

Transporte militar aéreo en la Operación Balmis

JULIÁN ROLDÁN MARTÍNEZ
General del Ejército del Aire

La Jefatura de Movilidad Aérea (JMOVA) del Mando Aéreo de Combate (MACOM), junto con las Unidades de Transporte Aéreo del Mando Aéreo General (MAGEN) del Ejército del Aire, han participado en la Operación Balmis realizando todas las misiones ordenadas de aerotransporte para la distribución del material sanitario, personal u otros materiales necesarios, así como manteniendo alertadas las aeronaves medicalizadas para realizar las aeroevacuaciones médicas (AIR MEDEVAC) tan pronto como fuesen requeridas; actuando con flexibilidad, rapidez y efectividad, manteniendo las máximas medidas de seguridad y aplicando todos los protocolos específicos promulgados a consecuencia de la COVID-19.

Durante el desarrollo de las misiones se han realizado vuelos, tanto de transporte de material sanitario adquirido en otros países, como de su suministro a diversas comunidades autónomas, principalmente las más alejadas de la capital: islas Canarias, islas Baleares y Melilla.

Es de destacar la labor realizada por las unidades de Transporte Aéreo que han tomado parte en la Operación: Ala 31, Ala 35, Ala 37, Ala 46, Ala 48 y 45 Grupo, que han ejecutado todas las misiones encomendadas. A continuación se detalla una reseña particularizada de su participación:

ALA 31

El Ala 31 acostumbrada a participar en las misiones de nuestras Fuerzas Armadas, tampoco se ha quedado esta vez al margen, desempeñando un papel muy destacado en las aportaciones de medios aéreos y capacidades para apoyo a la Operación Balmis.

Esta unidad ha implicado a 73 tripulantes de las flotas de T.23 (A400M) y T.10 (C130) para realizar aproximadamente 150 horas de vuelo, trasladando más de 50 toneladas de material; aunque ha habido otros aspectos de difícil cuantificación como los asociados a la experiencia vivida, lec-

ciones aprendidas, o el ímpetu y profesionalidad demostrados por hombres y mujeres de la unidad que, al igual que otras unidades u organismos, colaboraron infatigablemente en la lucha contra esta pandemia.

Cabe destacar el esfuerzo y el gran reto que ha supuesto el planeamiento de misiones a otros países en tiempo récord, salvando: las múltiples restricciones existentes en esos momentos para la operación de los aviones, la dificultad para la realización de la coordinación de los diferentes apoyos y la gestión de la documentación sobre el material a aerotransportar.

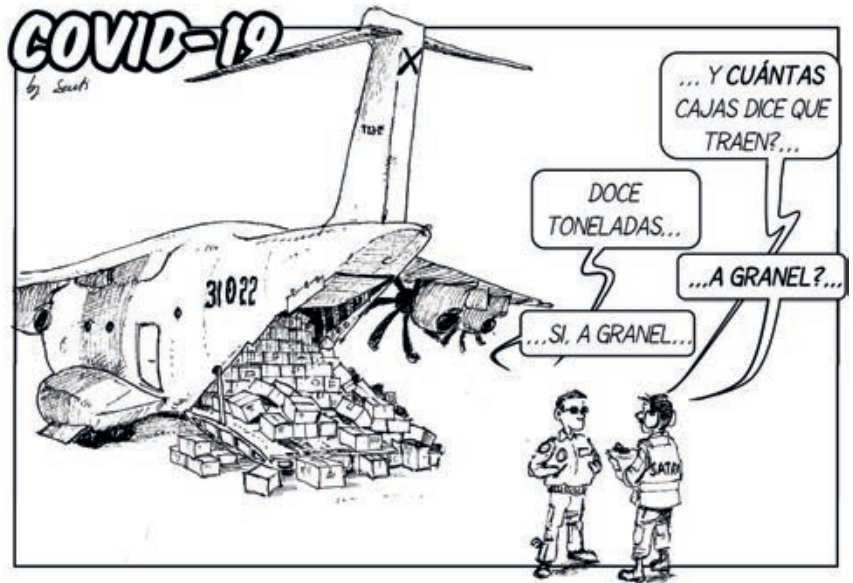
Se han realizado vuelos a Alemania y a la República Checa para recoger respiradores y equipos de protección individual, material considerado durante los peores días de pandemia en España «muy necesario y de vital importancia» para la lucha contra el virus.



