

Icaro: el Grupo de Material

JOSÉ M. RODRIGUEZ DEL CASTILLO
Comandante Ingeniero Aeronáutico

ANGEL HERNANSANZ MERLO
Capitán Ingeniero Aeronáutico

JOSÉ BAOS PÉREZ
Capitán Ingeniero Aeronáutico

CUANDO se ordenó el traslado a la Base Aérea de Aviano de 8 C-15 y 2 TK-10 del Ala 31 para operar durante algo más de cuatro meses, el Grupo de Material y más concretamente el Escuadrón de Mantenimiento del Ala 31 llevaban más de 20 años desplegando con los T-10 por un sinfín de países que iban desde Namibia a los EE.UU., y más de siete años con el C-15 por casi todos los países europeos de la NATO, si bien por vez primera, íbamos a operar codo con codo, unidos en un destacamento conjunto, lo cual, resultó en un auténtico desafío por varias razones.

Primeramente, aún se estaba en proceso de finalizar el programa de modificación de los C-15

que supuso el establecimiento en la Base Aérea de Zaragoza de un anexo de las fábricas de aviones McDonnell Aircraft Co. y CASA durante más de dos años y medio, mermando drásticamente al Escuadrón de Mantenimiento de personal y equipo de apoyo, y aumentando el trabajo del Escuadrón de Abastecimiento que hubo de redistribuir niveles hacia Torrejón y gestionar el repuesto y el equipo que emplearon las empresas contratantes, en medio del proceso de traslado de sus instalaciones a las antiguamente empleadas por la USAF, y que fueron «retrocedidas» tras la marcha de la 16th. Tactical Training Wing.

Esto supuso que pocos días antes de comenzar la operación se hubieran de recuperar los aviones



desplazados a Torrejón durante el proceso de «retrofit» del C-15, cumplimentando todas las operaciones necesarias para su envío al destacamento. El grueso del

CARTA DESDE AVIANO

JUAN C. MOÑINO FRUTOS
Teniente de Aviación

«Eran aproximadamente las 18:50 horas locales; el Dumbo 26 se dirigía a la zona de reabastecimiento, sobre el mar Adriático. Ya había anochecido; de repente, silencio; la luna, majestuosa, llena y roja, comenzaba a aparecer en el horizonte; un horizonte liso y despejado en el que destellaban, a lo lejos, algunos focos tormentosos.

Unas millas al norte, fácilmente visibles, latían las luces de un país aparentemente en calma, pero sólo eso, «aparentemente». El Dumbo 26 esperaba a

la formación Ebro 35, una pareja de EF-18 que velaban, junto con otros aviones de la OTAN, para que en los cielos de ese país, la calma fuese real».

Viernes, 17 de marzo de 1995. Aviano. Italia.

Querida Miriam:

Esta es la primera carta que te escribo en tu corta vida; hoy cumples 14 meses y papá no puede estar contigo para celebrarlo. Algún día, cuando la

puedas leer, comprenderás porqué. No soy yo sólo el que no está cuando su hija cumple meses. Esta vez hay muchas más personas como papá: sus hijos cumplen meses, años, es su aniversario de boda, y ellos no pueden celebrarlo como quisieran.

Pero yo, al igual que todos los que están aquí conmigo o los que ya han pasado por aquí, elegimos una profesión que nuevamente requiere que nos separemos de nuestras familias. En esta ocasión no es porque me haya ido a Canarias, o a Torrejón, o a Albacete, no. Esta vez, papá está en Italia por unas cuantas semanas, porque nuevamente, los Dumbos, los Hércules del Ejército del Aire español, tienen que actuar en una guerra, si bien, ahora



trabajo se centró principalmente en la revisión exhaustiva y puesta a punto de los dos sistemas de avión que en tiempo de paz menos abortos generan, las contra-

medidas electrónicas activas y pasivas y el lanzamiento de armas, pero que en una operación sobre zona de guerra, pasan a tener la máxima prioridad, requi-

riendo la más alta fiabilidad de los mismos.

Esta fue una penosa tarea, pues las grandes modificaciones llevadas a cabo durante el «retrofit», especialmente en el cableado de los aviones, tuvieron como consecuencia numerosos «circuitos abiertos» por fallos en conectores, pasamamparos, etc., que con frecuencia afectaban a mazos de cables no modificados y que generaron largos procesos de reparación.

