

El personal: “el valor más preciado”

JULIÁN ROLDÁN MARTÍNEZ
Teniente Coronel de Aviación

COMPOSICIÓN DEL DESTACAMENTO

El destacamento “HELISAF” de helicópteros del Ejército del Aire, situado en la FSB (Forward Support Base) de Herat (Afganistán), a disposición de ISAF (Internacional Security Assistance Force), está formado, según Directiva del jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire, por treinta y seis personas y dos helicópteros AS-332 “Superpuma”.

Desde sus inicios, en el mes de mayo de 2005, hasta la fecha, han sido quince los destacamentos realizados, habiéndose volado aproximadamente casi 2.000 horas y realizado unas 600 misiones de vuelo en zona de operaciones, de las que más de

Composición del equipo completo de los PJ,s.



100 han sido de aeroevacuación médica (AE), lo que le consolida como un destacamento avezado.

Alcanzar este objetivo ha sido fruto de un gran esfuerzo de todo el personal civil y militar involucrado en la preparación, despliegue y mantenimiento del destacamento. El camino recorrido hasta la fecha esta siendo escarpado y sinuoso, pero la dedicación, disposición y ánimo de todo el personal implicado permite, día a día, mejorar la calidad del servicio prestado.

De los treinta y seis puestos del destacamento, veintiséis son ocupados por personal que forma parte de las tripulaciones de los helicópteros y el resto por aquel que realiza las labores administrativas, de apoyo y mantenimiento en tierra (cuadro I).

Con este equipo de personas se dispone de:

- Cuatro tripulaciones completas (cuadro II), para cumplir todas las misiones asignadas manteniendo el servicio de alerta 24 horas al día.
- Siete mecánicos y un armero, para mantener las más alta disponibilidad operativa de los dos helicópteros.
- Un oficial para las tareas de operaciones, inteligencia y apoyo.
- Un administrativo para las labores burocráticas del destacamento.

La estructura del destacamento (cuadro III) muestra la organización de una unidad aérea simplificada y adaptada a la entidad de un destacamento aéreo. Aquí, cada sección orgánica cobra especial relevancia debido a las peculiares y exigentes condiciones del ambiente en el que se trabaja. A modo de ejemplo, los responsables de la sección de equipo personal, que son tripulantes cuyo role primario es el de operador de armas, se encargan de mantener con limitados medios e instalaciones todos los equipos necesarios para que 30 tripulantes con todos sus “apeiros” puedan salir perfectamente equipados de misión (chalecos antibalísticos, GVN,s, cascos de vuelo, PRC 112 G, equipo de supervivencia, etc.).

COMETIDOS

Para poder formar parte del destacamento “HELISAF” hay que cumplir unos determinados requisitos dependiendo del puesto a ocupar:

Tripulación completa posa delante del helicóptero.



Julían Roldán Martínez

Jefe del Destacamento. Es un piloto experto y calificado para volar con gafas de visión nocturna (GVN). Depende directamente del jefe de Fuerza de Herat (JEFZA-HERAT) y operativamente del Regional Command West (RC-W) de ISAF, siendo el responsable de obtener la máxima eficacia del destacamento y velar por la moral, disciplina y bienestar de su personal. Forma parte de las tripulaciones de vuelo como primer piloto y líder de formación y participa en todas las actividades propias de su cargo dentro de la cadena orgánica de la FSB.

Primeros pilotos. Son pilotos expertos y calificados para volar GVN. Los dos más antiguos son los jefes de formación, recayendo sobre ellos la responsabilidad de la ejecución de la misión.

Copilotos. Piloto y calificado para volar GVN. Participan en el planeamiento de la misión y apoyan al primer piloto en la navegación, comunicaciones, coordinación y control de la misión.

Mecánicos de vuelo. Son mecánicos de mantenimiento de aeronaves. Su misión consiste en realizar las inspecciones prevuelo y postvuelo de los helicópteros, así como formar parte de la tripulación de cabina vigilando continuamente el buen funcionamiento de los sistemas de los helicópteros. También están calificados para vuelo GVN.

