

Algunas misiones del Ala 31

JUAN C. MOÑINO FRUTOS
Capitán de Aviación

Muchas y variadas han sido las misiones realizadas por los T.10 desde que se incorporaron al 301 Escuadrón, contribuyendo a incrementar tanto el prestigio del Ejército del Aire como la creciente presencia española en todos los escenarios internacionales.

TRANSPORTE DE AYUDA HUMANITARIA

Cada vez que ocurre algún desastre en cualquier lugar del mundo, los componentes del Grupo 31 se preparan ante la posibilidad de que un Hércules español sea enviado a la zona en cuestión y que sean ellos quienes formen parte de su tripulación.

En estos casos no hay mucho tiempo de reacción; cuando se recibe la orden de partida hay que salir cuanto antes, por lo que todo debe estar preparado con antelación. Para ello, ante la mínima sospecha de que un Hércules puede realizar el vuelo, se comienza a trabajar en la preparación de la misión: rutas, sobrevuelos, planes de vuelo, información aeronáutica, elección de escalas técnicas, etc.

La mayoría de las veces los pilotos pueden efectuar un buen estudio de la misión; en otras ocasiones la tripulación, recién nombrada, no tiene más tiempo que el necesario para ir a casa, hacer la maleta y volver a la base cuanto antes.

Desde el 17 de febrero de 1975, fecha en la que se efectuó a Malí y Níger el primer vuelo de ayuda humanitaria, los T.10 han acudido a lugares muy dispares.

El 24 de abril de 1979 se realizó un vuelo a Titograd, siendo la primera misión en apoyo de una zona devastada por la Naturaleza: nueve días antes, un terremoto había asolado aquella región de Yugoslavia.

Nuevamente fueron terremotos los causantes de que los Hércules estuviesen presentes en Argelia (14 de octubre de 1980), Italia (27 de noviembre de 1980), Turquía (noviembre de 1983), México (septiembre de 1985) e Irán (junio de 1990).

Los volcanes también provocaron estragos; tras entrar en erupción, el Nevado del Ruiz (Colombia) desarrolló su máxima actividad el 13 de noviembre de 1985 provocando el deshielo repentino de las nieves perpetuas que cubrían su cima y el desbordamiento de varios ríos; la avalancha de piedras y barro sepultó la ciudad de Armero; el día 15 salía desde Getafe un Hércules cargado con ayuda, el cual, a su llegada a la base aérea de Palanquero, se integró durante cuatro días en un puente aéreo establecido para llevar la ayuda que llegaba al aeropuerto internacional de Bogotá hasta la citada base aérea. En otra ocasión, el volcán Nios (Camerún) lanzó una nube de gas tóxico el 21 de agosto de





Un Hércules español estuvo presente en el terremoto de México de 1985.

1986; nuevamente un T.10 transportó la ayuda concedida por el gobierno español.

Mantas, tiendas de campaña, plasma sanguíneo, vendas, objetos de primera necesidad, medicinas, camas plegables, ropa, grupos electrógenos, material de primeros auxilios... todo cuanto la Cruz Roja, Cáritas, Protección Civil u otras organizaciones considerasen que podía ser útil era transportado; un material muy diverso, al que hay que añadir, en el caso del terremoto de México, los medios de trabajo del equipo de bomberos del parque de Barcelona, especializado en tareas de desescombro y búsqueda de víctimas; en Irán se desplegó un hospital militar de campaña, y en Bolivia, lanchas con motor fuera borda para paliar los graves problemas que tuvo la Cruz Roja a la hora

de prestar ayuda a los damnificados por la inundación del Lago Titicaca (marzo de 1986).

Como prueba de la rápida reacción que lleva consigo este tipo de misiones cabe destacar dos hechos. Por un lado, en la tarde del mismo día que se produjo el terremoto de México (19 de septiembre de 1985), ya había un Hércules en Getafe dispuesto a cargar el material más urgente; sin embargo, a petición del presidente mexicano no despegó hasta dos días después. Por otro lado, el avión con la ayuda para Armero salió de España sin las autorizaciones de sobrevuelo correspondientes, esperando recibir las en la base aérea de Lajes (Azores), donde llegaron ese mismo día.

