

Cosas que pasan... en Aviano (El Anecdotalario)

JOSÉ TEROL
Comandante de Aviación
Fotografías del Autor

DURANTE los más de tres años que lleva activado el destacamento del Ejército del Aire en la base italiana de Aviano han sido innumerables las pequeñas anécdotas cotidianas surgidas en la permanente convivencia de ese grupo de 250 hombres y mujeres. Dando a conocer aquellas que merecen ser difundidas se pretende ofrecer la información complementaria necesaria para saber cómo es la vida día a día de un colectivo que además de por su extraordinario espíritu de sacrificio siempre se ha caracterizado por su buen humor, su altísima moral, y especialmente por un ingenio que nunca termina de sorprender.

DURANTE los más de tres años que lleva activado el destacamento del Ejército del Aire en la base italiana de Aviano han sido innumerables las pequeñas anécdotas cotidianas surgidas en la permanente convivencia de ese grupo de 250 hombres y mujeres. Dando a conocer aquellas que merecen ser difundidas se pretende ofrecer la información complementaria necesaria para saber cómo es la vida día a día de un colectivo que además de por su extraordinario espíritu de sacrificio siempre se ha caracterizado por su buen humor, su altísima moral, y especialmente por un ingenio que nunca termina de sorprender.

– Uno de los primeros problemas que se encuentra en Aviano es el del cambio de moneda. En liras se pagan las comidas, el hotel, el teléfono y la gasolina; En dólares se paga la lavandería, la peluquería y las compras en el supermercado, mientras que en pesetas no se paga nada.

– La comunicación verbal no supone un gran problema ya que aunque no se conozca el Italiano basta con poner algo de acento y entonación para que suene como si lo fuera, aunque siempre hay quien peca de optimista y es famosa la frase de un español a un camarero en un restaurante: “Felichitachione al cochinerero”. En todo caso sí ha habido

última hora y utiliza a algún compañero del siguiente turno para que le adquiera lo olvidado ... dentro de un orden, y es que hubo un teniente del Ala 12 que le pidió a un compañero que le comprara y enviara un colchón de 2x2 metros.

– La meteorología en Aviano es extrema y en ella destaca sobre todo lo persistente de la lluvia. Hasta tal punto es así que no es infrecuente el pasar la revisión exterior del avión con paraguas. Gracias al ingenio del personal de Mantenimiento el problema que suponía el trabajo a la intemperie fue paliado simplemente alargando todos los cables de los equipos de apoyo en tierra de forma que se pudieran actuar desde dentro de los vehículos.

– El trabajo en Aviano llega por épocas, se han dado periodos de más de 21 días sin descanso alguno con turnos de trabajo de 12 horas, y otras épocas más relajadas en las que se ha echado de menos más actividad y no ha habido más remedio que perfeccionar el tenis, el golf y el esquí. Durante una de esas épocas el “pater” del destacamento dijo aquello de: “es que vivimos como curas”.

– En las épocas más activas no existe el horario de trabajo como tal ya que la actividad es permanente, es entonces cuando el sueño se convierte en el bien más preciado, pues se dan casos como el de algún piloto que debe acostarse a las 22:00 para levantarse dos horas más tarde y despegar a las 04:00 del día siguiente para llevar a cabo una misión de más de cuatro horas de vuelo.

– Un cierto 4 de julio (fiesta nacional de EEUU), y por casualidad, los pilotos españoles organizaron una barbacoa en la base. Un americano que pasaba por allí preguntó a un teniente español si aquella barbacoa se organizaba ese día porque los españoles no teníamos Día de la Independencia. La respuesta del español fué históricamente incorrecta aunque concluyente: “No, nosotros siempre hemos sido independientes”.

– También algún otro americano se quedó sorprendido al escuchar una frase que durante cierto tiempo se hizo famosa entre el personal del destacamento español: “At good times, green sleeves”.

– Cierta día, durante la temporada futbolística del 95, el destacamento español apareció sembrado de copias de la clasificación de la liga donde el Atlético de Madrid ocupaba la primera posición.



Acto de acción de Gracias a la Virgen de Loreto (no olvidar que es italiana) a quien se le encontró el mejor de los altares sobre el plano de un avión.