Por otra parte, cuando hace doce años se decidió acometer la compra de los EF-18, las condiciones políticas y económicas aconsejaron comprar repuesto y equipos para equipar dos bases principales y, con algunas limitaciones, equipar un destacamento de cada una de ellas.

Pocos pudieron pensar entonces que a comienzos de 1995, además de las operaciones normales desde las dos bases (Zaragoza y Torrejón), los destacamentos a realizar serían simultáneos en Italia y en Noruega, considerando además la magnitud de los mismos, en especial del primero. Por ello, ha sido necesario emplear mucho trabajo de coordinación entre las dos Alas de C-15 para conseguir con éxito la preparación del equipo de apoyo necesario para afrontar ambos desafíos.

Cuando con el devenir de los

están acompañados por los Ebro (los C.15 de Zaragoza) y próximamente por los Póker (los C.15 de Torrejón). Unos se van, otros vienen, pero hija, los Dumbos siguen aquí, al igual que los demás, con un objetivo claro: contribuir de alguna manera a que haya paz.

El verano pasado, cuando te dabas tus primeros baños en la piscina, los mayores hablábamos de la posibilidad de que los F-18 fuesen a Italia a participar en la Deny Flight, una operación de la OTAN que pretende negar el vuelo sobre Bosnia. Nadie sabía nada seguro, y por fin, allá por octubre, se llegó al acuerdo de que sería Aviano, al norte de Italia, la base que acogería a 8 C.15 y 2 TK.10 españoles.

Todo el personal destinado en Zara-

goza se revolucionó. Había nervios, no sólo por lo que significaba la misión en sí, sino por todo lo que arrastraba: despliegue de medios y personal a Aviano; alojamiento para cerca de 200 personas que iban a componer el destacamento; y lo que parecía imposible: acomodar todas las instalaciones necesarias para el funcionamiento normal del destacamento dentro de un reducido espacio en la base de Aviano. Todo tenía que estar listo el 1 de diciembre de 1994.

En desplazamientos iniciales de algunos jefes se resolvió el tema del alojamiento; los hoteles estaban a hora y media de camino por autopista. Con el tiempo se fueron acortando las distancias entre los hoteles y la base. Estos

jefes también trataron temas relativos a los procedimientos operacionales dentro de la base, así como requisitos necesarios por parte de las tripulaciones para poder operar en esta misión.

En el Grupo 31 se comenzó a nombrar las tripulaciones; papá no tenía el nivel mínimo requerido de avión, así que esta vez no pudo ser. Papá se tuvo que conformar con ser miembro del equipo ALCE (Airlift Control Element) y junto con los demás componentes del mismo, luchar para que el despliegue de la «Operación Icaro» saliese bien.

Los ALCE's nos echamos a temblar cuando 3 días antes del comienzo del despliegue, una falta de coordinación retrasó el avión que iba a trasladar el equipo inicial, así como a los primeros

años se comprendió que el equipo de apoyo y repuesto disponible para dotar los destacamentos que se avecinaban eran insuficientes, se estudió conjuntamente entre el MALOG y las Alas la definición de un «kit de despliegue», dependiente de la Dirección de Abastecimiento, que permitiera dotar los destacamentos considerados de gran magnitud. Esta necesidad se puso claramente de manifiesto el año pasado, cuando aviones del Ala 12 se desplazaron a la Base Aérea de Nellis pa-

ra participar en el ejercicio «Red Flag», y en donde el MALOG/DAB hubo de poner en marcha una agresiva política de activación de adquisiciones en su apoyo. Lamentablemente, cuando se produjo la orden de traslado a Aviano, el proceso de consolidación del «kit de despliegue» estaba en una fase intermedia, con algunos materiales recepcionados y otros en diversas fases de adquisición.

Esto tuvo como consecuencia un laborioso proceso de definición

de necesidades y contable hasta conseguir acopiar todo lo necesario para la futura misión.

Finalmente, tampoco fue desdeñable la preparación de los dos cisternas TK-10 que hubieron de ser configurados con los depósitos internos de combustible de 3.600 galones y probados, intercalando estos trabajos en la de por sí apretada agenda de mantenimiento de los Hércules.