Pero no sólo se ha actuado ante catástrofes naturales; también ha habido que acudir a zonas devastadas por conflictos armados, aunque no siempre se llega al destino final; así ocurrió en agosto de 1982, cuando cinco aviones, con la misión de trasladar a Beirut un cargamento de alimentos y leche en polvo remitidos por Unicef, finalizaron su misión en la escala efectuada en Larnaka (Chipre) al recibir órdenes de no seguir adelante y de descargar allí mismo.

Mayor suerte hubo en enero de 1993, cuando se envió un cargamento de ayuda humanitaria a Somalia; esta vez se llegó y los tripulantes tuvieron la ocasión de ver directamente en los rostros de los niños somalíes el reflejo de los sufrimientos de la población civil.



Los Hércules han contribuido a incrementar el prestigio del Ejército del Aire y la creciente presencia española en todos los escenarios internacionales.

Sin embargo, la ayuda humanitaria no ha consistido siempre en transporte de material; también se ha intervenido en misiones en las que lo principal era evacuar zonas donde había una confrontación armada.

EVACUACIONES DE PERSONAL

Para ello, las tripulaciones se han entrenado de la forma más real posible: vuelo a baja cota, enmascarándose en el terreno y evitando todo tipo de amenazas, tanto superficie-aire como aire-aire; toma de máximo esfuerzo en pistas no preparadas y de corta longitud; desembarco de tropas de operaciones especiales; y por último, embarque de éstas y de los evacuados en el menor tiempo posible para volver a despegar y alejarse del peligro.

No han existido siempre los mismos condicionantes en este tipo de vuelos; así pues, el 15 de junio de 1979, por espacio de 10 días, un T.10 comenzó una serie de 11 vuelos entre Managua y San José de Costa Rica para evacuar a la colonia española; en el transcurso del primer vuelo, el Hércules colombiano que precedía al español fue ametrallado durante la aproximación, provocando que sólo quedase en la zona el avión español, con lo que la misión no se limitó a evacuar a la colonia española; en alguno de estos vuelos se llegaron a transportar unos doscientos pasajeros, cifra que duplica la capacidad normal del avión, y la evacuación total se cifró en unas 1500 personas de diversa nacionalidad.

Nuevamente la presencia del Ala 31 se hizo necesaria en mayo de 1989 para formar parte de un puente aéreo entre Dakar y Nouakchott y devolver a sus respectivos países a cientos de refugiados de Senegal y Mauritania.

Continuando en Africa, las repatriaciones de las colonias españolas se efectuaron en el verano de 1990 en Liberia, país inmerso en una guerra civil de carácter tribal; en 1991 en Zaire; y un año después en Angola, donde los combates llegaron al mismo aeropuerto de Luanda mientras el Hércules aterrizaba y despegaba.

A estas misiones se pueden añadir otras cuya finalidad ha sido la repatriación de cadáveres de españoles muertos en zonas lejanas a nuestro país. En 1987, hubo que trasladar los restos mortales de la tripulación, monjas y sacerdotes españoles fallecidos en el accidente de un T.12 en Bata, ocurrido el 2 de enero. El 22 de noviembre de 1989 partía un avión hacia El Salvador para repatriar los cuerpos de varios religiosos españoles asesinados. Un mes después otro Hércules despegaba hacia Panamá para traer el cuerpo de un fotógrafo español, muerto mientras realizaba su trabajo informativo con ocasión de la intervención estadounidense en ese país. Por último, el 18 de marzo de 1998, un T.10 que participaba en el despliegue del ejercicio Green Flag 98 tuvo que variar su destino final, efectuando un vuelo a Guatemala para repatriar el cadáver de un teniente coronel del Ejército

de Tierra, fallecido en accidente de helicóptero mientras cumplía su misión en aquel país.

UNTAG

Como consecuencia de la decisión tomada por el Gobierno español a finales de 1988 de apoyar a las Operaciones de Mantenimiento de la Paz (OMP's) impulsadas por la ONU, surgió la necesidad de utilizar el transporte aéreo como uno de los pilares que hicieran posible mantener operando, lejos de su base logística, el entramado que supone una OMP.

La participación del Grupo 31 ha sido continua desde 1989 en todas las misiones que han tenido presencia española, bien de una forma activa dentro del mandato de la ONU, bien apoyando al contingente español asignado a la OMP.

