



# Operación India-Mike: despliegue, apoyo y repliegue

JUAN A. DEL CASTILLO MASETE  
*Coronel de Aviación*  
*Jefe del Ala 48*

## LA ACTIVACION Y PREPARACION DE LA FUERZA

La asignación de una misión como el despliegue a Mozambique podría considerarse como la materialización de las aspiraciones y deseos naturales de toda unidad de salvamento. Cuando el jueves 2 de marzo el Jefe del SAR transmitía la orden del JEMA de que se preparasen dos helicópteros con sus tripulaciones y personal de apoyo para participar en misiones de ayuda humanitaria en Mozambique, se abría un nuevo capítulo en la historia del Ala 48 y del 803 Escuadrón que suponía un salto cualitativo importante y un reto sin precedentes.

Comenzada la fase de planeamiento, el Manual de Apoyo Logístico de las Fuerzas de Reacción de OTAN nos sirvió de referencia para garantizar que no se quedaba nada en el tintero, especialmente importante cuando se marcha tan lejos. Claro, que en él se establece la conveniencia de realizar un "site survey" previo, en el que se determinan los apoyos a prestar por la nación anfitriona y el marco legal de la

misión, cuando en nuestro caso no era posible esta visita por tratarse de una emergencia, por lo que buceamos donde pudimos en busca de la información necesaria y cubrimos los huecos con imaginación, llevando lo que nos pareció imprescindible y esperando encontrar el resto en el lugar de destino, mientras confiábamos en la conocida eficacia de nuestras unidades de transporte para que nos proporcionaran su ayuda.

La escasez de información sobre el entorno operativo y los tipos de misión a realizar, adquirida en su mayor parte a través de los medios de comunicación, hizo que la determinación de necesidades de personal, medios y apoyos, abarcase desde los adecuados para los rescates de personas en lo alto de los árboles, hasta el reparto de alimentos y evacuaciones sanitarias. En cuanto a la coordinación necesaria para un abanico de misiones tan amplio, echamos mano de las experiencias anteriores que han establecido con aplastante rotundidad la necesidad prioritaria de disponer de medios de comunicaciones tácticas garanti-

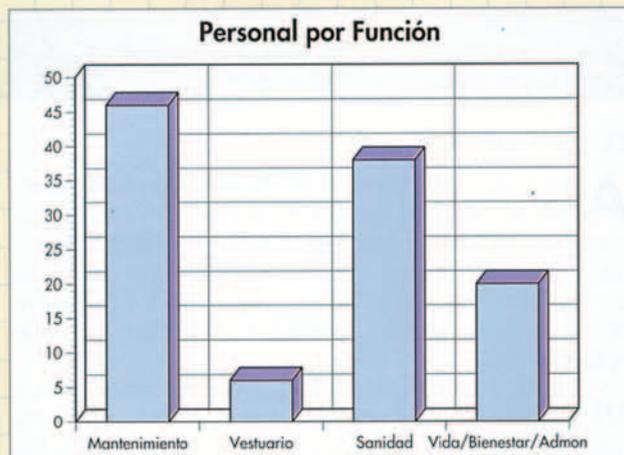
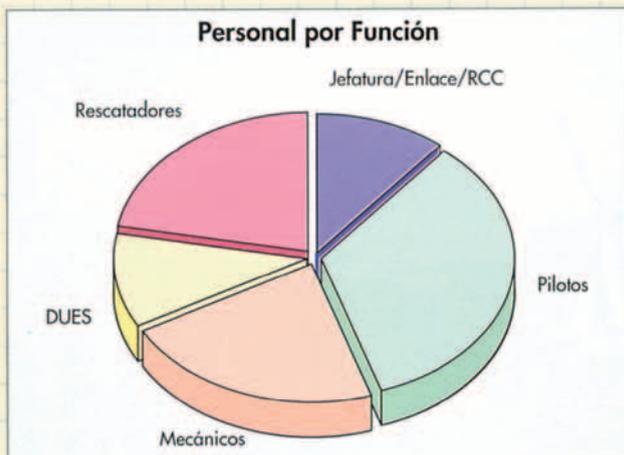


Foto: Lorenzo Lozano

zadas en el área de operaciones, por lo que, como en todas las ocasiones previas, se decidió incluir en el despliegue al vehículo del SAR. Por su parte, y gracias a la falta de confidencialidad de los mensajes, el establecimiento de la red de comunicaciones estratégicas con la base de origen ha sido tan simple como la dotación de tres teléfonos móviles con contrato vía satélite, conectados a un fax del Ala para la transmisión de documentos.

