



La EADA y su apoyo a la operación *Deny Flight*

JOSÉ M. ALMODOVAR MARTIN
Capitán de Aviación

CARLOS FORCANO FORES
Teniente de Aviación

DESDE la creación de la Escuadrilla de Apoyo al Despliegue Aéreo, hace poco más de un año, todos los componentes de la misma estábamos deseosos, de poder demostrar, y no sólo en la teoría, la capacidad operativa de nuestra unidad, como elemento esencial de apoyo a una Fuerza de Reacción desplegada en un teatro de operaciones fuera de nuestra Nación, para que la misma pudiese realizar, con todas las garantías de éxito, la misión encomendada; y así, dando cumplimiento a la resolución adoptada por el Gobierno de la

Nación, en la que el Ejército del Aire tomaría parte en la operación Deny Flight, todos los miembros de la EADA comenzamos a trabajar, desde el último de sus soldados hasta el comandante jefe de la Escuadrilla, con la mayor dedicación e ilusión, pensando en todo momento que era nuestra gran prueba de fuego, y que a raíz de ella, la recién nacida EADA sería tenida muy en cuenta en cualquier operación de envergadura encomendada al Ejército del Aire, adquiriendo el prestigio y ganándose la denominación de «Unidad de Elite» no ya sólo sobre el pa-

pel, sino por la buena labor y trabajo realizado.

Tras las primeras visitas de una comisión aposentadora a la Base



Aérea de Aviano, donde el destacamento tendría su centro de operaciones, para dar cumplimiento y llevar a cabo la misión asignada, la Escuadrilla de Apoyo al Despliegue Aéreo, supo, dentro del organigrama y organización del destacamento, cuales serían las secciones que mayor peso específico tendrían en la operación Deny Flight, comenzando desde entonces a ponerlas a punto para no dejar nada a la improvisación, para lo cual, toda la Unidad se volcó en cuerpo y alma para que la sección de Apoyo al Transporte Aéreo (SATA), las secciones de Seguridad y Defensa terrestre y una «sección de módulos» creada al efecto, estuvieran al 100% el día D a la hora H.

Durante los primeros 25 días las jornadas de 15 horas de trabajo eran interminables y agotadoras, pues se contaba con la necesidad de montar el sistema de seguridad del destacamento, así como la ingente cantidad de material que se iba a desplazar y el personal que se iba a incorporar.

En las primeras fases del despliegue, caben destacar dos aspectos muy importantes, que creemos han condicionado mucho el buen funcionamiento posterior del destacamento.

Primero la gran planificación y sincronización entre la SATA de la Base Aérea de Zaragoza (encomendada temporalmente a la EADA) y la SATA móvil de la Base Aérea de Aviano montada por la EADA al efecto, pues se pudieron cargar, trasladar y descargar muchas toneladas de carga de una base a otra sin ningún inci-



dente y con la mayor seguridad tanto de personal como de material.

El segundo aspecto a destacar ha sido el traslado, instalación y montaje de los ya famosos módulos del destacamento (comedor, baños, dormitorios, botiquín, ar-

mería y oficinas), montados en 20 días gracias a la ayuda de material prestado por los americanos y a la incansable labor de los profesionales de la Escuadrilla, que en su pensamiento sólo tenían el bienestar que supondría la utilización de los módulos para todos los componentes del destacamento. Dicho sea de paso, estos módulos son enviados y deseados por los miembros de la USAF en la Base de Aviano, que han tenido la suerte de degustar y saborear nuestra fabulosa comida española gracias al equipo de cocina destacado de la Base Aérea de Zaragoza al efecto y que bajo la dirección de los cocineros Antonio y Javier, nos han hecho sentir más cerca de nuestras ca-



sas, siendo los máximos responsables de que algunos regresen a España con unos kilos de más.

El hecho de servir comidas supuso un punto de inflexión en el ritmo de vida del destacamento, pues esto supuso el mejor reconstituyente para los pilotos, mecánicos y resto del personal que allí estábamos, siendo el comedor un punto de encuentro y coloquio entre el personal del destacamento en el breve rato de que se disponía para las comidas.

Otro problema importante en los primeros días fue que, por la importancia del contingente en cuanto al personal destacado, era imposible encontrar hoteles cerca de la base, con lo que hubo esperas mientras se terminaban de llenar los autobuses que hacían los traslados hasta los mismos, y en muchas ocasiones las esperas eran muy largas por la diversidad de los horarios del personal del destacamento. Los conductores de la sección de Automóviles realizaron admirablemente su trabajo, en condiciones que no eran las más ideales en la mayoría de las ocasiones, y por carreteras desconocidas para ellos. Finalmente, y para alegría de todos, el problema se fue solucionando y ya se hizo usual la imagen de ver los autobuses procedentes de los hoteles a cualquier hora del día o de la noche, y verlos salir muchas horas después con todos los ocupantes (menos uno) profundamente dormidos ya antes de salir de la Base.

