



# Constitución del Destacamento *Icaro*: los primeros pasos

JAIME LAHOZ  
Teniente Coronel de Aviación  
Fotos: José Terol

*El Destacamento ÍCARO quedaría constituido, en lo que a planeamiento se refiere, según el COPLAN 203, el día 25 de noviembre de 1994. Su constitución sobre el terreno fue otro tema y de ello se trata en este artículo que, a modo de anecdotario, algo nostálgico quizá, no pretende sino recordar lo que fueron aquellos primeros momentos, cuando se cumplen tres años ¡tres años! de nuestra llegada a Aviano. Anécdotas que están en mi memoria o en las páginas de mi diario que ya se me antojan amarillentas, y que seguramente serán consideradas "tutes" por los pilotos del grupo que allí operaron ("¿tú te acuerdas cuando...?").*





**M**I primer recuerdo, cronológicamente hablando, es el de una actividad enloquecida, provocada básicamente por los intentos del personal de, a medida que bajaba de los aviones de transporte, encontrar su lugar de trabajo y, dentro de él, marcar su territorio. Quien haya visto la película "Cimarrón", con Glenn Ford, y aquella carrera de los colonos por hacerse con las tierras prometidas por el gobierno, se podrá hacer una idea de lo que era aquello. Por supuesto que el equipo avanzado había hecho bien su trabajo y que cada grupo tenía asignado su local, pero ¿quién puede prever que ese ordenador no quepa allí o ese equipo de transmisio-

nes acullá?, aparte de aquellos cambios de última hora con respecto a lo previsto, debidos a problemas de capacidad de la Base para seguir acogiendo a unidades con las que ya no se contaba. "¡Mi teniente coronel!", me decía el capitán jefe del CECOM, "¿en el sitio que nos han asignado no entran los equipos, y los íbamos a instalar en aquel módulo pero nos lo han levantado los de equipo personal de vuelo!". "Bueno hombre, pues instalaos en aquel rincón", dije yo. "¿Y qué hacemos con la Skanti?", dijo él. Y yo pensé, "¡Dios mío, se han traído la perra!". Pero no, aquello de nombre tan raro resultó ser un equipo de comunicaciones de HF.

*Aviones F-18 del Ala 12 regresando a la base aérea de Torrejón en un relevo desde Aviano.*

Y hablando del CECOM, con su gente del entonces GRUCOA, ahora GRUMOCA, y del MALEV, me quedó un sentimiento de culpabilidad. En aquella vorágine en la que cada cual trataba de solucionar su problema lo antes posible, puesto que en dos días habían de comenzar los vuelos, las comunicaciones no podían esperar un segundo. Y no esperaron. Allí estaba de pronto una enorme red mimética cubriendo los shelters con los equipos de comunicaciones ya en marcha. Pero sobre la hierba y al otro lado de la valla





*Comedor del destacamento.*

que delimita el destacamento español. Y eso me dejó un cierto gusto amargo, porque creo que en su momento no les atendí como merecían. Pero si alguna vez se sintieron injustamente tratados jamás lo demostraron. Antes al contrario, siempre fue gente extraordinariamente animosa a pesar de las múltiples contingencias que hubieron de solventar, como aquella en que, después de instalar la antena parabólica, el mismo jefe anterior me comunicó que no encontraban el satélite, y yo, sin mucho tiempo para pensar, masculé "pues en algún avión habrá venido, buscad bien porque en algún pallet tiene que estar". Luego supe que el problema consistía en que las coordenadas de la situación del satélite no eran correctas y no había forma de hacer que la antena apuntara al susodicho.

Con la ubicación del personal de Mantenimiento, a pesar de ser el grupo más numeroso, hubo menos problema. Había lo que había, y lo que había eran tres HAS (Hardened Aircraft Shelter) para los ocho F-18 y dos PAD,s para los Hércules, y un HAS más para almacenar el material, en cuyo interior se instalaron dos tiendas de campaña, una para Control y otra para el descanso. Ambas bien ventiladas, lo que durante las últimas y primeras horas

del día podía no resultar confortable, dados los cinco grados bajo cero que se alcanzaron durante nuestra primera noche allí. La consabida "cachonda", con perdón, vino a atenuar el problema, si bien el personal resultaba un poco intoxicado. Más tarde un curioso artefacto calefactor que nos regaló un amable comandante americano solucionó este inconveniente. A decir verdad el precio fueron unas botellas de ponche Caballero, curiosamente conocido y

muy apreciado por su esposa. En aquellos bancos de madera el personal aguantó estóicamente horas, en espera de que sus compañeros terminaran las últimas fases de recuperación de los aviones, pues dadas las largas distancias a los alojamientos y la escasez de medios de transporte había que esperar a completar las plazas en los mismos. Como aquella noche en la que, dado que lo tardío de la hora no permitía llegar a tiempo a los alojamientos para cenar, un aguerrido comando se perdió entre la niebla dispuesto a conseguir las viandas a las que cada uno se apuntó en una lista. Cuando tras un largo rato regresaron con el condumio la cosa se organizó en seguida. Cada uno pedía lo que quería y ellos repartían lo que les daba la gana. Sin problemas.