La primera misión en la que el Ejército del Aire participó en una OMP fue formando parte del Grupo de las Naciones Unidas de Asistencia a la Transición en Namibia (UNTAG); hasta ese momento, las misiones de ayuda humanitaria en las que habían intervenido los T.10 no se realizaban dentro del marco de la ONU. La intervención del contingente de la ONU en Namibia fue establecida por la Resolución 632/89, por la cual España envió ocho T.12.

El Ala 31 estuvo presente por partida doble. Por un lado se realizó una estafeta cada tres semanas entre Getafe y el aeropuerto de Eros (Namibia), con escalas en Gando (Gran Canaria), Abidjan (Costa de Marfil), y Libreville (Gabón), si bien a veces se aprovechaban estos vuelos para aterrizar en Luanda (Angola) y Malabo (Guinea Ecuatorial) para apoyar al personal de UNAVEM (Misión de Verificación de las Naciones Unidas en Angola) y a los aviones destacados en Guinea.

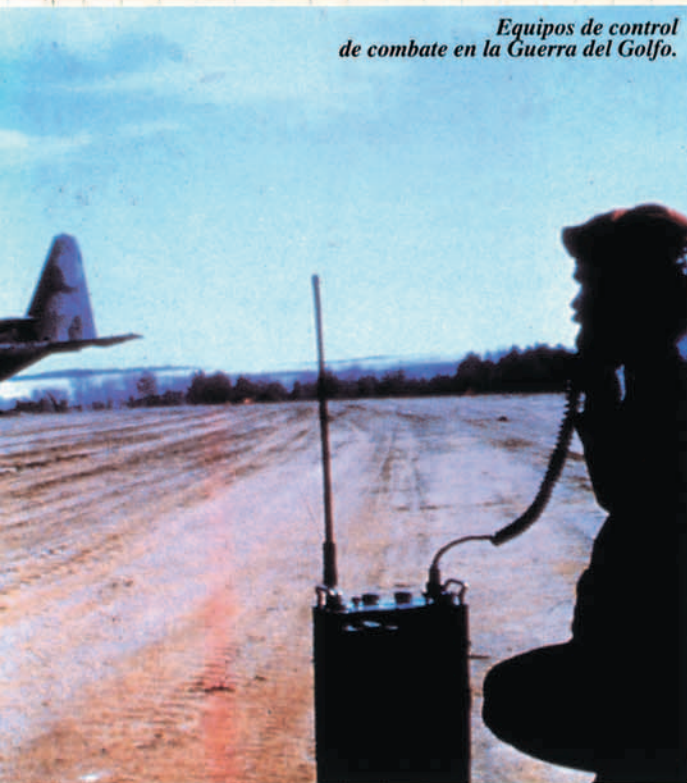
Por otro lado, a petición de la ONU, se envió en octubre de 1989 un T.10 a Namibia hasta primeros de diciembre para reforzar los vuelos de apoyo logístico a las elecciones. Las altas temperaturas, la elevación de la capital Windhoek (6000 pies) y la pista de 5600 pies de Eros limitaba el peso máximo al despegue y obligaba a tomar tierra en el aeropuerto internacional de Windhoek, situado a unos 60 km., para repostar y poder transportar mayor cantidad de carga.



GUERRA DEL GOLFO

En las operaciones relacionadas con la Guerra del Golfo, el Grupo 31 tuvo una destacada presencia realizando misiones de apoyo a los aliados. El enorme esfuerzo realizado puso a prueba tanto al personal como al material.

La primera intervención tuvo lugar entre el 28 de agosto y el 6 de septiembre de 1990, formando parte de un puente aéreo entre Amman y El Cairo, establecido para transportar a Egipto a los trabajadores egipcios que abandonaban Iraq.



Equipos de control de combate en la Guerra del Golfo.

Por otro lado, la 401 Ala Táctica de la USAF, estacionada en Torrejón, desplegó sus F-16 en la base de Incirlik (Turquía); al estar comprometido todo el potencial de transporte americano, se pidió ayuda a España; el 15 de septiembre de 1990 el Grupo 31 colaboró con siete aviones en el traslado de esa unidad.

Al día siguiente se realizó la primera de las seis misiones de apoyo logístico a los buques de nuestra Armada, cuyos destinos fueron El Cairo y Hurgada (Egipto), Dubái y Abu Dhabi.