Operadores de armas. Son rescatadores de las unidades SAR calificados para operar el armamento de a bordo en ambiente diurno y nocturno. Son responsables del manejo de la ametralladora durante

El jefe del Destacamento antes de partir de misión.

| PUESTOS DESTACAMENTO HELISAF Cuadro I | |
|--|--|
| TRIPULANTES | |
| ■ | 8 pilotos |
| ■ | 4 mecánicos de vuelo |
| ■ | 2 enfermeros |
| ■ | 8 zapadores paracaidistas (PJ,s) como fuerza de protección |
| ■ | 4 rescatadores/operadores de armas |
| Administración, apoyo y mantenimiento | |
| ■ | 1 oficial de operaciones/inteligencia |
| ■ | 6 mecánicos de mantenimiento de aeronaves |
| ■ | 1 mecánico de telecomunicaciones y electrónica |
| ■ | 1 armero |
| ■ | 1 administrativo |



José Luis Rivero Ferreira

CUATRO TRIPULACIONES

Cuadro II

COMPOSICIÓN DE UNA TRIPULACIÓN

- 1 primer piloto
- 1 copiloto
- 1 mecánico de vuelo
- 1 enfermero (sólo en el helicóptero líder)
- 1 operador de armas
- 2 fuerza de protección

NOTA: siempre vuelan dos helicópteros en formación. Para misiones de "aeroevacuación médica" el helicóptero líder completa su tripulación con un médico y un ayudante de enfermería del hospital Role 2 de la FSB.

todo el vuelo atentos para proteger el helicóptero si la situación lo requiere.

Fuerza de Protección. Son tripulantes pertenecientes al Escuadrón de Zapadores Paracaidistas

(PJ,S) , trabajan normalmente en pareja y su misión principal es dar protección a los helicópteros y al personal, especialmente cuando toman tierra. Están entrenados en técnicas y procedimientos de supervivencia, evasión y rescate y operaciones especiales.

Equipo médico. Compuesto por un médico, un enfermero y un auxiliar de enfermería completan la tripulación del helicóptero líder en las misiones de AE. Al llegar al lugar del suceso, descienden del helicóptero para recoger y estabilizar a los heridos hasta entregarlos en el centro médico asignado y proponer al jefe de formación el plan de evacuación.

Oficial de Operaciones e Inteligencia. Su cometido es obtener, recopilar, y difundir a las tripulaciones la información de inteligencia necesaria para el cumplimiento de la misión. Además, per-

UN OPERADOR DE ARMAS EN AFGANISTÁN

ROBERTO GONZÁLEZ LORENZO
Cabo 1º de Aviación

Día 28 de diciembre de 2007, las cinco de la madrugada, me dirijo a la Base Aérea de Cuatro Vientos, donde me espera una ruta que me llevará, junto con otros compañeros, al "pequeño" aeropuerto de Barajas, para poner rumbo al Asia Central.

La sensación al llegar a Herat, después de un largo viaje, vía Londres y Manás, donde por cierto el frío es infernal, es la misma que se supone si te dan una paliza, gracias a las más de veinticuatro horas de viaje y al cambio de hora, llegando a la FSB poco antes de la hora de comer, pero del día siguiente.

La recibida en la base, que ya experimenté en agosto del año 2.005, es una interesante mezcla de sentimientos. Por un lado, ver a esos compañeros que no ves desde hace unos meses es motivo de alegría, y más aún viendo en su rostro de felicidad que su misión está a punto de concluir.

Por otro lado, la confirmación definitiva de que comienza mi misión, HELISAF XIII, y aunque cansado, te sientes con ganas de coger al toro por los cuernos.