Pero, si alguna misión ha merecido una reseña especial, ha sido sin duda, «la Odissea», en su sentido más literario, que significó su gestión y la realización de los vuelos a la República Popular china con el A400M (T.23) para la recogida de material sanitario en el aeropuerto de Shanghai. El Ala 31 era plenamente consciente de que cada hora contaba en la lucha contra el virus, sin embargo, el poco margen de tiempo a la hora de preparar misiones supuso, en ocasiones, situaciones de gran incertidumbre.

Las medidas sanitarias que muchos países habían implementado impidieron, en algunos casos, la realización de escalas técnicas para el repostado del avión y las pernoctas fuera de España, obligando al planeamiento de la misión basado, principalmente, en el empleo de «doble tripulación» para posibilitar la extensión del periodo de actividad, así como la utilización de rutas alternativas menos habituales.

Tanta era la incertidumbre suscitada que, a la hora de despegar desde España hacia la escala técnica en Ekaterimburgo (Rusia), en el vuelo de posicionamiento a la RP China, todavía no se contaba con la oportuna autorización diplomática para entrar en el espacio aéreo chino, confiando que en las ocho horas de vuelo que había por delante, los esfuerzos diplomáticos realizados, desde la



Sección de Relaciones Internacionales (SERIN) del EMA, diesen su fruto y consiguiesen lo imposible: el ansiado permiso de sobrevuelo y aterrizaje en la República Popular. Al aterrizar en Ekaterimburgo, aún no se contaba con la requerida autorización, por lo que todo apuntaba hacia la posibilidad de quedarse estancados y plantearse una obligada pernocta en la famosa estepa de la región de los Urales. ¡Otro hito del Ala 31, aunque no fue necesario! Con el avión repostado y a punto de cancelar el salto, una llamada telefónica confirmó la aprobación de la autorización necesaria. La misión siguió en marcha.

Ya en el aeropuerto de Shanghai (Pudong) aconteció lo que fue la tónica general de las misiones internacionales en el contexto de la lucha contra la pandemia; interminables trámites burocráticos debidos a la escasez mundial de material sanitario, vital para todos, y que requería todas las autorizaciones imaginables, así como las severas restricciones sanitarias, hasta el punto de no permitirse el desembarco de la tripulación del avión para pernoctar. Una vez acordado con las autoridades aeroportuarias horario y procedimiento para la carga del avión a la mañana siguiente, la tripulación se dispuso a pasar la noche en el «puro del avión». Colchones hinchables, sacos de dormir y todo el abrigo posible necesario para combatir el frío y permitir un descanso «lo más adecuado» para afrontar al día siguiente el largo viaje de regreso con la preciada carga. Ha sido la primera vez que una tripulación del EA pernoctaba en el interior de un T.23.

Otro de los aspectos más llamativos durante todas las misiones en la Operación Balmis, fue la solemnidad causada por el absoluto silencio que reinaba en las comunicaciones por radio durante las misiones. No había muchos más aviones en el cielo. La actividad aérea estaba





prácticamente paralizada. Aeropuertos como Shanghai, con una de las mayores densidades de tráfico del mundo, permanecía en una inquietante tranquilidad. Mientras tanto en tierra, cientos de aviones permanecían preservados sin visos de ser operados en una buena temporada. El vuelo por aerovías se hacía innecesario, permitiendo a los diferentes Centros de Control de Tráfico Aéreo (ATC) autorizar continuos directos de cientos de millas.

El Ala 31, además de su implicación en la Operación durante la pandemia, realizó un gran esfuerzo para continuar con las misiones ordenadas de sostenimiento, relevos en apoyo a las operaciones en el exterior y alguna de las líneas nacionales (estafetas), que sirvieron también para posibilitar el movimiento de gran cantidad de material sanitario y personal en territorio nacional (TN) en apoyo a la Operación Balmis. También cabe remarcar el repliegue a España durante el estado de alarma del avión y gran parte del personal del Destacamento Aéreo Táctico (DAT) Marfil de Dakar (Senegal) -cuyo T.10 estuvo operando desde esta base en apoyo a la lucha contra el terrorismo en el Sahel desde

2013, dentro de la Operación Barkhane-, así como el simultáneo apoyo a la operación de cierre del DAT Mamba de T.21 en Libreville (Gabón), y su reubicación en la base aérea de Senghor en Dakar (Senegal).