Tampoco tuvo problemas el equipo médico. Por la cuenta que nos traía. Si bien en principio su servicio era ambulatorio, en el más puro sentido de la palabra, en breve dispusieron los galenos de dos módulos ad-hoc que facilitó su labor.

Mientras tanto la EADA, que aquellos días vivió en tiendas con el destacamento de marines, además de cumplir con sus cometidos de SATA móvil y Seguridad se había puesto manos a la obra para construir a base de módulos portátiles el edificio



*Módulos centrales del destacamento.*





*Jefatura y secretaria.*



*Sala de descanso de tripulaciones.*

que había de servir de cuerpo de guardia, dormitorios para alertas, oficinas, y sobre todo, comedor. Éste sí que era urgente, así que se terminó en dos semanas en jornadas de trabajo de 15 horas, exactamente veintinueve días después de nuestra llegada. Recuerdo la imagen de un soldado encaramado sobre el primer piso ya construido y ayudando a posi-

cionar un módulo que, prácticamente sobre su cabeza, colgaba de una enorme grúa que los americanos habían aportado al efecto. Ingenuamente reconvine a su jefe porque el soldado estaba trabajando sin casco. Si el módulo se hubiera soltado ni el casco hubiéramos podido devolver.

Y hablando del comedor, hay que decir que con su puesta en servicio

nos cambió la vida. Se terminaron los problemas para comer y la comida era española, pero empezaron los del personal de cocina que hasta entonces se declaraban deprimidos por no tener trabajo. No sabían lo que les esperaba. Y se agravaron los del capitán de la SEA y su brigada que, además de mantener la administración financiera del destacamento, hubieron de localizar y seleccionar proveedores y bregar con las compras. Pero nunca fue más cierto aquello de que "las penas con pan son menos". Y además el comedor disponía de varios aseos, con lo que se alivió otro problema, no baladí, que tenía al personal un tanto apurado.

Y para colmo de venturas ese mismo día llegaron finalmente las seis furgonetas solicitadas con carácter de urgencia, con lo que se resolvía en gran medida el problema del transporte y se aliviaba el trabajo del personal de Automóviles, dado que las mismas podían ser conducidas por todo aquél que dispusiera de carnet militar. Personal que, en el momento de mayor agobio, recibió una de aquellas órdenes algo



peregrinas que llegaban de vez en cuando, enviar diariamente un parte con todos los kilómetros y todos los consumos de combustible y de todos los fluidos de todos y cada uno de los vehículos del destacamento, incluyendo tractores, equipo AGE, etc.. Cuarenta y tantos en total. Realmente preocupado porque a los afectados no se les pasaba el sofoco se consiguió que el Mando ordenante rebajara la cosa a un parte semanal. Otro Mando más comprensivo sólo nos lo exigía mensualmente.

Volviendo a los primeros días, Secretaría trataba de conseguir los ordenadores que necesitaba, sin dejar por eso de llevar al día las múltiples y variadas labores burocráticas necesarias. El WOC ya tenía a su gente en alerta y vigilia constante, e Inteligencia empezaba a gestionar los ATO,s , ACO,s , ATM,s , BALKAN INTSUM,s , CAOC PLAN,s y una larguísima sopa de letras que habría de procesar y evaluar cada día para la preparación de los briefings para los pilotos. Inteligencia que, a nivel operativo es, sin duda, la lección aprendida más importante en la operación sobre Bosnia, después, naturalmente, de la experiencia adquirida en las misiones de vuelo. Cómo no recordar al teniente que, recién salido de la Academia y según hacía su presentación en el Grupo 15 fue facturado directamente a Aviano, sin permitirle soltar las maletas, a unirse a los compañeros de promoción que le habían precedido y que ya habían recibido instrucción en el CAOC de Vicenza para poner en marcha la Sección. Nunca supe si aquellos ojos tan abiertos eran de nacimiento o producto crónico de la impresión que la cosa le produjo. Pero después del primer mes, a trece horas diarias de trabajo, siempre nocturnas y sin prácticamente un día libre, supimos que los nuevos se habían ganado el puesto en la unidad. Sin rechistar. Como cuando le preguntaron al teniente del que hablaba a qué hora salía aquella noche del hotel para la Base y contestó "Hoy no madrugo, hoy salgo a las tres", de la madrugada, claro, y se quedó tan serio.