Finalmente, ese mosaico de carteles de bienvenida (método habitual que tienen los que se van de dar un poco de "caña" a los que llegan -algunos con bromas bastante ingeniosas-)

Inmediatamente, tras algún que otro abrazo, y pasar la lista de rigor, llega el ciclo de conferencias, llamado in-processing, que se extiende a lo largo de casi todo el día, en el que me ponen al corriente de todo tipo de materias relacionadas con el funcionamiento de la FSB: las normas, la seguridad, la recogida de armamento, sábanas y mantas, y en el cual, lógicamente, alguno da alguna cabezada.

El día 29 es un día muy largo, y casi todos nos acostamos pronto para comenzar el relevo el día siguiente con las baterías cargadas, pues esa noche no hay nada que pueda turbar un sueño profundo "del tirón".

El relevo, aún no siendo del todo novedoso para los que hemos venido ya a alguna misión aquí, se traduce en un ingente montón de información, que junto con la recibida en el in-processing, tardo unos días en procesar en el "disco duro".

En mi caso particular, como del contingente de HELISAF se solapa algo menos de la mitad del personal, hago el relevo en dos dependencias distintas: Equipo Personal de Vuelo (EPV) y Armería; ambos destinos habituales de los cuatro Operadores de Armas que seremos cuando llegue el resto del personal, y ya con todos en zona de operaciones, entrego el relevo recibido días antes al armero titular del destacamento.

Además del relevo en las dependencias, realizamos algunos vuelos, tanto diurnos como nocturnos, para situarnos sobre el terreno para el resto de la misión.

Y es entonces, cuando vuelvo a recordar el país en el que nos encontramos, bello a la vez que inhóspito, con un paisaje impresionante, que te hace reflexionar en que lo abrupto del terreno, además de los conflictos bélicos, tiene mucho que ver con las condiciones de vida durísimas de los afganos. La escasez de redes de comunicación, de construcciones modernas, las casas de adobe, las tiendas de campaña de los pastores, pero sobre todo, las tremendas montañas que se elevan de forma radical desde extensiones de tierras llanas y áridas, sin apenas avisar, muestran la dificultad añadida que este país tiene para desarrollarse "gracias a" la madre naturaleza.

Entre estos vuelos de entrenamiento, todavía en diciembre, sale



Carlos Maestro Fernández

Armero y operador de armas revisando la ametralladora 12.7 mm.



Julían Roldán Martínez

la primera misión MEDEVAC, realizándola parte del personal de HELISAF XII, y parte de HELISAF XIII. Esto es lo que se llama "llegar y besar el santo".

Durante estos días de relevo, transcurre una fecha tan señalada como Nochevieja y su correspondiente primero de enero y, aunque con muchos de los ingredientes de una gran fiesta: muy buena compañía, reloj con las doce campanadas, las uvas, y una copita de cava, no es igual que disfrutar de este momento en familia.

Tras la adaptación al medio, en lo que se refiere al funcionamiento en la FSB y a las condiciones de mi misión en particular, llegamos de nuevo al CATO (sección de apoyo al transporte aéreo), pero esta vez, para una doble misión: despedir como se merecen a los que llevan sobre sus espaldas la misión anterior, HELISAF XII, que se han ganado con creces el regreso a casa con sus familias, y recibir a la otra mitad del contingente, para que se encuentren las cosas lo mejor posible, y ponerles al día sobre lo que nos han contado en el relevo, con la urgente finalidad de funcionar lo antes posible de forma normal y coordinada.

Cuando parece que se ha instalado la normalidad en el funcionamiento diario del destacamento, surge un nuevo obstáculo, o mejor, un enemigo: "el frío". Como dije antes, el frío en Manás es infernal, pero yo creía que al llegar a la zona de operaciones, sería diferente, menos intenso, y sin embargo, hemos soportado durante casi todo el destacamento un frío que helaba los huesos. Y acompañando a este frío, que comentan por aquí que ha sido el primer invierno tan extremo en muchos años, una buena capa de nieve que me hizo olvidar los famosos "chinarrós" de la FSB. Comienza a nevar aproximadamente el día seis o siete de enero, no lo recuerdo con exactitud, pero lo realmente significativo es que la nieve y el hielo ha durado casi todo el destacamento. Lo habitual del invierno, según la experiencia de otros relevos, es pasar bastante frío en los vuelos, y sobre todo hacia el norte o el este de Herat, un par de días de nieve, y temperaturas soportables con el abrigo adecuado. Sin embargo, este invierno, como hemos leído posteriormente en las noticias, ha sido particularmente duro en esta zona, provocando la muerte de muchas personas, y de una cantidad considerable del ganado.