La noticia del establecimiento de un centro coordinador internacional de actividades aéreas en Maputo supuso un incremento sustancial de la confianza con que se acometió el despliegue, en la seguridad de que el orden imprescindible para la realización de las operaciones estaría garantizado. La experiencia demuestra que no hay peor enemigo para la misión de salvamento que el caos generalizado que normalmente se produce cuando se colapsan los servicios esenciales en una zona de desastre.

Las informaciones fueron llegando poco a poco a lo largo del jueves y por fin supimos que el despliegue



se haría por vía aérea desde Torrejón, para lo cual deberíamos estar preparados para el transporte a primeras horas de la mañana del viernes. No son necesarias grandes dosis de imaginación para hacerse una idea de la actividad desarrollada por la unidad durante las "cortas" horas que siguieron. Había que trasladar los helicópteros de Cuatro Vientos a Torrejón, desmontarles todos los elementos necesarios para optimizar el volumen disponible en el avión de carga, acomodarlos en sus contenedores y por último proceder al embarque de aeronaves, vehículos y materiales, trabajando hombro con hombro junto a nuestros compañeros de las FAMET. Y todo ello mientras el personal se vacunaba, se obtenían los anticipos y el cambio de moneda, se les dotaba de vestuario y equipo especial para la zona geográfica, se preparaban los equipajes y se activaba a la unidad hermana de Las Palmas para que cubriese el hueco dejado en Madrid, desplazando urgentemente uno de sus helicópteros a la Península, de forma que ni siquiera en esta ocasión se dejase de garantizar el salvamento en todo el territorio. Recompuesto el despliegue nacional, desplazados los helicópteros a Torrejón y concluida la fase inicial de preparación de la fuerza, ya estábamos dispuestos para dar comienzo a la de embarque y transporte.



Foto: Oscar Baelo

## EL DESPLIEGUE

A pesar de estar listos desde la madrugada del viernes, el avión de transporte Antonov AN-124, gracias a las incertidumbres del chárter, no estaba disponible, y las horas siguientes fueron pasando demasiado lentamente para todos, mientras se recibían continuamente noticias apremiantes desde la zona de operaciones.

¿Cuántos helicópteros Super-Puma caben en un AN-124? En principio parece que la respuesta a esta pregunta debería ser técnicamente simple. Ante las informaciones contradictorias recibidas, nos apoyamos en los datos proporcionados por la empresa Eurocopter, constructora de los helicópteros, que con una amplia experiencia en la entrega de aeronaves alrededor del mundo, nos facilitó los planos para la ubicación de un máximo de tres (3) máquinas en el AN-124. Esto, unido a la necesidad de disponer desde la llegada del vehículo de comunicaciones y la limitación de carga máxima al despegue impuesta por la tripulación del Antonov, impidió la entrada del cuarto helicóptero que ya estaba preparado para su embarque.

Por fin, el despegue se produjo en la noche del sábado. El JEMA acudió a la B.A. de Torrejón a despedir al contingente, aumentando con ello si cabe su moral, ya de por sí elevada. Cuando al pie del enorme portalón de acceso del AN-124 despedíamos a los que se iban, dando con ello comienzo a la fase de traslado de la fuerza, tan sólo dos días después de haber recibido la orden de despliegue hasta el otro extremo del continente africano, venía a la memoria la hermosa frase que dice: "hacemos fácil lo difícil; para lo imposible nos tomamos algo más de tiempo".