Muchas son las lecciones aprendidas por el Ala 31, siendo importante subrayar, entre ellas, el destacado papel prestado por las SATRAS nacionales y el Escuadrón de Apoyo al Despliegue Aéreo (EADA), en particular, el gran esfuerzo realizado por la de la base aérea de Zaragoza,





que, como base principal de operación (MOB) del T.23, fue un ejemplo de dedicación y sacrificio, adaptándose con gran eficacia a un volumen de movimientos muy superior al que estaba acostumbrada a realizar como SATRA Nivel II. Durante este periodo y en numerosas misiones, a pesar de las grandes limitaciones de personal, medios auxiliares de carga e infraestructura, la base aérea de Zaragoza fue utilizada como HUB nacional, concentrando y preparando carga en espera de ser proyectada a otros lugares.

Todos estos acontecimientos y las situaciones vividas han hecho que estas misiones hayan sido inolvidables, pero lo que ha calado con mayor profundidad ha sido el sentimiento de íntima satisfacción del deber cumplido. Satisfacción que ha aflorado al haber recibido palabras de agradecimiento de los distintos controladores concededores de la naturaleza de nuestra misión. Satisfacción de sentirse útil. Por eso, pese a tratarse de una odisea, y ser las misiones muy demandantes en todos los sentidos, nadie ha dudado en haberse ofrecido voluntario. Al fin y al cabo ese siempre ha sido el espíritu que ha movido al personal Ala 31.

ALA 35

La base aérea de Getafe y el Ala 35 han estado en disposición de responder lo más rápidamente posible a la solicitud de sus medios aéreos para realizar transporte logístico de medios técnicos y personal sanitario o bienes de primera necesidad en las adecuadas condiciones de seguridad y, además, manteniendo alertado permanentemente un T.21 y dos tripulaciones para atender las posibles aeroevacuaciones médicas de personal en si-

tuación crítica¹ y garantizar el apoyo al Destacamento de Canarias² en caso necesario, con un tiempo máximo de reacción de tres horas y haciendo relevos cada 15 días.

La tripulación del Destacamento del Ala 35 en Canarias ha realizado una gran labor distribuyendo entre todas las islas el material sanitario que llegaba a la base aérea de Gando.

Cabe destacar el rol ejercido por la Sección de Apoyo al Transporte Aéreo (SATRA) del ALA 35, al haber recepcionado más de 50 toneladas de material sanitario³ y cargado otras 28, a bordo de diferentes aviones del Ejército del Aire (C-212, C-130, C-295, A400M). El trabajo realizado por ese personal en la Operación Balmis, apoyado, a veces, con personal de Seguridad o del Servicio Contraincendios de la base aérea les ha supuesto una experiencia inolvidable. La premura y el carácter de urgencia inherentes a la misión, han sido un incentivo, más que un *hándicap*, gracias a valores como la abnegación y el compromiso de servicio con la sociedad española.

Como ejemplo de estos apoyos fueron la descarga de un A-400M de Airbus, el 23 de marzo, procedente de sus instalaciones en Toulouse (Francia), con 650 000 mascarillas quirúrgicas o la de un Airbus A330 también de ADS, el 28 de febrero y procedente de China, con 890 000 mascarillas quirúrgicas, con el problema añadido de llevar la carga estibada a granel o en europallets de madera. Parte de este material fue cargado en camiones de la Agrupación de Transporte (AGTP) del Ejército de Tierra (ET) para su traslado al Parque y Centro de Abastecimiento de Material de Intendencia (PCAMI) desde donde se realizaba la distribución a los centros hospitalarios.



ALA 37

El Ala 37, con sus veteranos aviones CASA 212 Aviocar y sus experimentados tripulantes forjados a base de muchas horas de vuelo, sin piloto automático ni aire acondicionado, en misiones de aerotransporte y pioneros en misiones de Mantenimiento de la Paz, también han estado presentes en el desarrollo de esta operación.