Por otro lado, este frío ha podido contribuir a que hayamos tenido un relevo razonablemente tranquilo con respecto a las misiones MEDEVAC, pues también es habitual oír que el invierno suele ser menos "conflictivo" en la zona.

Por último, el frío ha contribuido, sin duda, a dificultarnos la ta-

rea diaria de mantenernos operativos y listos para cuando se nos necesite, pues las máquinas, además de los hombres, también han sufrido la adversidad de las bajas temperaturas.

Hemos trabajado de forma concienzuda para mejorar la equipación de frío de los tripulantes aéreos de HELISAF, sólo hay que imaginarse veinte grados bajo cero, y sumarle la sensación térmica que produce el vuelo con las puertas traseras del helicóptero abiertas, a ciento veinte nudos de velocidad.

Yo, que lo he sufrido en mi piel, he llegado a pensar que no existen en el mercado prendas testadas para estas condiciones, aunque desde HELISAF hemos intentado adquirir una equipación que se parezca lo más posible a la ropa especializada para frío extremo. No obstante, creo que en este relevo, todo el personal de la FSB ha pasado frío, y no creo que sea exclusivo de los que volamos, imagino el frío que ha debido de pasar la QRF (Fuerzas de reacción rápida) durante el desempeño de sus misiones. Sólo hay que echar un vistazo al paisaje, y a "ésta nuestra FSB".

Ya en el mes de febrero, mis otros compañeros operadores de armas, tienen la oportunidad de cumplir con la misión MEDEVAC número 100 de HELISAF, misión que supongo, pues hablo en boca de otros, ha sido gratificante, por el hecho de ser la vida de una niña pequeña la que corría peligro y la que necesitaba nuestra intervención. A mi, me correspondió, días después, tras su recuperación en el ROLE, devolver a su lugar de origen a la niña y a su padre.

Es necesario puntualizar, que aunque me llena el hecho de salvar vidas en peligro, soy de la opinión, y creo que no debo ser el único, que es preferible que no ocurran desgracias que necesiten de nuestra actuación, ni aquí en Afganistán, ni en España cuando mi función, en lugar de operador de armas, es de Rescatador SAR.

A este respecto, señalar que somos los Rescatadores SAR, de los tres Escuadrones 801, 802 y 803, los que desempeñamos, aquí, en Afganistán, la función de operadores de armas de los helicópteros MEDEVAC, formando parte de las tripulaciones, junto con pilotos, mecánicos de vuelo, PJ'S, enfermeros y equipo médico.

Finalmente, ya nos queda poco de misión, y por lo menos yo, siendo consciente de que "hasta el rabo todo es toro", ya tengo esas ganas de verme al otro lado, en el CATO, abrazando a mis compañeros que vienen a relevarme, y siendo yo el que coge el avión de vuelta a casa, para reunirme con mi familia, pues la ausencia de ésta, es, desde mi humilde opinión, la faceta más dura de una misión de este calibre.

manece en la sección de operaciones, siempre que se está llevando a cabo una operación, para enlace y control.

Mecánicos de Tierra. Son mecánicos de mantenimiento de aeronaves que realizan los trabajos de mantenimiento programado (revisiones e inspecciones), trabajos correctivos (reparaciones) y cualquier otro de apoyo que permita mantener la máxima disponibilidad operativa de los helicópteros.