Pero aquel esfuerzo era insostenible y finalmente se consiguió lo que siempre fue una aspiración para las unidades, contar con suboficiales dedicados a Inteligencia, que de la mano de aquellos tenientes y de su capitán jefe de sección alcanzaron un gran nivel y desde entonces llevan a cabo una magnífica labor en ese campo. Y descubrimos el LOCE, y el POWER SCENE, y otros inventos de los que ahora hablamos casi como si todos tuviéramos uno en casa, pero que entonces casi nadie conocía.

Mientras, un equipo formado por los capitanes de Intendencia, el oficial de Relaciones Públicas, que allí se llama PIO, que queda más exótico, y el cura, en el tiempo libre que les dejaba el ejercicio de sus respectivos ministerios, se dedicaban con denuedo a la caza y captura de plazas hoteleras más próximas. Porque los viajes de ida y vuelta al único hotel que se había conseguido para todos eran insufribles, por la distancia, por lo enrevesado del trayecto, por el estilo de conducción del italiano medio, y por la niebla. La niebla, que hizo que la última furgoneta de una caravana de tres, ocupada por pilotos, rompiera la formación y desapareciera. Cinco horas más tarde, y cuando ya les dábamos por perdidos para la causa, llegaron al hotel después de una gira por Italia, o quizás por Austria, porque ninguno de ellos tenía la menor idea de por dónde habían andado.

El cura y el PIO, por cierto, andaban ya a vueltas con la preparación de la Patrona, que se nos echaba encima. El cura organizando una Misa conjunto-combinada con los italianos en el pueblo de Aviano, y el PIO concertando la asistencia de una comisión española al vino italiano y del Mando italiano y americano a nuestra comida. Yo diría que ellos salieron ganando.

Y los pilotos. Los pilotos que aunque llevaban preparando aquello desde que se tuvieron indicios serios de nuestra participación, porque allí no se improvisó nada, debían instalarse urgentísimamente para poner al día toda la información de última hora, ACO,s , COMM PLAN,s ,

SPINS, etc. Pilotos de F-18 y Hércules repartiéndose el sitio disponible, casi todos con una caja a cuestas cruzándose en espacios inverosímiles, recordaban la escena del camarote de aquella película de los hermanos Marx. Aquel capitán que, exasperado porque a pesar de su buen inglés no conseguía hacerse entender por el americano, seguramente de Alabama, al otro lado de la línea, preguntaba a gritos " ¡Por Dios! ¿Alguien sabe cómo se dice en inglés ¡la Virgen del Pompillo!?"

Y el Mando. El del destacamento. Si bien es verdad que en algún momento fue especialmente cierto aquello de lo de la soledad, nunca hubo un Mando más y mejor acompañado por la gente a la que mandó.

Naturalmente Murphy, a la sazón perfectamente integrado en el destacamento, también hacía horas extraordinarias. Él se encargaba de que de vez en cuando una variación fuerte de corriente nos dejara sin un módulo de transmisiones, o un rayo dejara a Inteligencia sin ordenadores, o un vendaval derribara la antena parabólica, o un hotel nos amargara la vida con exigencias desmesuradas, o a los aviones les diera por tener fugas tontas, etc.

Pero todos sus esfuerzos resultaron inútiles porque dos días después de nuestra llegada a Aviano, hombres y máquinas se fueron al aire, como estaba ordenado, a cumplir su misión, y a cumplirla bien. Y allí siguen, hoy una unidad y mañana otra, después de tres años, peleándose con MAGIC, BOOKSHELF, COASTLINE, MAROON y unas cuantas agencias más, reabasteciendo del DUMBO, ELVIS, JONAH, CASINO, ... y abasteciendo a los TORO, POKER, ATTIC, MISTER o SCUBA de turno. Viéndoselas con ODÍN, HAMLET, COWBOY, ... y cuando hay suerte, con BULL-FIGHTER, los nuestros. Con un nivel de amenaza menor, afortunadamente, pero con amenaza. En vuelos no tan largos, cierto, pero que difícilmente bajan de tres horas. Y con una idea fija, la de dejar en buen lugar al Ejército del Aire, y por ende, a España. Allí siguen. Que no se nos olvide ■