Esta unidad, con sus escasas tripulaciones, ha participado en cinco misiones cargando material en la base aérea de Getafe para depositarlo en la de Son San Juan (Palma de Mallorca).

Aunque las primeras misiones se realizaron apresuradamente, poco a poco, se fue aprovechando la Línea 3.^a establecida con carácter regular entre la base aérea de Valladolid y la de Palma de Mallorca.



En todos los vuelos se ha completado la carga Balmis con la habitual depositada en las SATRAS, hasta alcanzar el peso máximo al despegue.

La carga, que en otras circunstancias se manipulaba de forma casi automática y de manera irrelevante, en esta ocasión, se ha realizado con sumo cuidado, conociendo la importancia que tenía el llegar en óptimas condiciones a su destino. Las mascarillas, los EPI y el gel se convirtieron en el material preponderante en la Operación Balmis y todos lo trataron con cuidado y esmero.

ALA 46

El Grupo 82 del Ala 46 ha trabajado en estrecha colaboración con la Unidad Militar de Emergencias heli-transportando equipos especialistas en desinfección y posibilitando su rápida intervención en residencias de mayores e instalaciones críticas a lo largo del archipiélago canario.

La gran versatilidad de los helicópteros ha permitido posicionar al personal a escasa distancia de la zona de intervención, aportando flexibilidad de movimiento e inmediatez, gracias a familiarización de los tripulantes con la diferente orografía y zonas de tomas de las Islas Canarias, siendo muy útil de cara al cumplimiento de la misión.

El Servicio de Búsqueda y Salvamento (SAR) ha cooperado con otros organismos civiles y militares ante la situación extraordinaria, como así viene recogido en un párrafo de su misión, que en particular, en las islas Canarias se viene desarrollando desde la creación del SAR hace 65 años.

Desde la declaración del estado de alarma, la base aérea de Gando llegó a tener más movimientos aéreos



que los aeropuertos de las islas Canarias en su conjunto, sin perjuicio de la operatividad de la base aérea, siendo además un punto geoestratégico para muchos países (EE.UU., Italia, Francia, Canadá, Bulgaria, etc.), los cuales la han utilizado tanto para paradas técnicas y MEDEVAC como para repatriaciones, contabilizándose un total de 195 movimientos aéreos de aviones transeúntes.

Para la Operación Balmis, el número de movimientos aéreos y carga transportada a la base aérea de Gando, ha sido: 76 misiones y 17455 kilos, siendo la mayor parte de la carga para la UME, Cruz Roja e incluso para Sanidad del Gobierno de Canarias.

ALA 48

El 803 Escuadrón del Ala 48 ha formado parte de la Operación Balmis con dos helicópteros HD21 Super Puma en alerta de aeroevacuación médica para el traslado de pacientes críticos infectados por COVID-19. El Ala ha mantenido cuatro pilotos y dos mecánicos de vuelo en alarma permanente al servicio de la operación, con un tiempo de reacción de 60 minutos, para desplegar en la base aérea de Torrejón, configurando los helicópteros e incorporando a la tripulación a un oficial médico, un oficial enfermero y un auxiliar en enfermería, personal sanitario de la UMAER.

Se cumplieron estrictamente las pautas de actuación publicadas por la Agencia de Seguridad Aérea de la Unión Europea, siendo estas la certificación de una barrera física entre la cabina de pilotaje y el resto de tripulación, el uso de un sistema de aislamiento del paciente y el uso de EPI,s en la cabina de carga.



	MISIONES REALIZADAS	HORAS DE VUELO	CARGA TRANSPORTADA (KG.)	PASAJEROS (VUELOS DEDICADOS BALMIS)
Ala 31	11	147:35	50.719	54
Ala 35	35	161:45	28.193	62
Ala 37	5	30:30	2.795	0
Ala 46	5	13:15	4.300	58
Ala 48	2*			
45 Grupo	4+ 2*	20:55	1.061	3
Total	64	373:10	87.068	177 pax

*Misiones de certificación de la configuración para aeroevacuaciones

Si bien no se activó la tripulación, éstas estuvieron alertadas contribuyendo, una vez más, con las capacidades del Ala a los planes operativos, tanto nacionales como internacionales, apoyando cuando se requiere a la acción de otros organismos del Estado, todo ello con el fin de colaborar en la defensa de España y de sus intereses.