Armero. Es responsable de efectuar el mantenimiento preventivo y la reparación de todo el armamento de las aeronaves y de mantener y reponer los niveles de munición, bengalas y cartuchos pirotécnicos, vigilando las condiciones de seguridad y protección en su manejo.

Administrativo. Su cometido es apoyar a la Jefatura y al resto de las secciones y dependencias del destacamento en todos los aspectos administrativos.

UNIDADES IMPLICADAS

La larga duración prevista del destacamento, la repetición en las rotaciones y la dificultad del Ala

48 para sostener por sí sola el despliegue, requirió establecer un plan de apoyos laterales que permitiera la contribución de otras unidades, principalmente aquellas dotadas con helicópteros, al sostenimiento del destacamento de HD-21 en Afganistán, sin que ello repercutiera negativamente sobre el personal o las capacidades del Ala 48.

Con este objetivo se establecieron unas medidas específicas orientadas a garantizar el esfuerzo operativo sin merma en las misiones encomendadas en territorio nacional, tanto las reales o de utilización de la fuerza como las de adiestramiento. Estas medidas fueron encaminadas a cuantificar el apoyo de otras unidades al Ala 48 para la generación de contingentes del destacamento de HD-21 e impartir la instrucción mínima necesaria para calificar al personal participante.

Este ambicioso plan de apoyos laterales entre la unidades implicadas tiene dos aspectos diferenciados:

—Apoyos para la preparación de un contingente:

- Instruir a cada contingente HELISAF durante los meses inmediatamente anteriores al despliegue.

UN ZAPADOR EN AFGANISTÁN

FRANCISCO GÁLVEZ MAYA
Cabo 1º Cabo 1º de Aviación

La mayoría de los soldados que se alistan a Zapadores, no tienen ni idea de donde se meten. Unas veces este desconocimiento es por la información que se les da en los centros de reclutamiento que les lleva a pensar que es una vida fácil; otras, es por la ilusión que algún antiguo zapador les inculcó, ya sea familiar o amigo; y otras muchas, por el arrojo que algunas personas tienen para querer vivir una vida diferente.

Todo comienza cuando llegan al Escuadrón de Zapadores Paracaidistas. Se les da la bienvenida contándoles quienes somos y qué se espera de ellos si consiguen pasar los planes de instrucción. En este momento, ya hay quien se percató de que no dará la talla, y que posiblemente esté mejor en otro tipo de trabajo.

“El gorrilla”, que es como llaman al soldado del Plan de Instrucción número uno (PI-1), recoge su material y durante los próximos seis meses acostumbrará su cuerpo y mente al equipo personal que siempre llevará encima: casco, mochila, correa y, por supues-

to, el fusil. En este duro periodo aprenderá: topografía, instrucción de combate, transmisiones, movimiento de patrulla, tiro con armamento variado, nociones de escalada y realizará el curso básico de paracaidismo, con el que obtendrá la boina negra de paracaidista. Los boinas negras que terminen el PI-1 dejarán de correr por la “calle de Zapadores”, porque por fin tienen derecho a algo.

Los boinas negras que comienzan el Plan de Instrucción número dos (PI-2) ya saben que sus límites son más altos de lo que pensaban y muchos de sus miedos han desaparecido. Este periodo es más técnico y menos físico, pero su equipo es ya parte de ellos y los duros ratos hacen que el compañerismo se convierta en una norma de vida, quedándose a un lado aquel que no aprende a ver a su binomio como parte de sí mismo. Este periodo llega a su fin cuando se realiza la fase final de supervivencia, una prueba que no caerá en el olvido para nadie. Pasaran más frío, hambre y sueño que en toda su vida. Cualquier sentimiento se hace más grande y la patrulla de supervivencia no se olvidará jamás, recordándose anécdotas tanto buenas como malas para siempre. Un compañero de supervivencia es un amigo para toda la vida.