Los miembros del equipo que planeó y ejecutó el despliegue inicial del contingente de los Grupos 15 y 31 con sus apoyos a Aviano, en los albores de la Operación Deny Flight, nos sentimos muy satisfechos de haber cumplido los plazos establecidos de cinco días para el despliegue y otros cinco para el comienzo de las operaciones. El transporte de tres helicópteros a Mozambique en 48 horas, aunque evidentemente más sencillo, no sólo no desmerece de su antecesor, sino que marca todo un hito. Y sin embargo, no podemos vanagloriarnos de la celeridad y acierto en la im-

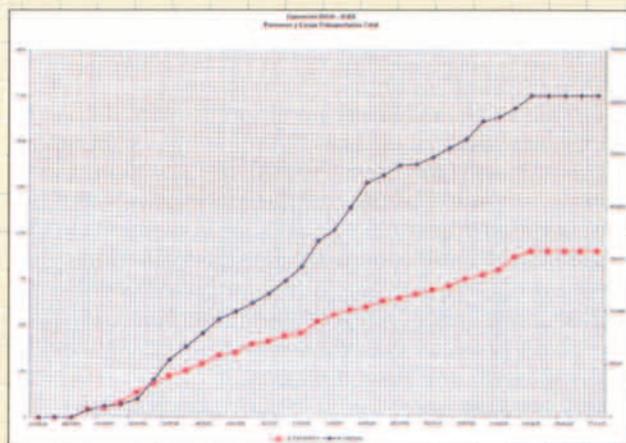
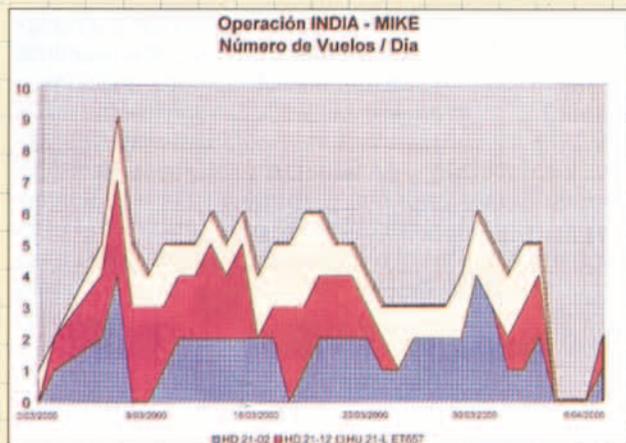




Foto: Lorenzo Lozano

provisión, porque la unidad se ha visto envuelta a lo largo de su historia en las catástrofes naturales o artificiales que por desgracia sacuden nuestro país con periodicidad estadística. Inundaciones, riadas, poblaciones aisladas por nevadas, requieren con frecuencia la activación de los Planes Operativos y provocan el lanzamiento de varias aeronaves con sus tripulaciones hacia cualquier lugar, aunque naturalmente ... más cerca.

El día siguiente, domingo, despedimos al resto del personal que, no teniendo cabida en el AN-124, había recibido plaza en el T.17 que llevaba al grueso de personal del Hospital de Campaña (EMAT).

#### EL APOYO

Desde el primer día, el Ala 48 estableció un equipo de servicio permanente para recoger las peticiones y asesorar en la resolución de los problemas que



Foto: Roberto González

se pudieran plantear al destacamento. El grupo estaba compuesto por un piloto, un mecánico y un escribiente de servicio, que alertaban a su vez al resto del personal por dependencias en caso necesario. Si la urgencia lo permitía, cada mañana, después del briefing de unidad, se celebraba una reunión con los Jefes de Grupo y

de Escuadrón, el Oficial Médico y el Jefe de la SEINT, para aprobar, priorizar y despachar las peticiones. De un total de 110 solicitudes, solamente se han cancelado 15, bien porque se han podido satisfacer mejor localmente o porque estaban repetidas. El mayor número de solicitudes se concentraron en las áreas de material, provocado por el consumo incrementado de repuestos, y en sanidad; mientras que en términos de costes, la primacía corresponde a las necesidades de vestuario derivadas de las dificultades para mantener el adecuado aseo personal.

En este punto es preciso hacer patente el reconocimiento especial que merece la mayoría del personal

civil de la unidad que voluntariamente se ha sumado a la tarea, integrándose en estos equipos de servicio. De la misma forma se ha de resaltar la colaboración de la Agrupación de Base y las demás unidades ubicadas en Cuatro Vientos, que en la medida de sus posibilidades prestaron un apoyo continuo y decidido a la operación; así como la del 45 Grupo y de los organismos superiores, en especial EMA/DOP/SETRA, EMACON/DIVOP y DIGENPOL.