EL DESPLIEGUE

Una visita previa a la Base de Aviano permitió delimitar las instalaciones y material que la USAFE podría prestarnos o alquilarnos y que en lo referente a nuestro Grupo consistió básicamente en 4 HAS (Hardened Aircraft Shelter) para los C-15, personal y material desplegado, dos pequeñas plataformas «Pad's» donde aparcar los T-10, espacio en polvorines, diverso equipo de apoyo de uso general, posibilidad de acceso a diversos talleres e instalaciones para cumplimentar trabajos de mantenimiento, el suministro de combustible y oxígeno líquido y finalmente la posibilidad de comprar artículos de su sistema de abastecimiento local.

Especialmente importante fue el acuerdo de cooperación con el destacamento del Cuerpo de Marines de los EE.UU. estacionado



comandantes de aeronave que iban a participar en la misión. «¡Si se retrasaba la salida de un avión, qué ocurriría 3 días después, que había 7 aviones espaciados cada media hora!». Los problemas de la carga quedaron más o menos solucionados. La EADA se encargó de la preparación de las cargas. De nuevo, aparecen problemas cuando las previsiones de la carga a transportar se desmoronan con 2 días a la vista. Los supervisores de carga necesitaban saber con precisión qué se iba a llevar, y continuamente había cambios. Al final se coordinó todo y, pese a que hubo fallos, se logró llevar a cabo el despliegue dentro de unos límites aceptables. Así lo demuestra el que en 4 días se realizasen 22 salidas dentro de

los horarios fijados, con aviones T.10 y el apoyo de dos T.19 del Ala 35. El día 28 de noviembre partían los 8 F-18 y los 2 KC-130 que iban a permanecer destacados. Todo el personal que requerían a su alrededor ya estaba en Aviano.

A su vez, en el Centro de Alerta se montaba un servicio de enlace con Aviano, realizado por un oficial del Grupo 31, otro del Grupo 15 y un oficial superior de la Base de Zaragoza; al WOC llegan las peticiones de material necesario; allí se hace un seguimiento minucioso del personal que va y viene, y, en coordinación con la S-ATA se dispone el material y personal (militar, civil o familiares) que viajará en la estafeta de los lunes, miércoles y

viernes, realizada por un T.19, salvo que el volumen de la carga y/o personal exceda su capacidad, en cuyo caso lo hace un T.10.

El principio en Aviano fue difícil y se trabajó duro para que todo estuviese en condiciones. Se instalaron unos módulos para situar Jefatura, el comedor y una sala de descanso. Para otros menesteres se aprovecharon edificios ya existentes de la USAF. Pero gracias al trabajo de los primeros en llegar, todo ha funcionado correctamente, mejor o peor, pero cumpliendo con la misión encomendada.

La despedida fue dura para todos los que separaron de sus familias. Verdad es que en el Grupo 31 estamos más acostumbrados a estar fuera de casa



también en Aviano que, operando el mismo tipo de avión en su versión de ataque nocturno, se mostraron dispuestos a cualquier colaboración, particularmente valiosa en lo referente a los posibles problemas con el FLIR/LASER, ya que ellos desplegaron con un banco de comprobación de segundo escalón.

El Grupo de Material desplegó una cantidad de personal que os-

ció entre 109 y 112 personas para atender las necesidades de los ocho C-15 y los dos TK-10, algunos de ellos temporalmente para tareas concretas repartidos en cinco oficiales, de 100 a 105 suboficiales, de dos a cuatro cabos, y entre uno y cuatro civiles (con categorías de ingeniero técnico a técnico básico).

Buscando un factor de comparación con otras unidades des-

plegadas en Aviano, diremos que el escuadrón VAQ 130 de EA-6 destacó en Aviano a 100 marineros para el soporte de cinco aviones, que el 555 escuadrón de F-16 se desplazó desde Aviano a la Tyndall AFB, con 200 personas y 14 aviones, y que el escuadrón de Marines desplazó 126 personas.

El grupo de Material suponía aproximadamente la mitad del

que otras unidades. Pero en principio, el no saber en qué condiciones se va a operar, el hecho de que vas a una guerra, hace que todo sea diferente, que ni siquiera el más acostumbrado a estar separado, pueda reprimir una sensación extraña, esa sensación que todos sentimos al separarnos de nuestra familia.