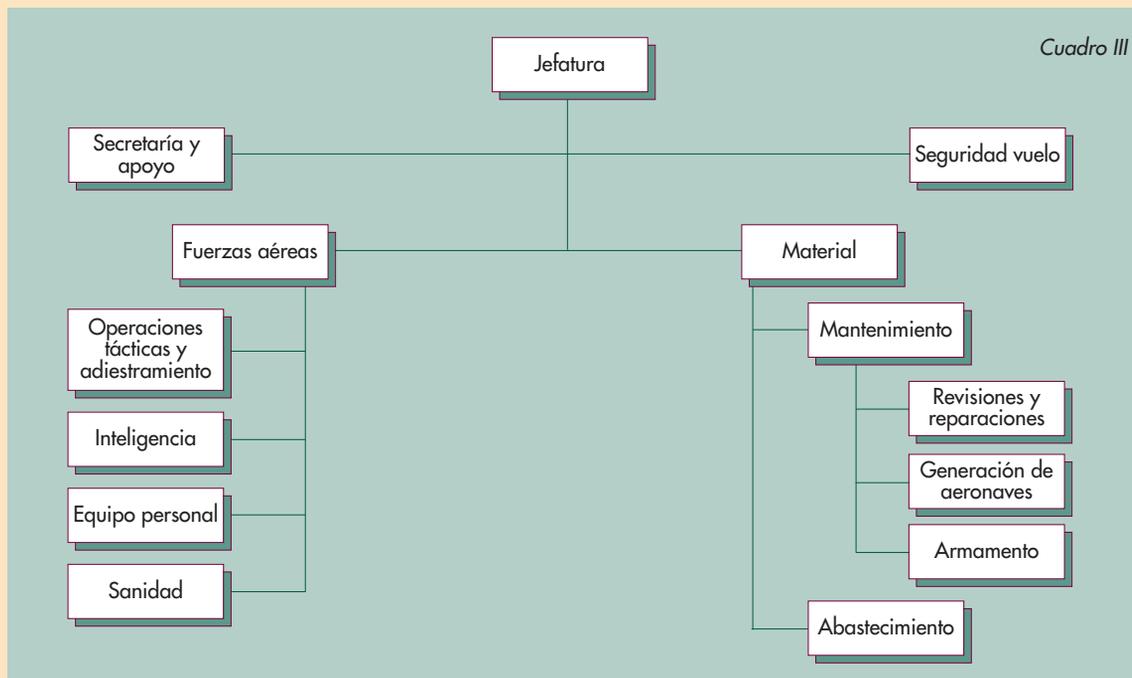
Cuando regresan de la supervivencia, ya son zapadores paracaidistas, tienen derecho a la boina verde que se han ganado. Todo el Escuadrón les felicita y saben que donde haya un zapador tienen un compañero. En ese momento te crees que has terminado el camino, pero en realidad todo acaba de empezar. Te has preparado para casi cualquier cosa y eso significa que te pueden mandar a cualquier sitio para hacer cualquier misión.

Hay bastantes destinos en el EZAPAC pero nadie se libra de nada. Lo bueno para todos y lo malo también para todos. Tanto si acabas en una oficina, automóviles, almacén, plegados, instrucción o equipos, tú eres zapador paracaidista y puedes ir a cualquier misión, no lo dudes.

Actualmente, el compromiso más importante en el que participa la unidad es la misión ISAF de Afganistán que implica a personal tanto en los Equipos de Control Aéreo Táctico (TACP), como PJ (Pararescue Jumper) en los helicópteros de la unidad HELISAF destacada en zona.



Julían Roldán Martínez



Los que van al TACP, "viajan" por Afganistán en un BMR, ven la situación cara a cara, dan protección aérea al convoy del que forman parte; y por supuesto, saborean íntimamente el desierto, las montañas y los estrechos valles de este estremecedor y fascinante Afganistán, viviendo todo con mucha intensidad: sudor, sueño, frío o calor, todo extremo dependiendo de la estación del año.