LA VIDA EN AVIANO

– Lo primero que hay que hacer para incorporarse al destacamento en Aviano es llegar, y para ello hay que hacer uso de las estafetas de Hércules o Nurtanio. Este viaje garantiza unas cuatro horas de vuelo con pulmonía incluida gracias al excelente sistema de calefacción “todo-nada” que sitúa una isocero a la altura del pecho del pasajero de tal forma que se te asa la cabeza mientras que los pies están helados, para que 15 minutos más tarde ocurra lo contrario. La luminosidad en cabina hace añorar los viajes en submarino y el diseño de los asientos produce todo tipo de lesiones de columna vertebral. Más de uno deseó ser periodista cuando se enteró que éstos dispusieron en una ocasión de un B-707 del Grupo 45 para visitar el destacamento de Aviano.

quien ha aprendido el idioma bien, aunque curiosamente siempre se ha tratado de los solteros.

– La vida cotidiana ha sido muy austera en Aviano como consecuencia de no haber muchos lugares donde gastar dinero; fruto de ello son unos pequeños ahorritos que todos tienen pero que peligraban en cada visita al BX (economato americano), muy especialmente en cada ocasión en que se produce una nueva oferta de ordenadores.

– En relación con el BX, los acuerdos de apoyo con la USAF tienen un curioso párrafo según el cual les está prohibida la entrada a las esposas de los españoles al economato americano, lo que ha motivado grandes frustraciones. Hay quien sospecha que este párrafo fué incluido por iniciativa de los propios españoles.

– También relativo a las compras, siempre hay a quien se le olvida algo a

El organismo del destacamento español más prestigioso entre los extranjeros de la base ha sido siempre la cocina, llegando a tener que establecer restricciones para la asistencia de americanos al comedor español para evitar el overbooking.

Al día siguiente los "madridistas" habían puesto en todas las copias la sentencia: "Realidad virtual".

– En el relevo de la jefatura del destacamento el bastón de mando ha sido sustituido por un teléfono móvil, convertido en auténtica "cruz" que deben soportar los tenientes coroneles por lo constante de las llamadas "de arriba" que permanentemente reciben.

– El hotel donde residen los pilotos se encuentra junto a un campanario de exquisita puntualidad matutina a la hora de hacerse oír (especialmente los domingos en su versión "mega-mix"). El pensamiento compartido de "que lo parta un rayo" fué escuchado por la voluntad divina y un proverbial rayo lo dejó fuera de servicio durante algunas semanas en las que los pilotos españoles disfrutaron de prolongados sueños, incluso los domingos.

DURANTE LAS MISIONES DE LOS F-18

– Durante todas las misiones en Aviano se cumple un viejo axioma de la Aviación: "En Aviación todo debe estar programado, aunque sea imposible que la programación se cumpla".

– En las operaciones nocturnas el equipo personal de las tripulaciones incluye una linterna para ser situada sobre el atalaje lo que en alguna ocasión ha provocado que algún piloto vaya hacia el avión tarareando con sarcasmo la canción "Soy minero".



Los videoaficionados ejercen esta actividad permanentemente, incluso en los vuelos en estafeta.

– Antes de despegar, los pilotos tienen que escuchar por radio la información meteorológica en inglés (VOLMET) que incluye una letra clave. El identificar la citada letra, confundida entre numerosos datos y pronunciada con el más cerrado acento americano, supone la primera dificultad de la misión y en ocasiones da lugar a coloquios por radio entre los diversos miembros de una formación para consensuar cual es la letra clave.

– Una vez en el aire no existe problema alguno de comunicación con los controladores ya que los americanos se hacen entender y a los italianos se les entiende. Curiosamente, basta un "Buongiorno" inicial para contar con prioridad en el tráfico bajo control italiano, que se pierde al pasar de nuevo a estar bajo control americano.

– En una ocasión el piloto de un F-18 español escuchó una frase absolutamente ilegible proveniente del controlador americano de un cisterna KC-135 que en aquel momento le suministraba combustible. El piloto español pidió que le repitiera el mensaje y que lo hiciera más despacio, pero después de diversas repeticiones por parte del americano el español seguía sin entender ni una palabra, siendo la primera ocasión en que le ocurría. Finalmente fué su punto de la formación quien le comunicó que el americano le estaba hablando en español.



Ante la proximidad de un día libre, el aparcamiento del Destacamento se llena de coches de alquiler, que fruto de la uniformidad militar son siempre de la misma marca y modelo.