Unos se fueron para 45 días, otros para 60, otros para 3 semanas; papá consiguió el nivel del avión y tres meses y medio después del comienzo de la operación Icaro, llegó el día de la despedida. Una despedida que nunca es tan dura como cuando le toca a uno mismo. ¡Qué más da cuanto tiempo fuese a estar fuera de casa! Era la primera vez que iba a estar tanto tiempo separado de mamá, y por supuesto de

tí. No quise despertarte, pero tú debiste notar que me iba y cuando subía a la furgoneta que fue a recogerme oí «papá, papá» y te ví, en brazos de mamá, asomada a la ventana, como diciendo «¿Dónde vas, papá?».

Hija, la guerra en la que está papá es la misma guerra que sufren los cascos azules españoles que están en tierra; pero se vive de distinta forma; otros horarios; alojamiento en hoteles; no se puede comparar. Pero en esta guerra, de una u otra forma, participa, para empezar, la Base Aérea de Zaragoza al completo, y dentro de poco, el Ala 12 de Torrejón, con el apoyo del Ala 35, y mejor no seguir nombrando, pues me dejaría a alguien y aquí cuenta todo el mundo; muchos están en

el anonimato, como «el cabo» de automóviles, conocido así en lugar de su nombre, porque «como soy el único cabo...».

Hija: todas estas personas intentan, de una u otra manera, que esta guerra se acabe de una vez por todas. No lo hacen luchando, sino evitando que se luche.

Hija: aunque no lo piensen así, todas estas personas intentan que esa luna llena que, con silencio, vio aparecer la tripulación del Dumbo 26, pueda ser vista por muchos niños, pequeños como tú, pertenecientes a un país, en el que aparentemente, desde 14.000 pies de altitud, todo está en calma.

Duerme tranquila hija; mamá cuida de tí mientras papá no está. •

personal del destacamento Icaro y la mayor parte del material, con más de 200 toneladas de equipo y repuesto diverso.

LA ACLIMATACION

Desde el primer momento, los problemas más destacables, aparte de los generados en el trabajo cotidiano, fueron el alojamiento del personal, los horarios de trabajo y la «inmersión» en la organización de la USAF.

Los dos primeros problemas estaban íntimamente unidos y asociados a un cuarto problema que era la escasez de medios de transporte por carretera. Las operaciones marcaban un horario de servicio de unas veinte horas al día. Sólo se pudo encontrar alojamiento a dos horas de distancia de la Base, siendo el mismo autobús el que debía realizar el recorrido de ida y vuelta, eso hizo que los dos turnos de trabajo establecidos, considerando los tiempos desde la salida del hotel hasta el regreso al mismo, supusiesen periodos de actividad para cada turno de entre catorce y dieciséis horas, que se alargaron con frecuencia llegando incluso a las 26 horas consecutivas para algunas personas.

Para empeorar las cosas, la Base de Aviano no pudo hacer entrega del apoyo logístico comprometido, pues el destacamento de F-15 al que deberíamos sustituir no regresó a su Base de origen al crecer la tensión en la zona de conflicto, con lo que el mobiliario, servicios, calentadores de aire, agua para lavado de manos, etc, no pudieron ser proporcionados, ni conseguidos con anticipación desde España.

Dentro de las tensiones propias del momento, no dejaba de ser chocante escuchar cada día las vicisitudes ocurridas en los trayectos base-hotel y viceversa. Durante el primer mes, fue norma cotidiana convivir con una espesa niebla nocturna, lo que unido al increíble entramado de carreteras locales, convertían cada viaje en una aventura hacia lo desconocido. Hubo quien durante los primeros quince días hizo el trayecto por otros tantos caminos, sin que fuera esa su intención. Incluso hubo quien pasó tres veces por el mismo sitio, después de las consabidas vueltas, y que tuvo que terminar buscando la ayuda de los siempre bien dispuestos italianos.

Toda esta problemática se suavizó con la instalación de un co-



medor modular, el traslado paulatino a nuevos hoteles, la llegada de vehículos para el transporte del personal, y mobiliario, proporcionando mejores condiciones de trabajo y el establecimiento de turnos más llevaderos que solían abarcar entre diez y catorce horas para la mayoría del personal.