Una parte considerable de los problemas experimentados por la unidad procedían de las dificultades para transportar todo el equipo depositado por el AN-124 en la base de Water Kloof hasta Maputo. Este inconveniente podría resolverse en futuras ocasiones, de forma similar a la de otros países participantes, desplegando un avión de transporte, con la misión principal de ayuda humanitaria y secundaria de apoyo al destacamento, y cuyos costes podrían ser sufragados por la organización patrocinadora.

Se han efectuado 2 envíos por medio de la empresa Servicios Logísticos Integrados (SLI), que proporcionaba una limitada capacidad de carga en dos vuelos directos semanales de Air Portugal desde Lisboa a Maputo, al precio de 1.330 ptas / kg, con un total de 77 kg y 102.410 ptas; y el resto se han hecho llegar al destacamento aprovechando aeronaves que se dirigen a Maputo para otros fines, con un total de 1.411 kg. No obstante, el envío más destacable por su importancia fue el del material necesario para la reparación de un compás del plato cíclico, que fue transportado de mano en mano, en un tiempo récord, desde Madrid, vía Londres, Johannesburgo y Maputo, por Agregados Militares y Jefes de Escala de la Compañía Iberia, a quienes expresamos nuestro más profundo agradecimiento.

El entorno operativo ha sido notablemente agresivo, actuando bajo precipitaciones frecuentes y copiosas, pernoctando el material a la interperie y operando largas jornadas de vuelo en campos no preparados, lo que ha sometido al material y al personal a condiciones y cargas de trabajo considerablemente más duras que las habituales en la base de origen, y que han producido averías repetitivas y consumo de repuestos a un ritmo superior al normal. No obstante, se ha logrado mantener un índice de disponibilidad operativa aproximado al 80%, bastante por encima del promedio de la unidad. Para conseguirlo es fácil suponer que ha sido necesario recurrir a la utilización temporal de piezas de otras aeronaves del Ala y a vaciar los almacenes, no sólo los nuestros, sino que en algunos artículos, también los de la Maestranza Aérea de Madrid, sin cuyo inestimable apoyo la misión se habría resentido notablemente. Confiamos en que, con la adecuada celeridad, las oportunas generaciones permitan rellenar estos vacíos. Hoy, una vez recuperadas las aeronaves desde el punto de vista del mantenimiento medido en términos de disponibilidad operativa, todavía estamos lejos de alcanzar los niveles iniciales de abastecimiento, lo que se



traduce en incrementos del tiempo medio invertido en la realización de revisiones, debido al incremento del porcentaje de días consumidos en la situación logística de WS.

Durante la preparación del despliegue en Aviano se visitó la base aliada de Gioia del Colle al sur de Italia, donde para prevenir los efectos de la interperie sobre los Jaguar y Tornado, la RAF tenía unos refugios desmontables con estructura de aluminio y cubierta de lona. De forma similar, en la campaña de Kosovo los bombarderos B.2 de la USAF dispusieron de refugios desmontables de PVC y lona para proporcionarles protección en posibles traslados a terceros países. Refugios equivalentes, interoperables, podrían ser fácilmente diseñados y adaptados para cubrir a un tiempo las necesidades de los helicópteros del E.A., y de nuestros aviones de caza en servicio o previstos. De su almacenaje, conservación, despliegue y montaje en futuros despliegues y ejercicios, podría encargarse la EADA.

La unidad entera se ha volcado en la resolución de dos averías mayores en el plazo de tiempo más breve posible: la rotura de un compás del plato cíclico y el cambio de una caja de transmisión principal, a lo que hay que añadir dos revisiones rutinarias de 100 hr. Después de esto, nos comprometemos a hacer "lo que sea, donde sea". Desafortunadamente, un entendimiento inadecuado de lo que puede ser apoyo técnico y un exceso de buena voluntad por nuestra parte, llevaron a cierto desencuentro con el Ejército de Tie-



Foto: Lorenzo Lazano

rra respecto a nuestra oferta de apoyo, siempre bienintencionado, a su revisión de 100 hr.

