



EL GRUPO ALPINO DE CONTROL AEREO

IGNACIO VARA JIMÉNEZ
Comandante de Aviación

NO. NO SE TRATA DE UN error, he escrito "Alpino" en lugar de "Móvil" intencionalmente, para referirme, en el

título, al GRUMOCA. Las líneas que siguen explicarán el porqué de este cambio de adjetivo.

Todo empezó, cuando, con motivo de la celebración del Campeonato Mundial de Esquí Alpino SIERRA NEVADA 96, el Grupo Móvil de Control Aéreo (GRUMOCA) recibía la orden de desplegar en Sierra Nevada para vigilar y controlar el espacio aéreo afectado.

Para garantizar la seguridad durante los campeonatos se estableció un sistema de identificación y reconocimiento de los usuarios del espacio aéreo restringido sobre las pistas de esquí. El dispositivo, compuesto por un radar, una torre de control móvil y comu-

ASCENDIENDO PARA 8.000 PIES... CON CAMIONES T/T

Estamos en pleno invierno y uno de los más crudos de estos últimos años. La noticia llega inesperada y urgente: las autoridades civiles solicitan el apoyo del Ejército del Aire para llevar a buen fin los campeonatos mundiales de esquí alpino en Sierra Nevada/96, y el JEMA determina que el Grupo Móvil de Control Aéreo es la unidad adecuada para cumplir la solicitud.

El jefe del Mando Aéreo del Estrecho, como mando orgánico de la unidad, imparte una breve y concisa orden: debe cubrirse la zona de Sierra Nevada, en donde se van a celebrar los Campeonatos del Mundo, de forma que permita ejercer un control eficaz a baja y media cota de cualquier aeronave que pretenda utilizar este espacio aéreo delimitado por NOTAM y en coordinación con las restantes agencias de control que se puedan ver afectadas.

El tiempo de reacción es mínimo. La zona en donde se encuentra ubicada la magnífica estación invernal no es muy conocida por el personal de GRUMOCA. Pero una cosa es totalmente cierta: hay que su-

bir lo máximo que se pueda para que los angostos valles por los que se deslizan las pistas queden efectivamente bajo el control de nuestro radar y de la Torre Móvil montada en un camión de tres ejes.

Horas más tarde de recibida la orden, un reducido equipo evaluador sale hacia Sierra Nevada, ya muy nevada por cierto, a buscar el emplazamiento adecuado para la docena de vehículos pesados necesarios para el montaje de la "Zona Técnica", mientras en "Operaciones" los expertos en coberturas y en trazados de ejes de MW,s y radio, inclinados sobre sus planos e intentando imaginar la trayectoria óptima sobre una orografía complicada, buscan la mejor propagación. ¿Entrará la señal de MW,s? ¿Habrá que situar un repetidor más? ¿Se comportará la FM como queremos?

Los expertos en logística campamental hacen memoria para recordar situaciones similares que les permitan prever los problemas, especialmente de bajas temperaturas, que se puedan presentar.

Los mecánicos y técnicos en electrónica y grupo electrógeno buscan afanosamente en los manuales y ordenes técnicas de los diversos equipos, las limitaciones medioambientales (presiones y temperaturas) y la forma en que ambas puedan afectar al óptimo funcio-

namiento de los equipos. La conclusión inicial es que, a pesar de las disminuciones de potencia por razón de la elevación, siguen estando "entre límites para operar" aunque en algún caso concreto "muy al límite".

Tampoco hay experiencia en el comportamiento de los motores de los vehículos T/T con temperaturas que se esperan bajas (aunque no tanto como ocurrió en la realidad: -18°C), por lo que se arbitran medidas para elegir las adecuadas mezclas de combustible que permitan soportarlas.

Mientras tanto el equipo evaluador está ya en Granada. Una vez más la Guardia Civil presta a la unidad un inestimable servicio: un joven oficial, experto en la sierra, nos lleva literalmente de la mano por este medio ambiente desconocido para nosotros, y a la vista de la exposición de las necesidades operativas, nos muestra posibles ubicaciones y accesos, gestionándonos, incluso, entrevistas con los expertos en nieve de Obras Públicas, ya que se estima que vamos a necesitar de su apoyo para abrir camino, como así ocurrió el día del traslado de la unidad (gracias a todos desde estas líneas).