En cuanto a las «Regulations» de la US Air Force, fue necesario cierto tiempo para el estudio detallado de las normas y su establecimiento en el destacamento, especialmente en lo referente a la seguridad en el trabajo, los residuos contaminantes y la seguridad en las áreas de aparcamiento de aviones.

Pese a la buena voluntad por ambas partes, no pudieron evitarse situaciones «chuscas», como cuando un equipo de la «Police» rodeó en el más clásico estilo «Rambo» y puso manos en alto a un equipo de armeros españoles

Cuadro nº 1

Horas/hombre consumidas por el Grupo de Material del 24 de noviembre de 1994 al 31 de marzo de 1994 en exceso de 143.000

Material C15

Disponibilidad media de aviones	91.1%
Misiones canceladas debido a material	0.27%
Misiones canceladas debido a abortos en tierra (sobre las programadas)	1.08%
Misiones canceladas debido a abortos en vuelo (sobre las programadas)	3.51%
Promedio de aviones totalmente operativos (sobre ocho)	7.29
Mejor promedio mensual de aviones operativos	7.45
Número total de vuelos producidos	642
Horas de vuelo producidas	1926:40
Ordenes de Mantenimiento ejecutadas sobre avión	2212
Horas/hombre de trabajo directo sobre avión	21680

Material TK-10

Disponibilidad media de los aviones	93.2%
Misiones canceladas debidas al avión	0.0%
Promedio de aviones operativos (sobre dos)	1.86%
Mejor promedio mensual de aviones operativos	2
Número total de vuelos producidos	128
Horas de vuelo producidas	448:30
Ordenes de mantenimiento ejecutadas sobre avión	226
Horas/hombre de trabajo directo sobre avión	1807



que, tras desarmar un avión y siguiendo a la aeronave se introdujeron de nuevo en el «loop» de refugios de aviones sin haber sido formalmente autorizados, pese a que llevaban haciendo la misma operación desde hacía dos meses y siempre a la vista de los «móviles» de seguridad, o las largas «conversaciones» que hubo que mantener con el «chief» de combustible de los tanques internos de un avión, para evitar que siguiera derramándose combustible por la boca defectuosa de un depósito lanzable, y por tanto no era necesario esperar a que acudiera un Marine para que actuase como asesor técnico, pues para esto ya estábamos nosotros.

En fin, entre otras muchas experiencias curiosas de la vida cotidiana, puede comentarse la que se producía en las letrinas portátiles cuando despegaba un avión, que era semejante a meter la ca-

beza en un tambor en medio de un redoble (los filamentos de las bombillas se desintegraban apenas encendidas).

LAS OPERACIONES

Las mayores diferencias con respecto a las operaciones en Zaragoza, residían en que los aviones permanecían armados con bombas y misiles reales durante la mayor parte de las operaciones de mantenimiento, a lo que se sumaba el hacinamiento en las pequeñas plataformas delante de los refugios HAS de aviones, elevabombas, APU's y el más diverso equipo, lo que obligaba a la más estricta disciplina en el trabajo para evitar accidentes.

Simplemente aparcar tres aviones en la reducida plataforma de los HAS constituía por sí una prueba de pericia por parte de los

mecánicos de línea y de confianza por parte del piloto, que no dejaba de asombrar a cuantos lo observaban.

Además, la mayor parte de los trabajos sobre C-15 y todos los trabajos sobre TK-10, debían hacerse a la intemperie soportando las bajas temperaturas, especialmente por la noche, propias del frío invierno de los Dolomitas. Con el tiempo, el frío se transformó en lluvias persistentes a las que tampoco estamos acostumbrados en Zaragoza y que en cualquier caso dificultaban muchas tareas, especialmente las de curado de sellantes, lo que puso a prueba la imaginación del personal que reparaba el TK-10 para lograr que algunas reparaciones se mantuviesen secas y calientes.

Otro punto diferenciado en la forma de operar en Aviano fue la mecánica de envío de reparables y reposición de repuestos. Al estar alejados de talleres y almacenes, sin posibilidad de conectar con el SND, se hizo necesario el establecimiento de un sistema en la Base Aérea de Zaragoza que sirviera de puente para la obtención de repuestos e inicio de la cadena de reparación de rotables, sistema que con el apoyo de la Dirección de Abastecimiento y el servicio de estafetas establecido, permitió que con frecuencia los tiempos de reposición de niveles no se alargaran más de dos días, dándose incluso casos de recibir el repuesto a las pocas horas de surgir la necesidad, lo que favoreció en gran medida el logro de proporcionar frecuentemente ocho aviones C-15 y dos TK-10 en condición FMC (Full Mission Capability).