Los PJs, tienen una suerte parecida, aunque la película pasa ahora más rápido, mucho más rápido y desde una perspectiva más elevada, aunque no mucho debido al vuelo rasante a 200 pies como máximo para evitar la amenaza. La misión de los PJ está dentro del cometido que tiene asignado la unidad HELISAF: la aeroevacuación médica en esta tierra tan hostil. Van sentados en el patín de "la máquina", un helicóptero Súper Puma del Ala 48, en el que pasan tanto frío como calor, eso no cambia de los TACP. Tienen la responsabilidad de dar protección y vigilancia a la máquina en vuelo y en el suelo; una vez en la zona son responsables de la seguridad del equipo médico y son los ojos del comandante de la aeronave en el exterior. Por las situaciones de riesgo y tensión en vuelo se crea una especial relación en la tripulación de la aeronave (pilotos, tirador, equipo médico, mecánico y los PJ), que es siempre fija desde que se llega a zona, creándose una sana competencia entre los dos equipos de HELISAF.

Si eres un boina verde y te mandan a Afganistán, que es lo más probable, tendrás que hacer un periodo de instrucción para el cometido que vas a realizar. Esto suele durar entre dos y cuatro meses. Formas aparte por las mañanas en frente de la unidad, en la Base Aérea de Alcantarilla, y tu trabajo es prepararte para la misión específica que vas a desarrollar en teatro de operaciones. Si en algo se hace especial énfasis es en el tiro, que tiene una gran importancia para esta misión: de día, de noche, lloviendo, a precisión, a combate, con arma corta, con arma larga, en movimiento, en estático y desde vehículo o aeronave; todo eso sin olvidar lanzamiento de granadas, C-90, mortero o cualquier armamento que caiga en nuestras manos.

Durante este periodo de instrucción tienes también que preparar a tu familia para tu ausencia. Convencerles de que el tiempo pasará

rápido, algo de lo que no estarás muy seguro ni siquiera tú. Tampoco es fácil decirle a una hija que vas a estar dos o cuatro meses sin verla, rompiendo así su rutina de niña: llevarla al parque, recogerla de sus actividades, leerle un cuento por las noches o simplemente estar con ella todos los días. Creedme, no es fácil. Hay zapadores que en situaciones familiares difíciles han optado por no contar nada ni a madres ni abuelas, que son las más asustadizas.

Por otra parte hay situaciones que tienes que prevenir e intentar solucionar antes de tu partida, aunque no son tan importantes como las familiares, pero pueden complicarse mucho a tu regreso, como la declaración de la renta, un seguro impagado, una multa de tráfico o cualquier problema con el banco, que son fáciles de solucionar en España y tan difíciles desde Afganistán. Aunque siempre hay un zapador que te cambiará el relevo si tienes algún pequeño "asuntillo" como tu propia boda, el nacimiento de un hijo o la enfermedad grave de algún familiar.

Cuando llegas a Afganistán por primera vez, estás deseando conocer la situación y el terreno en el que vas a realizar tu misión. El compañero al que le haces el relevo, te intentará poner al día de éstas, pero cada uno descubre su propio Afganistán, tanto en situaciones de riesgo como en la rutina del día a día.

Durante el tiempo que pasas en este país ves la suerte que tenemos los que vivimos en países desarrollados, donde tenemos hospitales, casas confortables, información del mundo y comida. No se nos pasa por la mente que nuestros hijos puedan morir de frío si el invierno es duro, o de cualquier enfermedad por falta de medicamentos y profesionales de la sanidad. No entendemos que alguien no pueda ser libre para pensar, leer o estudiar, algo bastante normal en Afganistán.

Hay a quien no le importaría quedarse más tiempo en Afganistán y otros a los que no les importaría cambiar de destino e incluso de especialidad para no regresar. Pero todos sabemos que nuestra obligación es venir a estas tierras para hacer bien nuestra misión y cuidar de nuestros compañeros. En estos momentos es cuando recuerdas nuestro lema: SOLO MERECE VIVIR QUIEN POR UN NOBLE IDEAL ESTA DISPUESTO A MORIR.