Uno de los mayores beneficios que se derivan de una operación multinacional, multiservicio, como ésta, es la posibilidad de comparar diferentes sistemas y procedimientos para resolver los mismos problemas. Desde la aparición del concepto de Mantenimiento Progresivo se ha escrito mucho sobre sus ventajas e inconvenientes y es difícil discutir el incremento de disponibilidad que proporciona en el entorno táctico operativo, en comparación con el Mantenimiento Inmovilizado. No obstante, es necesario resaltar sus inconvenientes, que desgraciadamente se miden en términos de seguridad, porque desde el punto de vista doctrinal parece impensable que la misma persona que ejecuta una tarea ejerza simultáneamente la función del control de calidad. Por otra parte, obliga a establecer compromisos de formación, entrenamiento y experiencia entre la cualificación de mecánico - tripulante de vuelo y la de mecánico de segundo escalón, para que puedan ser llevadas a cabo por las mismas personas. En todo caso, los riesgos potenciales que se han de asumir por las causas anteriores son proporcionales a la antigüedad de las aeronaves.

Para aprovechar al máximo la experiencia que se deriva de este despliegue, se han llevado a cabo dos relevos, siempre con la oposición del personal sustituido, por la elevada moral de misión que se ha desarrollado entre ellos. Por indicación del JEMA, estos beneficios se han extendido al personal del 802 Es-

cuadrón de Canarias, del que se han incorporado a Maputo un piloto, un mecánico y un rescatador. En este área de personal y como parte de las lecciones aprendidas se deduce que, en próximas ocasiones y en caso de que la situación sea similar, la distribución de cargas de trabajo aconsejaría reducir el número de pilotos y enviar más mecánicos de 2º escalón.

Finalmente, resulta ineludible abordar el tema de los costes, de los que se puede afirmar con satisfacción que han sido inferiores a las estimaciones iniciales. Los incurridos por la unidad son de 5 Mptas. a nivel Base, más 15 Mptas. de IRE y otros 88 Mptas. por las horas de vuelo efectuadas por los helicópteros; lo que hace un total de 108 Mptas; a los que habrán de añadirse los de los vuelos de transporte de despliegue, apoyo y repliegue, para conocer el coste total de la operación. Como es natural, corresponde a otras instancias la evaluación de la rentabilidad de esta misión en relación con los recursos consumidos; pero desde el punto de vista de quienes han aportado su esfuerzo, no parece que el coste sea excesivo en comparación con los beneficios obtenidos, medidos éstos en primer lugar en términos de la ayuda humanitaria proporcionada a la población mozambiqueña, a lo que hay que añadir la promoción de la imagen de España en el exterior en general y en el continente africano en particular; y por último, aunque no por ello menos importante, la experiencia adquirida por los participantes en la misión y su apoyo.

## EL REPLIEGUE

Un T.17, dos Ilyushin IL-76 y un AN-124 han devuelto a casa casi todo lo que habíamos mandado por diferentes medios. A la llegada del último, los miembros del destacamento bajaban la misma rampa que cuando se fueron y parecían más cansados, más morenos y algunos con una barba que no llevaban a la salida. Pero sin duda lo más importante que traían, era la extraordinaria experiencia profesional y personal que han adquirido, y que seguramente les acompañará mientras vivan.

Mis últimas palabras de despedida como Jefe de Unidad a la salida del destacamento habían sido: "volved igual que os vais, y a ser posible, con la misión cumplida". Ellos han realizado ambas cosas. ¿Qué más se les puede pedir? De nuevo han aportado su esfuerzo para que España se incorpore al grupo de países europeos de primera fila, que con la misma determinación con que imponen y vigilan la paz por la fuerza, hacen llegar la ayuda humanitaria a los pueblos que la necesitan.

Ahora es necesario aprovechar el tiempo para estudiar y aplicar las lecciones aprendidas, recuperar a la unidad hasta sus niveles habituales de operatividad y prepararla para su participación en la próxima catástrofe, que todos deseáramos que nunca ocurriera, pero que también sabemos que indefectiblemente, más tarde o más temprano, se habrá de producir. ■