamos de él hasta el tercer día, en el que tuvimos "cruces" con un tornado,

El día siguiente comenzó exactamente igual, briefing, mission planning, etc. En esta ocasión teníamos que lanzar un CDS e identificar tres fotos sobre el terreno, las cuales no estaban tomadas exactamente en la dirección de vuelo. La posición de los objetos de las fotografías debían ser reportadas respecto al "bullseye", puntuando negativamente cada grado y cada media

milla de error.

En cuanto al planeamiento de la misión, llamaba la atención lo rústico de nuestro instrumental. Varios jueces se acercaron a nuestra mesa para contemplar el espectáculo que era vernos tomar los tiempos con el tradicional folio marcado con los minutos del meridiano. La baja cota debía ser volada a una altura no inferior a 500 ft. AGL, por lo que debíamos estar atentos al radioaltímetro y adelantarnos a las constantes ondulaciones del terreno. Algunos tramos teníamos que volarlos a una altura barométrica fija. Estos tramos eran puntuados por los jueces, motivo por el cual nos consta que algunas tripulaciones optaron por el piloto automático, cuyo uso no figuraba como prohibido en el reglamento de la competición, no siendo nuestro caso.

Otra dificultad añadida al vuelo de la baja cota era la velocidad. Las TOT's estaban fijadas para volar a 210 Kts. de GS, lo cual dejaba un estrecho margen de maniobra al T.19, al menos bastante más estrecho que al resto de los competidores, sobre todo a la hora de recuperar tiempo.

Aparte del lanzamiento de CDS y de las fotos, la otra novedad que trajo el segundo día de competición fue la de competición de tiro con arma corta. Esta competición estaba pensada para que tirara el comandante de la aeronave, el piloto, el mecánico de vuelo y el navegante. Obviamente nosotros tuvimos que sustituir el navegante por el supervisor de carga. Se trataba de realizar cinco disparos por miembro de la tripulación, de manera que la máxima puntuación por equipo sería de 200 puntos (suponiendo que todos los disparos fueran en el diez).

En realidad no se trataba de tiro real, consistía en un simulador con cua-



FT.). Así mismo debíamos evitar zonas restringidas y zonas de amenazas, identificar amenazas espontáneas y notificarlas, dando su posición con respecto al Bullseye.

El primer día consistió en volar la baja cota identificando y sobrevolando los puntos de viraje; cumplir la TOT, toma de máximo esfuerzo en un campo intermedio; baja cota a otro campo; lanzamiento TBH, y baja cota de vuelta con toma de máximo esfuerzo en Landsberg.

un helicóptero civil, uno militar y una pequeña avioneta.

El resultado del primer día de competición fue bastante sorprendente para nosotros, ¡éramos terceros!; únicamente por detrás de Alemania y Gran Bretaña. Así que teníamos posibilidad de hacer podium.

Con el debriefing y notificación de los resultados terminaba el día. Nos tomábamos la correspondiente "after landing" y volvíamos al hotel. Eran entonces aproximadamente las 19:00.



tro puestos de tiro. En cada puesto había una pistola similar a las famosas "Lugger" alemanas de la Segunda Guerra Mundial. Cada pistola tenía un dispositivo electrónico de puntería y un sistema de carga de aire comprimido. El efecto era bastante real, el peso se asemejaba mucho al de una pistola de 9 milímetros y el aire comprimido producía el efecto tanto del retroceso como del movimiento del cierre y ruido de la detonación. El único defecto era que el tirador no veía el resultado de cada disparo, éste sólo quedaba reflejado en el ordenador de los jueces.

El resultado de esta competición no fue malo del todo, teniendo en cuenta que tanto el mecánico como el supervisor de carga llevaban muchos años "sin tirar". Quedamos quintos con 1150 puntos, por detrás de Turquía, Francia, Noruega y Alemania. Cabe destacar que el piloto hizo 46 puntos, segunda mejor tirada, por detrás del navegante del equipo turco.