Evaluados todos los datos y establecidos contactos con la base de Armilla para recabar los necesarios

noticiario noticiario noticiario

nicaciones vía satélite y microondas, se integró en el Centro Coordinador de la Seguridad de Sierra Nevada 96 (CE-COP) y estaba enlazado también con el control civil de Granada y con los helicópteros de alerta del Ala 78.

En definitiva se trataba de una tarea similar a la que ya habíamos realizado en la olimpiada de Barcelona en 1992, lo cual era tranquilizante. Sin embargo, pronto se impondría la cruda realidad y comprobaríamos que no hay dos ejercicios iguales.

La tranquilidad comenzó a esfumarse cuando alguien recordó que Sierra Nevada es el techo de la Península y que nunca habíamos estado a más de 2000 metros. El siguiente paso fue consultar las limitaciones que aparecen en las órdenes técnicas y las predicciones meteorológicas. Todo parecía ir bien: el radar, teóricamente, puede operar hasta 10.000 pies de altura y a -40°C . (las ordenes técnicas, claro, sólo se refieren a los equipos pero no al personal) Por si acaso, para evitar el congelamiento del gasoil de vehículos y grupos electrógenos se añadió un porcentaje de keroseno .



Cte. Vara

Finalmente, después de una mañana de trabajo de la maquina quitanieves, se consiguió abrir una explanada en un tramo de la carretera de subida al Veleta, dominando

las pistas de Pradollano. El GRUMOCA había batido su récord de altura, estábamos por vez primera a 2750 metros sobre el nivel del mar.

Luego vendría la fase de

nieve, que todos superamos después de algunos batacazos gloriosos (en Sevilla no todo el mundo está habituado a caminar sobre hielo y nieve).

Una gran nevada ocurrida el 21 de Febrero nos proporcionó un nuevo récord para la unidad, estuvimos a la friolera de -14°C (este récord está homologado por el observatorio meteorológico de la estación de Borreguiles). Esta nevada consiguió mejorar bastante nuestro camuflaje y nos dejó la foto insólita de la antena radar girando cargada de nieve.

A pesar de todas las inclemencias, ¡lo conseguimos!, salimos airoso de la prueba, el radar operó el 94% del tiempo, el dispositivo operativo funcionó produciéndose dos "scrambles" reales y apenas hay que anotar el fallo de arranque de cuatro camiones en el repliegue por la congelación de la parafina del gasoil.

Por todo ello, y sobre todo por el frío que pasamos, la unidad se ha hecho acreedora al título honorífico de Grupo Polar, pero pensando en la fama de exagerados de los andaluces, dejémoslo en Grupo ALPINO de Control Aéreo.



Solita, Solomayor

apoyos (que tuvimos, muy generosos por cierto), un día más tarde se da la orden de partida desde Tablada. A la llegada a la base, más de uno contempla las inmensas cumbres blancas que están al alcance de la mano y que contrastan de forma increíble con el verde inmediato de los campos próximos y el marrón de las suaves colinas que se interponen entre ambos escenarios; y piensa, con razón, que en me-

nos de 30 km. va a tener que irse poniendo la ropa de abrigo a medida que se vayan cruzando los diferentes "niveles de vuelo".

Y comienza el ascenso al punto elegido. La vegetación va cambiando por momentos. La nieve y el hielo ya los tenemos bajo nuestros ejes y pocos kilómetros después debemos poner cadenas a nuestros Pegasos para poder continuar. ¡No importa!... Estos

magníficos vehículos dan la talla y con sus pesados equipos encima van ascendiendo lentamente. Los expertos conductores del GRUMOCA saben sacarlos partido y controlar sus posibilidades.

Se cruzan los 1.500 mts... luego los 2.000... Más tarde los 2.500 mts. La nieve ya tiene alturas considerables a nuestro alrededor pues el día anterior ha nevado abundantemente.

... 2.550 mts. y parada para organizar la subida al tramo final, determinar el orden de los vehículos, pues la plataforma no permite maniobras posteriores y a esperar a que las máquinas quitanieves hagan su trabajo...

Horas más tarde y después de la actividad normal tantas veces experimentada de despliegue de antena radar, puesta en marcha de los grupos electrógenos, establecimiento de los ejes de MW desde los vehículos, orientación de la estación satélite y prueba de comunicaciones con los diferentes responsables, puede decirse con satisfacción que estamos en el aire sin novedad y emitiendo, aunque en esta ocasión y por primera vez, desde 8.000 pies, rodeados de hielo y nieve y con la estación de esquí a nuestros pies.

GRUMOCA, alcanzando y manteniendo 8.000 pies. Podemos comenzar nuestra faena.