Dentro del contingente español en el destacamento, la EADA estaba representada por 28 hombres, que se relevaron de forma solapada de manera que en ningún momento hubiera merma en la operatividad por la llegada de personal nuevo al destacamento.

Transcurrido el primer mes, y ya normalizada la vida del destacamento, la EADA seguía cumpliendo su labor de apoyo siendo la sección de Apoyo al Transporte Aéreo la encargada de organizar la SATA móvil que recibió todo el flujo de material y personal inicial, y después la estafeta que 3 veces

por semana llegaba con material, personal de relevos y resto de efectos. Es de destacar la estrecha colaboración prestada por nuestros compañeros y amigos del Ala 35, que fueron los que en la mayoría de las ocasiones realizaron la estafeta Zaragoza-Aviano-Zaragoza. Ellos fueron los que enseñaron a parte del personal de la EADA muchas de las cosas propias de la línea de vuelo que había que realizar y en alguna ocasión hizo falta algún consejo del que sabe hacia el que aprende. La SATA ha sido quizá la sección que más ha tenido que trabajar en muchas ocasiones con medios que no eran los adecuados, y pedir más de un favor de última hora a los americanos cuando llegaba alguna pieza de excesivo peso o volumen. Una de las principales conclusiones del destacamento en este aspecto ha sido la necesidad de contar con medios propios que le den a la SATA la independencia necesaria, pues no siempre se van a llevar a cabo los despliegues en bases como la de Aviano, y no siempre estará el personal americano con todos sus medios a nuestra disposición.

Otra de las misiones encomendadas a nuestra Escuadrilla ha sido la de dar seguridad a la zona Sierra (zona asignada a España en Aviano) y para ello se montó un puesto de identificación para la entrada a dicha zona y una patrulla móvil que estaría las 24 horas re-



corriendo las instalaciones y los aparcamientos españoles; la patrulla era la encargada de acompañar a todo el personal que se movía por la zona de vuelos a fin de evitar problemas con el personal de seguridad americano de servicio en áreas comunes (armeros de línea, CECOM, mecánicos, tripulaciones,...).

El apoyo, con mayúsculas, al Despliegue aéreo, se ha compro-





bado que puede derivar de una cantidad enorme de funciones, que por las especiales características de un despliegue fuera de España, no siempre se cuenta con personal especializado para llevarlas a cabo. Se hizo común ver al personal de la EADA salir de guardia y dedicarse a marcar e inventariar el material allí destacado, pintar el cartel para celebrar las 1.000 horas de vuelo sobre Bosnia y las 1.500 de la opera-

ción Deny Flight, montar la mesa para alguna comida especial que hubo, y en fin casi para todo lo que hizo falta allí estaba la EADA con más voluntad que otra cosa ayudando en lo que se podía, y teniendo claro para los que estábamos allí: que los Ebro y los Dumbo del Grupo 15 y Grupo 31 de FA's del Ala 31 llevaran a cabo sus misiones dentro de la operación Deny Flight con la mayor precisión posible y elevaran cada

día el prestigio de nuestro Ejército del Aire.

Queremos agradecer a todo el personal involucrado la cooperación y paciencia que han demostrado con nosotros, y aunque en algunas ocasiones hubo que recordar a nivel general y particular las normas de seguridad del destacamento, o montar un pallet de equipaje después de la hora indicada, todo el personal del destacamento ha acogido de buen talante el trabajo de la EADA y ha ayudado en muchas ocasiones, cuando su situación no era ni mucho menos envidiable. Se ha conseguido un grado de integración entre las distintas partes del destacamento muy necesario y deseable para este tipo de misiones, haciendo del destacamento en Aviano una pequeña base española en Italia, donde la bandera roja y gualda ha ondeado orgullosa de su Ejército del Aire, y allí ha estado la EADA para apoyar, con mayúsculas a su Despliegue Aéreo.

Ya para finalizar y a modo de conclusión, podemos decir que la Escuadrilla de Apoyo al Despliegue Aéreo (EADA), a pesar de su juventud y poca experiencia en éstas lides, ha superado con elevada puntuación su primera prueba de fuego, no buscando otra justificación posible al éxito que la de estar compuesta por profesionales de todas las especialidades (Seguridad y Defensa, Paracaidistas, Automóviles, Armeros, Transmisiones, N.B.Q.), que gracias a su unión, espíritu de trabajo, sacrificio y superación continua, han contribuido a que el Ejército del Aire, a través de la operación Deny Flight haya cumplido con creces su misión.

Terminamos expresando la importancia y necesidad de contar con la EADA, acompañando a las Fuerzas de Reacción cuando éstas tengan que actuar en cualquier teatro de operaciones, siendo los componentes de la Escuadrilla de Apoyo al Despliegue Aéreo los primeros en llegar y los últimos en salir, dando vida al lema de nuestra Unidad: «Obviam Primus». ■