PUBLICACIONES SOBRE BOSNIA

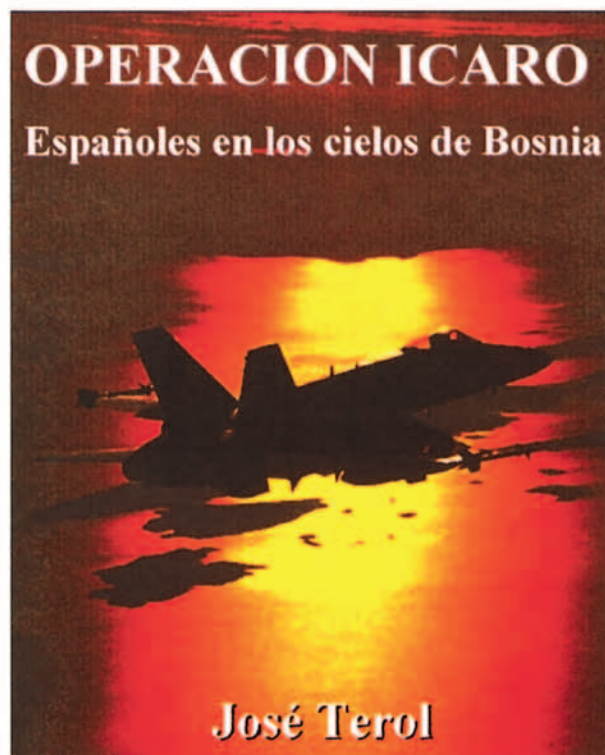


El hecho de que en la actualidad continúen llevándose a cabo misiones aéreas sobre Bosnia y Herzegovina por parte de los aviones de la OTAN ha limitado de alguna forma la aparición de publicaciones sobre las acciones que han tenido lugar en ese teatro de operaciones. Algunos autores han publicado trabajos de mayor o menor interés de los que aquí damos cuenta.

– **NATO'S FIRST BLOOD Air War over Bosnia.** Eagle Press. Concord Publications Company 1996. Se trata de una colección de fotografías recopiladas por la agencia Eagle Press de los aviones que han tomado parte en las operaciones sobre Bosnia. La información suministrada es muy limitada (e incluye algunos errores) mientras que las fotografías, aunque de calidad aceptable, no pertenecen en gran parte al teatro de operaciones. Para el lector español es desagradable encontrar que en esta

publicación el espacio reservado al Ejército del Aire dentro de ella es menor y secundario comparado con el de otras Fuerzas Aéreas que no tuvieron un protagonismo en las acciones reales de combate, al contrario del caso español.

– **AIR WAR BOSNIA. UN and NATO Airpower.** Tim Ripley. Airlife Publishing Ltd. 1996. Excelente obra del experto Tim Ripley donde una completa información cronológica de las operaciones sólo se ve superada por un interesantísimo reportaje gráfico, donde la limitada calidad técnica de algunas fotografías se ve compensada por su valor periodístico. El prólogo del libro a cargo del propio general Homburg, jefe de la V ATAF durante la Operación Deny Flight; acredita el contenido de esta obra altamente recomendable.



– **OPERACIÓN ICARO. El Ejército del Aire en Bosnia-Herzegovina.** Pere Redón. 1996. Obra descriptiva y de consulta sobre la participación del E.A. en la antigua Yugoslavia hasta diciembre de 1995. Su edición ha sido patrocinada por el grupo INDRA, cediendo la totalidad de los ejemplares producidos al Ejército del Aire.

– **OPERACIÓN ICARO. Españoles en los cielos de Bosnia.** José Terol. Ministerio de Defensa 1998?. Colección de fotografías exclusivas, acompañadas con mapas y una exhaustiva descripción de las misiones aéreas, tomadas en el teatro de operaciones por uno de los pilotos que ha participado en las principales misiones sobre Bosnia. La falta de disponibilidad de créditos para el fondo editorial del E.A. mantiene la demora de su publicación con carácter indefinido.

– **BOSNIAN AIR WAR.** DD Video 1996. Video realizado en su mayor parte con imágenes de despegues y aterrizajes de aviones, principalmente británicos, en supuestas misiones sobre Bosnia y Herzegovina. Lo repetitivo de las tomas y lo escaso de la información ofrecida limitan el interés de esta producción.





La omnipresente ambulancia del destacamento recibiendo a uno de los aviones.

– No es el Ejército del Aire un ejemplo de endogamia, pero espontáneamente se producen situaciones como la de una pareja de F-18 españoles cuyos pilotos eran primos entre sí y a su vez del segundo piloto del Hércules español encargado de suministrarles combustible durante la misión.

– El grado de actividad durante la guerra en las acciones sobre el terreno decrecía especialmente los domingos, algo comprensible si se tiene en cuenta que la iniciativa era de los croatas católicos y de los serbios ortodoxos; Si la iniciativa hubiera sido de los musulmanes la guerra se pararía los viernes.

– La política de “doble llave” (OTAN y ONU) para autorizar los ataques reales provocó que en diversas ocasiones se recibiera la orden de atacar y la contraorden poco después. Esta fue una situación muy repetida hasta que en los días 25 y 26 de mayo del 95 se llevaron a cabo los primeros ataques sobre Pale.