En el marco de la pertenencia española a la UEO, el Grupo participó en la Operación Granby apoyando a los británicos. Sus casi 50 Hércules eran insuficientes para atender las demandas logísticas de las tropas desplegadas, por lo que los Hércules españoles se integraron en el sistema de transporte de la RAF, adoptando incluso el indicativo radio de los transportes de la

RAF "Ascot" en lugar del "AME" español y realizando un total de 38 salidas hasta marzo de 1991.

La misión implicaba que un Hércules despegase por la tarde de Zaragoza hacia la base de la RAF en Lyneham donde cargaba y repostaba mientras la tripulación recibía instrucciones; el despegue se realizaba antes del amanecer con destino a la base británica de Akrotiri, en Chipre, donde una tripulación preposicionada, con toda la información de Operaciones, Inteligencia y Meteorología, continuaba el vuelo hacia el destino correspondiente (Al-Jubail o Riyadh); el vuelo a Arabia y vuelta se realizaba de noche; al amanecer, la tripulación original, ya descansada, tomaba de nuevo el avión y lo devolvía a Zaragoza, al tiempo que otro partía hacia Lyneham.

Además, para facilitar la salida de los españoles residentes en la zona, cinco Hércules operaron, entre el 11 y el 23 de enero de 1991, desde Amman, Yeddah, Tel-Aviv, Ankara y Damasco.

Otras cuatro rotaciones se efectuaron, esta vez en apoyo de la División francesa "Daguet", entre Riyadh, Le Bourget y Orleans, lugar este último donde un T.10 permaneció cuatro días con un equipo médico del Hospital del Aire, por si era necesario evacuar heridos de esa División francesa.

El final de la guerra implicaba devolver a Kuwait al personal de la Embajada, para lo que se emplearon tres aviones que se aprovecharon para transportar, además del personal, ayuda humanitaria. En este vuelo se pudieron ver cientos de pozos de petróleo ardiendo y, por primera vez, la ruta que tantas veces se había volado de noche.

Finalizada la Guerra del Golfo, y tras varias revueltas sofocadas por el ejército de Sadam Hussein, los kurdos huyeron a las montañas. El hambre, el frío y la presión del ejército hizo que la ONU aprobara el 5 de abril de 1991 la Resolución 688 a favor de la población kurda. Esta operación recibió el nombre de "Provide Comfort".

Ocho Hércules españoles partieron entre el 8 y el 25 de abril con ayuda humanitaria; además, para apoyar a la Agrupación Táctica Alcalá (compuesta por fuerzas de la BRIPAC, helicópteros de las FAMET y el EMAT del Hospital Militar de Sevilla) se realizaron 22 salidas entre Zaragoza, Sevilla y Torrejón en España y Diyarbakir e Incirlik en Turquía. Con el regreso de los tres últimos aviones, el 14 de julio de 1991 se cerraba la participación de la Unidad en la Guerra del Golfo, con más de 150 misiones realizadas que supusieron más de 2500 horas de vuelo.

UNAMIR

En apoyo al contingente internacional que realizaba vuelos sobre Ruanda, en abril de 1994 se incorporaron dos T.10 con la finalidad de contribuir al repliegue de las fuerzas de la UEO en zona de conflicto y repatriar a ciudadanos, tanto pertenecientes a ONG's como a distintas congregaciones religiosas.

Los vuelos se efectuaban entre Nairobi y Kigali, si bien no fue esta ciudad sino Butare, la protagonista de la acción de mayor riesgo desarrollada durante esta misión. Allí había religiosas, entre ellas españolas, y personal de Naciones Unidas, por lo que se organizó el vuelo de dos C-130, uno belga y otro español, para evacuarlos; las condiciones no eran las óptimas: pista de tierra de 2800 pies, elevación de 5000 pies, temperaturas superiores a los 32°C... todo ello limitaba el peso máximo a 120000 libras; el vuelo se realizó al anocheecer; tras un despegue de Nairobi y después de alcanzar territorio de Ruanda, se inició una baja cota que finalizó con una toma de máximo esfuerzo una vez que el C-130 belga había abandonado ya Butare; esto fue un punto en contra pues, con la llegada del belga, los contendientes fueron alertados de la presencia de aviones y cuando tomó el Hércules español estaban al acecho. Con los motores en marcha se embarcó al personal que no pudo ir en el avión belga y, en el menor tiempo posible, se despegó apurando toda la pista disponible.