Los resultados del segundo día de competición seguían siendo satisfactorios para España, continuábamos

ALA 31:

- Teniente coronel ALFONSO OTERO GOYANES

TRIPULACION ALA 35:

- Comandante de Aeronave

Capitán ROBERTO ALCALA SANCHEZ

- Piloto

Teniente JESUS RIESCO GARCIA DE LA TORRE

- Mecánico de Vuelo

Subteniente JESUS ESPINA ORDÓÑEZ

- Supervisor de Carga

Subteniente JOSÉ MARTINEZ PUERTA

- Supervisor de Carga

Sargento 1º PEDRO A. VAZQUEZ RIVIERE

EADA:

- Sargento FCO. JAVIER ROJO MALPICA

- Sargento BLAS PÉREZ MORCILLO

- Cabo 1º JUAN MANUEL MENÉNDEZ MENÉNDEZ

- Cabo SERGIO RUBIO LOIRE

terceros. Acortábamos ligeramente la distancia con los británicos y la aumentábamos sobre los holandeses; sin embargo, Alemania aumentaba su diferencia con el resto.

Así pues, manteníamos la moral muy alta, seguíamos terceros a falta de un día de competición. La distancia con los segundos era muy poca, así que fijamos como objetivo pasar a los británicos.

ÚLTIMO DÍA DE COMPETICION

El tercer y último día de competición fue el más complicado, pero a la vez el más interesante y, por qué no, el más divertido.

En esta ocasión la misión consistía en volar la baja cota a un campo alternativo, efectuar una toma de máximo esfuerzo, baja cota a una zona de lanzamiento, lanzamiento paracaidista y baja cota de vuelta por un corredor militar. Inicialmente la misión no era muy distinta a las demás, tenía más TOT's que cumplir, pero por lo demás era bastante similar. Las "complicaciones" llegaron durante el vuelo.

La primera TOT la cumplimos al segundo y todos los puntos de viraje fueron identificados perfectamente. La toma de máximo esfuerzo fue de las mejores de ese día. Todo esto nos hizo pensar que el segundo puesto estaba muy cerca. En el despegue del aeródromo fue cuando ocurrieron los incidentes que mencioné anteriormente. Nada más despegar tuvimos un pequeño incidente con un helicóptero Superconstellation. Ejecutamos

un despegue corto y viramos a la izquierda, en ese momento el controlador nos ordenó virar a la derecha, pues, al parecer, había un helicóptero entrando en viento de cola. Inmediatamente nos percatamos de su posición, y el asunto no pasó a mayores. En el primer punto de viraje tuvimos nuestro segundo incidente. Justo cuando estábamos todos tratando de identificar exactamente el punto y de ajustar lo más posible el tiempo, nos apareció un pequeño helicóptero a nuestro nivel y a una media milla. Tuvimos suerte pues justo lo vimos en el punto de viraje.

Continuamos la baja cota hasta el punto de lanzamiento y a 10 minutos para lanzar, el juez alemán, que venía a bordo, nos pasó una nota anulando el lanzamiento y enviándonos a la zona alternativa, la cual tenía su propia TOT y una nueva ruta. Mientras tanto habíamos tenido dos nuevos incidentes: uno con una avioneta en nuestra propia ruta y el otro con un Tornado en baja cota que nos pasó a unos 200 Ft. por encima. Esto en Alemania, al parecer, es normal. En España, de cada cien vuelos en baja cota, tenemos uno o dos cruces, sin embargo aquí, en la primera media hora habíamos tenido cuatro.

Procediendo hacia la nueva zona (acelerando al máximo pues nos dieron una TOT muy ajustada), el juez nos pasó una nueva nota que nos enviaba a atender una "Distress Call" que se había recibido (simulada), dándonos la posición con respecto al "Bullseye". Debíamos identificar el origen de la llamada, por lo que nos dirigimos al punto. Esto nos volvía a desviar de la ruta y, por supuesto, de la TOT. Una vez identificado el problema (un helicóptero del ejército alemán), procedimos de nuevo a la zona. Para ello es obligatorio volar un pasillo, compuesto por varios puntos de viraje. El juez nos había avisado en el "planning room" de la posible presencia de amenazas en este pasillo que debían ser identificadas. Por lo tanto debíamos volar el pasillo tal como venía pintado en la carta si queríamos detectar la presencia de algún carro de combate, BMR o vehículo militar similar. A mitad del pasillo detectamos una construcción en el