45 GRUPO

El 45 Grupo de Fuerzas Aéreas ha puesto al servicio de la Operación Balmis sus aviones Falcon 900B (T.18) y Airbus A310 (T.22).

La unidad, conocida por las misiones de transporte de autoridades en apoyo a la Acción del Estado, en esta ocasión ha empleado la capacidad de estos medios para el transporte de carga, personal y aeroevacuaciones médicas.

A la alarma permanente que el 45 Grupo tiene con un T.18 para despegar en menos de dos horas donde fuese requerido, se ha sumado la del T.22 con un tiempo de reacción de seis horas. Si bien, finalmente, no se han realizado aeroevacuaciones en territorio nacional, en el marco del apoyo a las misiones en el exterior se han realizado cuatro durante la Operación Balmis, alguna para repatriar enfermos infectados por COVID-19.



Al inicio de las operaciones se planeó la posibilidad de realizar algún vuelo a China, aunque se descartó esta opción en favor de los A400M que disponían de mayor capacidad de carga.

En territorio nacional se ha realizado cuatro misiones para asegurar los suministros sanitarios y logísticos con las islas Canarias, aunque el grueso de las operaciones aéreas ha sido en apoyo de las fuerzas desplegadas en las diferentes misiones internacionales. En estos vuelos se han realizado más de 200 horas a destinos como Kabul, Bagdad, Djibouti, Beirut, San Salvador y Berenice; operaciones que, debido a las múltiples restricciones por la COVID-19, han exigido un esfuerzo extraordinario tanto en el planeamiento como en la ejecución, muchas veces al límite de la actividad aérea.

En definitiva, la actuación de todas las unidades implicadas ha sido un reto, habiéndose tenido que adaptar a la nueva e incierta situación sobrevenida, realizándose las misiones de aerotransporte mitigando el contagio de la COVID-19, estableciéndose unas normas sanitarias exclusivas preventivas y de contingencia, y limitándose el movimiento del personal involucrado para garantizar la misión. Al principio hubo cierta preocupación por desconocimiento del adversario y, en ciertas ocasiones, por descoordinación, situaciones que se restablecían a medida que se iban detectando los desajustes o las discrepancias observadas.

No fue tarea fácil integrar eficazmente las misiones de transporte aéreo a los requerimientos de las solicitudes de aerotransporte, al ser casi todas ellas calificadas como

urgentes por el hecho de ser para la Operación Balmis y carecer, en varias ocasiones, de la adecuada información para poder optimizar el uso de los medios aéreos. Las discrepancias observadas entre el material solicitado documental y el material entregado en las SATRAS, con el agravante de que en determinadas circunstancias se trataba de mercancías peligrosas, dificultaba la agilidad y flexibilidad que el medio aéreo pone a disposición de las operaciones, teniendo que incidir en la necesidad de realizar las peticiones detallando pesos, medidas y cantidades ajustados a la realidad.

El resumen de las misiones realizadas por las unidades de Transporte Aéreo del Ejército del Aire fueron las que se reflejan en la tabla.

En todo momento se trabajó con el afán de cumplir uno de los cometidos más demandados en ese momento por el Gobierno: la realización de misiones de aerotransporte con urgencia para el traslado de material sanitario, personal u otros tipos de materiales que pudieran ser necesarios, cuya escasez amenazaba con colapsar el funcionamiento del Sistema Sanitario Nacional. Y todo ello con la máxima eficacia, eficiencia y seguridad de vuelo. ■

NOTAS

¹Dos heridos graves y cuatro leves con apoyo de la Unidad Médica de Aeroevacuación del Ejército del Aire (UMAER)

²El Ala 35 dispone de un destacamento permanente en la base aérea de Gando (Canarias) con un avión T-21.

³Mascarillas, guantes, EPI's diversos, nebulizadores, geles hidroalcohólicos, productos de desinfección, etc.