OPERACIONES EN LA EX-YUGOSLAVIA

Las operaciones establecidas en la antigua Yugoslavia han ido variando según se han alcanzado ciertos objetivos o se han determinado otros nuevos. Así pues, tras distintas resoluciones de la ONU, surgió UNPROFOR (Fuerza de Protección de las Naciones Unidas), IFOR (Fuerza de Implementación de la OTAN en Bosnia-Herzegovina) y SFOR (Fuerza de Estabilización de la OTAN en Bosnia-Herzegovina).

Entre julio y agosto de 1992 los Hércules del Grupo 31 participaron en el puente aéreo a Sarajevo, ciudad sitiada por los serbios; los aterrizajes se planeaban para descender desde nueve mil pies a nueve millas de la cabecera de la pista y así estar expuesto el menor tiempo posible al fuego existente en las inmediaciones del aeropuerto; las operaciones quedaron interrumpidas después de que un G-222 italiano fuera derribado por un misil.

Con la presencia en Bosnia de diferentes efectivos españoles, se participa desde 1993 en vuelos de apoyo al contingente español, colaborando en los despliegues de las distintas agrupaciones, en los relevos del personal militar que puede disfrutar de unos días de permiso, en el traslado de grupos musicales, periodistas, miembros de ONG's, etc., y en el transporte de carga, ya sea vehículos, material, alimentos, o cualquier cosa que se necesite allí.

En un principio los vuelos se efectuaron desde Torrejón y posteriormente Getafe al aeropuerto croata de Split; pero debido a que el personal que hacía uso de esta estafeta debía realizar un trayecto de unas cuatro horas por carreteras en muy mal estado, en cuanto estuvo operativo el aeropuerto de Mostar, éste pasó a ser el destino final. La orografía que le rodea y las altas temperaturas que se alcanzan en verano determinan que el despegue de Mostar se efectúe a primera hora de la mañana, en lugar de por la tarde, como ocurre en

invierno, por eso en las estafetas realizadas en verano el avión pernoca en Mostar.

La frecuencia de estos vuelos es de uno semanal, aunque durante los relevos de agrupaciones o fechas de permisos puede incrementarse notablemente, llegando a efectuarse del orden de diez vuelos en una semana.

DESTACAMENTO "ICARO"

El 23 de noviembre de 1994 se inauguró el destacamento Icaro en la base aérea de Aviano (Italia); dos días después, cinco T.10 y dos T.19 participaron durante cinco días en el despliegue del grueso.

El día 1 de diciembre los TK.10 comenzaron las misiones, dentro de la Operación Deny Flight de la OTAN, junto con los C.15 del Grupo 15; la tarea que debían realizar los dos Hércules allí destacados era efectuar reabastecimiento en vuelo (AAR) a los aviones de la OTAN que volaban sobre Bosnia, para lo que se les instaló el depósito de fuselaje y de esta forma se explotaba al máximo su capacidad reabastecedora.

Los componentes del Grupo ya estaban acostumbrados a operar en ambiente y con procedimientos de guerra; pero no por ello se bajó la guardia; de pronto entraron a formar parte del vocabulario cotidiano palabras como CAOC (Combined Air Operations Center), ATO (Air Tasking Order) y Draft; de igual forma, fue necesario un estudio minucioso de documentos OTAN como COMPLAN (Communications Plan), SPINS (Special Instructions), ACO (Airspace Coordination Order)... que inicialmente se miraban con cierto recelo, pero que posteriormente se manejaron con toda soltura.

La programación de los vuelos se efectúa en el CAOC de la 5th ATAF (Allied Tactical Air Force) establecido en Vicenza, donde se elabora el ATO. Por medio de éste, una vez recibido en el destacamento, se conocen los datos operativos de la misión, como el nivel de vuelo al que se va a reabastecer, la frecuencia de radio con los receptores, a qué hora hay que estar en la zona de reabastecimiento, quiénes van a ser los receptores y qué cantidad de combustible van a necesitar.

La experiencia alcanzada en esta operación ha sido enorme en muchos ámbitos, no sólo en lo relativo a la misión en sí, sino en el uso del propio avión; en todos los vuelos se realiza el despegue al peso máximo autorizado (155000 libras, de las cuales 75000 son de combustible), hecho que ha dejado de ser algo que sólo se hacía esporádicamente; por otro lado, la disposición del

3.000 horas de vuelo en el Destacamento Icaro



aparcamiento implicaba comenzar a rodar marcha atrás, pero con tal peso se determinó que era mejor aparcar marcha atrás y comenzar el rodaje en el sentido normal, maniobra que tras algunos apuros acabó dominándose.