terreno que se diferenciaba del resto; estaba a media milla en nuestro rumbo, por lo que pusimos toda nuestra atención en dicho punto. Cual fue nuestra sorpresa cuando, próximo al punto, vimos salir una humareda de terreno y ascender un proyectil a gran velocidad. ¡Nos estaban lanzando misiles!, ¡íbamos los terceros pero tampoco era para ponerse así! A los pocos segundos un segundo fogonazo y otro misil a gran velocidad; estábamos sobrevolando una unidad de defensa antiaérea alemana y en realidad nos estaban lanzando misiles de prácticas, los llamados "Smoky Sam", pero puedo asegurar que la sensación para el piloto es bastante real.

Tras este nuevo pequeño sobresalto ya sólo nos quedaba el lanzamiento paracaidista y la toma de máximo esfuerzo en Landsberg. Quedaba por cumplir la TOT sobre la zona de lanzamiento cosa que se nos había complicado ligeramente por todos los imponderables de la ruta. Los últimos 15 minutos de la baja cota nos vimos obligados a realizarlos a la máxima ITT que permitía el avión, gracias a esto conseguimos llegar "al segundo" sobre la vertical de la DZ (zona de lanzamiento). Allí nos encontramos con fuerte viento en cara (dentro de límites para el lanzamiento), por lo que demoramos el salto unos siete segundos, segundos que, más tarde, se transformarían en puntos negativos, pues, para nuestro desconocimiento, la TOT de la zona era de salto del primer paracaidista y no de vertical de la zona.

La EADA mostró, una vez más, su gran profesionalidad y su alto grado de adiestramiento, no en vano, consiguieron las dos mejores puntuaciones; el primero de ellos cayó a 39 metros del punto de impacto y el segundo en el mismo punto de impacto. Lástima que sólo puntuara el primer paracaidista en lanzarse.

Antes de proceder de nuevo a Landsberg tuvimos que autenticar con la información SAR, sin la cual no hubiéramos obtenido el permiso de aterrizaje. La TME de Landsberg fue lo suficientemente buena como para darnos esperanzas para alcanzar el segundo puesto o, al menos, no perder el tercero.

Tras la toma, para sorpresa nuestra, el juez interrogó al mecánico sobre la información SAR, la cual fue respondida correctamente, pues nos la habíamos aprendido de memoria. Al bajar del avión el juez alemán nos felicitó efusivamente con un "really excelent job". Brindamos con un "prost" por el final de la competición y nos dirigimos al briefing donde nos darían a conocer los resultados.

RESULTADOS

En un ambiente de camaradería y buen humor, se fueron dando los puestos del último al cuarto, pues, para mayor intriga, dejaron los tres últimos para la fiesta posterior, en presencia de todos los representantes de los distintos países. Los tres finalistas fueron Francia, Alemania y España. Gran Bretaña había pasado al cuarto lugar, lo que nos hacía pensar en un más que probable segundo puesto, lo cual era todo un éxito para todos nosotros.

En la multitudinaria fiesta de clausura el general Hoppe procedió a la entrega de los tres primeros premios. Entregó primero el premio a los franceses como tercer clasificados, situación más o menos prevista. La sorpresa nos llegó, una vez más, cuando al entregar el segundo premio se llamó a la tripulación alemana. ¡Habíamos ganado el primer ETAM!

Inmediatamente después vino la fiesta, con intercambio de parches, voluntario o no, y brindis con todo el mundo.

Ha sido un gran triunfo para España, para el Ejército del Aire y para el Ala 35. Una gran experiencia y un gran aprendizaje para toda la tripulación. Cabe destacar la perfecta organización y la estupenda acogida que tuvimos por parte de todo el personal de la Luftwaffe. Así mismo, vaya nuestro agradecimiento al personal de la EADA por su perfecto trabajo en la competición de saltos.

El Ala 35 demuestra una vez más que se encuentra entre las mejores del mundo y por ende, el Ejército del Aire demuestra estar a la altura de cualquiera de sus socios de la OTAN.

El año que viene nos veremos en Francia, posiblemente en Tolouse, en lo que será el ETAM 2001 ■