La alta disponibilidad de los aviones y la intensidad de las operaciones, repercutió, como es fácil de suponer, en la Base de Zaragoza, donde se realizaron las inspecciones de avión y se resolvieron las averías con largo tiempo de recuperación (como problemas de cableado, etc.). Así, en el mes de febrero cada C-15 voló de promedio 63.4 horas, lo que obli-

gó al personal en Zaragoza a la cumplimentación de las inspecciones de fase en cinco aviones de Aviano. En cuanto a los TK-10, que operaron simultáneamente en Italia y en Noruega, la Base Aérea de Zaragoza desarrolló una actividad frenética para poder cumplir con el programa de inspecciones y con la programación de vuelos.

No debemos terminar esta exposición sin hacer mención expresa de admiración por la profesionalidad y dedicación de todos los especialistas y técnicos que en Aviano y en Zaragoza han cumplido con todas las solicitudes sin incidentes dignos de mención.

Como resumen podríamos concluir, que producir las horas de vuelo solicitadas por la operación «Deny Flight» a los aviones del Ala 31, ha supuesto para el Grupo de Material un buen conjunto de enseñanzas en cuanto a la preparación de grandes desplie-

LA INTENDENCIA DEL DESTACAMENTO

FERNANDO NOGUERA GOMEZ
Capitán de Aviación

Dentro del organigrama del destacamento y con dependencia directa del jefe del mismo, se ha creado la sección denominada de Economía y Administración que realiza las misiones encargadas normalmente al Cuerpo de Intendencia del Aire en una base aérea. Está compuesta por un capitán del citado Cuerpo, un brigada del Cuerpo General, experto en informática, y un equipo de cocina con un suboficial del Cuerpo General, tres cabos primeros y un cocinero jefe de hostelería.

De la cocina del destacamento, cuya gestión también está encomendada a esta sección, hay que señalar lo siguiente.

Empezó a funcionar el día 15 de diciembre de 1994, lo que fue un auténtico acontecimiento social entre los

tuados a quince minutos como mínimo del emplazamiento español. Además el horario de comidas era muy diferente al español, ya que empezaba a las once y terminaba normalmente a la una del mediodía.

Aquella fría jornada de final de otoño, muy típica de la región del Friuli Venezia Giulia donde estamos destacados, nuestros cocineros nos deleitaron con un reconfortante plato de judías con chorizo, un filete de ternera y un yogurt de café. Todavía se puede recordar a más de uno rebañando la bandeja a hurtadillas, y repitiendo un poquito más del succulento guiso.

Desde entonces hasta ahora se está sirviendo una media de diecisiete desayunos, ciento sesenta comidas y quince cenas. A principio del mes de

marzo se consiguió llegar a las diez mil comidas preparadas en el módulo de cocina español. Además, para reconocimiento del buen hacer de este equipo que trabaja más de doce horas diarias, hay que señalar que hasta la fecha no se ha repetido en ninguna ocasión el menú, por lo que estoy convencido de que la moral de los usuarios de este servicio, se ha visto estimulada y más de uno regresaremos a España con algún kilo de más.

El menú que se está sirviendo oscila entre 3.500 y 4.000 kcal/día, lo que puede resultar un poco excesivo sobre todo para los que intenten mantener la línea. El motivo del gran aporte calórico y proteico de la dieta es contribuir a soportar mejor el intenso y húmedo frío de la zona, sobre todo para el personal de la EADA y mantenimiento que pasa muchas horas al día a la intemperie.

El problema más importante que se presenta en la cocina es debido a la



gues, la optimización de los recursos humanos y materiales en situaciones de crisis, los procedimientos de seguridad en el trabajo, la conservación medioambiental y la interacción con una fuerza aérea aliada. ■

doscientos treinta hombres destacados. Hasta entonces la alimentación era un grave problema diario, debido a que los turnos eran diferentes por lo que combinar las rutas de los coches era muy difícil. Los lugares donde se podía conseguir comer algo están si-