– En relación con los ataques a Pale, los españoles, que no están acostumbrados a la eficacia de la CNN a la hora de informar, se sorprendieron cuando esta

cadena dió la noticia de los bombardeos incluso antes de que los aviones hubieran regresado a la base.

– Durante una de las misiones de la campaña de ataques *Deliberate Force* cundió el temor en el Destacamento de Aviano cuando llegaron las primeras informaciones del derribo de un F-18 español. Posteriormente se confirmó que se trataba de un Mirage-2000N francés y que el equívoco provenía de que el avión francés volaba con indicativo EBRO-33, tal y como señaló el almirante Smith en conferencia de prensa el 22 de septiembre de 1995.

– Curiosamente, durante la primera estancia del Ala 12 en Aviano el piloto que realizó un mayor número de misio-

nes fué el propio jefe del Destacamento, tte. coronel Demetrio Zorita; Algo por otra parte normal teniendo en cuenta que se trató del único piloto que no dispuso de permisos y por lo tanto se encontraba permanentemente disponible para volar. El hoy coronel Zorita se convirtió igualmente en el único jefe del destacamento y piloto más antiguo del Ejército del Aire que haya tomado parte en misiones reales de combate a los mandos de un F-18 (Operación *Deliberate Force*).

– La característica operativa de los españoles que más sorprende a los mandos y pilotos de la OTAN ha sido la configuración asimétrica de los EF-18, algo aerodinámicamente poco ortodoxo pero de una flexibilidad de

Primer relevo de la jefatura del destacamento entre el tte. coronel Lahoz del Grupo 15 y el tte. col. Zorita del Ala 12; El primero tuvo la importante responsabilidad del inicio de las operaciones del Destacamento, mientras que el mando del segundo coincidió con la participación en las misiones reales de combate de los aviones españoles.



Debido a las limitaciones impuestas por las misiones a realizar, hubo un momento en que la misa dominical se celebraba "donde y cuando se podía".

uso extraordinaria pues con una única configuración se pueden realizar las misiones A/A, A/S y SEAD, lo que resulta imposible para cualquier otro avión presente en las operaciones.

– Al regreso de las misiones algunos médicos del destacamento tienen la costumbre de ir al avión para recibir a los pilotos, algo de agradecer si no fuera porque acuden con ambulancia incluida, lo que no es del agrado de los más supersticiosos.

EN VICENZA

Todas las operaciones aéreas se controlan desde el CAOC de la V ATAF en Vicenza, ciudad italiana situada a 120 Kms. de Aviano y donde además de otro personal del E.A. se encuentra per-



manentemente un piloto de F-18 del destacamento de Aviano como Unitrep o representante de la unidad.

– Todos los Unitrep del CAOC comparten una sala donde el español tiene una mesa junto a los italianos y a los tur-

cos. Cuando llegó el primer Unitrep español observó que encima de cada mesa se encontraba la bandera de la nación correspondiente con excepción de la española. Rápidamente fue solicitada una bandera a España y al cabo de unos días el Unitrep español tenía la más moderna bandera de la sala pues disponía de izado automático al son del himno nacional, lo que despertó la admiración y el respeto del resto de los Unitrep.

– En una ocasión el jefe de planeamiento entró en la sala de los Unitrep y pidió con máxima urgencia el que se estudiase la posibilidad de volar supersónico sobre la zona de operaciones por parte de cada una de las unidades representadas. Todos los presentes se pusieron a trabajar de inmediato excepto uno, quien al ser recriminado por el jefe de planeamiento contestó escuetamente: "Mi escuadrón es de Hércules" (cañonero).

– Otro jefe de planeamiento se dirigió al Unitrep español, que se trataba de un joven teniente, haciéndole múltiples preguntas sobre el F-18. Cuando terminó el interrogatorio el teniente español se quedó perplejo al observar en la cazadora de vuelo de su interlocutor el emblema de 3.000 horas de F-18.

– El Unitrep español nunca se ha aburrido en Vicenza, y es que no hay otra nación que sea capaz de realizar tantas misiones diferentes con tan pocos aviones... ni tantos cambios en las programaciones con esos mismos aviones, lo que convierte al Unitrep español en el "terror" de los oficiales de planeamiento del CAOC, a quienes precisamente les encantó desde el primer momento el lema del Escuadrón 122: "De lo dicho, nada" ■



Lo reducido del espacio disponible para los aviones obliga a aparcarlos "a mano" aumentando el ya de por sí elevado ángulo de giro del F-18.