Los tripulantes del Grupo 31 pronto empezaron a formar parte de la vida cotidiana de Spilimbergo, pueblo situado a 30 km. de Aviano en el que se encuentran los hoteles President y Stella d'Oro.

En el momento de escribir estas líneas el Grupo 31 mantiene un TK.10 en Aviano, habiendo permanecido de forma continuada desde los inicios del destacamento, de próximo a cumplir cuatro años de existencia. A lo largo del mismo, ha realizado 837 misiones con 3228:50 horas de vuelo, siendo el destacamento más prolongado de los Hércules en sus 25 años de historia en España.



OTRAS MISIONES

No faltó la presencia del Ala 31 en Guinea Ecuatorial, donde se actuó en un puente aéreo entre Malabo y Bata en el período comprendido entre 1979 y 1983, realizando misiones con una duración que oscilaba entre cinco y quince días.

Con motivo de la Exposición Universal de Vancouver se transportó hasta esa ciudad el cuadro de Goya "El Cazador", el autogiro de La Cierva, el modelo más antiguo de coche Hispano Suiza y la maqueta para la Expo de Sevilla.

También ha estado presente el Ala 31 cada vez que el Ejército del Aire ha adquirido o modernizado material.

En la "Operación Caribou" (1981-82), consistente en

trasladar en vuelo a España 18 aviones Caribou, se transportó a las tripulaciones y personal de mantenimiento. Los primeros ocho T.9 y el T.10 iban acompañados por un C-130 del 301 Air Reserve and Recovery Service, que tenía la misión de conducir sobre el Atlántico a los ocho Caribou una vez que sus equipos de navegación dejaran de recibir marcaciones y la de prestar ayuda a sus tripulaciones en caso de que cayesen al agua; a bordo del mismo iban dos pilotos del Ala 31 con una doble intención: salvar la barrera del idioma y conocer el modo de operar de su tripulación por si fuese de utilidad en el futuro.

La experiencia adquirida volvió a ponerse en práctica con motivo de la modernización de los CL-215 (1989); en los vuelos efectuados por estos aviones a y desde Montreal, se hizo relé en las comunicaciones HF en el cruce del Atlántico, se prestó cobertura SAR y se ayudó en la navegación.

Otros vuelos efectuados con cierta frecuencia fueron los que se realizaron a St. Louis (Missouri) para transportar material de los EF-18; a Júpiter (Florida) para trasladar a Granada los Sikorsky S-76; a Winnipeg (Canadá) donde se llevó a cabo la modernización de los planos y patas del tren de aterrizaje de los F-5; y a Doha (Qatar) con motivo de la compra de Mirage F-1 a aquel país.

La unidad también realiza vuelos en apoyo del Grupo Atlas cuando alguna de las compañías que lo forman necesita transportar algún motor para aviones averiados, si bien sólo se ha tenido que apoyar a Iberia; la primera misión de este tipo se realizó entre el 4 y el 11 de mayo de 1984, cuando se tuvo que llevar a El Cairo un motor de Airbus. Otros destinos en estas misiones han sido Atenas, Florida, Canarias, Viena y Santo Domingo. La diferencia fundamental en este tipo de vuelos es que desde el mismo momento en que se recoge el motor operativo el Hércules se convierte en un avión de Iberia; indicativo, gestión de sobrevuelos, dietas, hoteles... lo cual lleva consigo no pocos problemas, en concreto los que surgen al intentar tomar tierra con indicativo civil en Lajes, base aérea que se utiliza como escala en los cruces del Atlántico, o al intentar aparcar un avión militar, "que es de Iberia en esos momentos", en un aeropuerto civil.

Intentar describir todas y cada una de las misiones realizadas por los Dumbos del Grupo 31 haría interminable este artículo. Quizás las tratadas sean las más significativas, pero no por ello las demás son menos importantes. Los tripulantes saben que es difícil hacer planes para el fin de semana pues en cualquier momento puede sonar el teléfono y ninguna misión perdona que sea domingo, el Pilar, la Patrona o Navidad; en cualquier caso, durante 24 horas, 365 días al año, una tripulación, la de alarma, está dispuesta para salir en cuestión de pocas horas a cualquier lugar del mundo en cualquier tipo de misión. ■