Julian Roldán Martínez

Las mujeres de Helisaf.

- Calificar a los pilotos de HD-19 "Puma" del 801 SQN en HD-21 "Superpuma" en el 802 SQN.
- Calificar en el Ala 48 a los pilotos del 801 y 802 Escuadrón en GVN, en operación CSAR y en aquellos equipos específicos con los que se ha dotado a los HD-21 del 803 SQN.
- Utilizar al máximo las capacidades de simula-

ción disponibles, tanto para la calificación en HD-21 como para la instrucción con GVN.

- Apoyar al Ala 48 en la instrucción de pilotos recién incorporados con medios del 801 y 802 SQN.
- Adaptar el Plan de Operaciones de Salvamento en territorio nacional de forma que se mantengan los compromisos aceptados por el EA en cuanto a actuación SAR.

—Apoyos para la generación de los contingentes:

- El 801 y 802 SQN,s de Fuerzas Aéreas aportando una tripulación completa de forma alternativa en cada contingente. Además, el 802 contribuye con un mecánico de mantenimiento de manera permanente y un mecánico de telecomunicaciones y electrónica cuando le correspondier destacar su tripulación de vuelo.
- El Ala 78 participa con un enfermero con carácter alternativo en cada contingente HELISAF.
- El Escuadrón de Zapadores Paracaidistas (EZA-PAC) proporciona los ocho PJ,s de fuerza de protección.
- El Centro Logístico de Apoyo y Experimentación (CLAEX) aporta especialistas en armamento con carácter alternativo y también a requerimiento.

COMPLEJIDAD DE LA INTEGRACIÓN

El Ejército del Aire se enfrenta a un importante reto aceptando la responsabilidad de llevar a cabo las



EADS – Líder europeo en vehículos aéreos no tripulados

Tiene que realizar misiones estratégicas y tácticas. Busca vehículos aéreos no tripulados interoperables (UAV). Nosotros somos el socio para sistemas de inteligencia de última generación, vigilancia y reconocimiento, hechos a medida. Dominando las más modernas tecnologías, desarrollamos UAV para suministrarle sistemas no tripulados para misiones ISTAR y sistemas de armas no tripulados del futuro.

EADS Defence & Security – Networking the Future

aeroevacuaciones médicas en la región oeste de ISAF en Afganistán. La maquinaria logística se pone en marcha y, tras varias reuniones de coordinación y planificación, se extraen unas conclusiones iniciales que se plasman en un plan muy exigente. Con este plan, el jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire, pretende facilitar la coordinación entre todos los organismos y unidades implicadas para iniciar el destacamento y garantizar su sostenimiento.

Ya han pasado tres años desde que se gestó HELISAF y han sido y aún siguen siendo muchos los esfuerzos que se vienen realizando. Los apoyos entre las unidades que participan con su personal en los diferentes destacamentos son continuos, realizándose un gran labor de coordinación, principalmente con el personal tripulante, para integrarles en contingentes tan complejos.

El principal escollo radica en la instrucción y adiestramiento, principalmente de los pilotos, para familiarizarles con los nuevos sistemas integrados en los helicópteros, con las tácticas empleadas y, sobre todo, calificarles en el vuelo con gafas de visión nocturna.

A pesar de la complejidad de la integración entre unidades, lo cierto es que las unidades SAR están trabajando más unidas que nunca, manteniendo contactos permanentes y colaborando estrechamente ante cualquier necesidad.



Carlos Maestro Fernández

Este ánimo, entrega y buen hacer de todo el personal han permitido cumplir con la misión, llegando en ocasiones al límite de las capacidades humanas y materiales de las unidades, pero la disposición, espíritu de compañerismo y entusiasmo están compensando el arduo pero ilusionante trabajo realizado. •

Personal de Helisaf afinando la puntería en el Heliclub.

