

Misión cumplida

Restablecimiento de la capacidad de vigilancia radar en el EVA nº 22

JOSE M^a SEVILLA PRADA
JESÚS GONZÁLEZ GARCÍA
FRANCISCO ALMERICH SIMÓ
Coroneles de Aviación



Medios del GRUMOCA desplegados en el EVA 22.

EL PASADO MES DE NOVIEMBRE, POR CAUSAS ACTUALMENTE BAJO INVESTIGACIÓN, EL RADOMO DEL EVA 22 RESULTÓ DESTRUIDO, DAÑANDO EN SU CAÍDA LAS ANTENAS DE LOS RADARES, DEJÁNDOLOS FUERA DE SERVICIO. ESTA INSTALACIÓN JUEGA UN PAPEL RELEVANTE EN LA DEFENSA AÉREA DEL TERRITORIO NACIONAL. ADEMÁS CONTRIBUYE, CON LA INFORMACIÓN QUE OBTIENE, AL CONTROL DE LA CIRCULACIÓN AÉREA GENERAL EN EL ARCHIPIÉLAGO CANARIO. EL PRESENTE ARTÍCULO OFRECE UN RELATO DE CÓMO EL EJÉRCITO DEL AIRE, CON EL MACOM/JSMC Y MALOG/DIS/SEMCO COORDINANDO EL PROCESO, HIZO FRENTE A ESTA SITUACIÓN, Y LA ACTUACIÓN DE LOS DISTINTOS ORGANISMOS Y UNIDADES QUE INTERVINIERON PARA RESTABLECER, EN UN TIEMPO RECORD, LA VIGILANCIA RADAR QUE REALIZA DICHO EVA.

A las 19:05 horas del día 29 de noviembre de 2010 se produjo la destrucción de la estructura de protección radar (radomo) del Escuadrón de Vigilancia Aérea nº 22 de

Peñas del Chache (Lanzarote). Durante su caída, los restos del radomo destruido golpearon a la estructura de antenas, arrancando de su ubicación la antena del radar secundario IRS-M

y dañando la estructura y la antena del radar primario ALENIA RAT-31SL, lo que dejó inoperativos ambos radares, afectando significativamente a la cobertura radar del Sistema de Defensa Aérea en el área del archipiélago canario.

Para mitigar esta situación, la jefatura del Sistema de Mando y Control (JSMC) del Mando Aéreo de Combate (MACOM), y la Sección de Mando y Control (SEMCA) de la Dirección de Sistemas (DIS) del Mando del Apoyo Logístico (MALOG), planearon las acciones necesarias para restablecer lo antes posible la capacidad del EVA 22 de proporcionar da-



Personal del CLOTRA durante la reparación de la antena radar.

tos radar de primario y secundario, reparando los equipos dañados.

Para alcanzar este objetivo no bastaba con reparar los equipos lo antes posible, sino que había que considerar todas las opciones para restablecer la capacidad perdida de obtener datos radar en el EVA 22 durante el tiempo que durase la reparación.

El objetivo marcado se cumplió, de manera que el 20 de diciembre, los radares dañados estaban reparados y nuevamente integrados en el Sistema de Mando y Control Aéreo. Además, durante su reparación, la cobertura del EVA 22 fue restablecida mediante el despliegue de un radar móvil de

defensa aérea, y un día después, el 23 de diciembre, todos los equipos desplegados y el personal participante, estaban de vuelta en sus unidades.

En este artículo se relata la actuación de las unidades y organismos que participaron en los trabajos que consiguieron recuperar, en un tiempo record, la cobertura radar en la zona.

ANÁLISIS DE DAÑOS Y VALORACIÓN DE LA SITUACIÓN

El Mando del Apoyo Logístico encargó al Centro Logístico de Transmisiones (CLOTRA) la recuperación

urgente de los radares dañados. Para su ejecución, la primera actividad que se determinó realizar fue la confección de un exhaustivo informe de daños, esencial para poder establecer un escenario temporal realista de recuperación de los radares afectados que permitiese una adecuada toma de decisiones.

Para su elaboración, se recabó del EVA 22 un informe preliminar, que sirvió a MALOG/DIS/SEMCO y al CLOTRA para dimensionar los equipos de técnicos que, de forma inmediata, se desplazaron al asentamiento para una inspección más en profundidad de los daños producidos.



Radar AN/TPS-43 operando sin novedad.



Radar AN/TPS-43 preparado para el aerotransporte.



Descarga de los equipos del GRUMOCA.

Con la información obtenida, el 2 de diciembre, se celebró en el Cuartel General del Aire una reunión de urgencia con la asistencia de representantes de la JSMC, MALOG/DIS, MALOG/CLOTRA y EVA 22, en la que se analizó y decidió la línea de acción a seguir y se planearon las acciones concretas a realizar para reparar los equipos dañados del EVA 22.

En la reunión, el CLOTRA adquirió el compromiso de finalizar las reparaciones no más tarde del 23 de diciembre.

LA REPARACIÓN EN EL EVA 22 DEL RADAR ALENIA RAT-31SL Y DEL SECUNDARIO IRS-M

El día 7 de diciembre, se inició el traslado de la antena del radar secundario, por vía terrestre hasta Cádiz y marítima desde allí hasta Arrecife de Lanzarote, en el buque José María Entrecanales de la compañía Transmediterránea.

Casi simultáneamente, partió hacia la Isla un primer equipo formado por cuatro técnicos del área de mecánica del CLOTRA. Se enviaron

repuestos y utillaje vía aérea, de forma que las reparaciones comenzaron el 10 de diciembre, festividad de nuestra Patrona. En los días que siguieron, este personal trabajó de forma ininterrumpida en la reparación de los distintos elementos del radar primario que habían resultado dañados, y en la preparación de la instalación de la antena del secundario que habría de llegar unos pocos días después a Lanzarote.

El día 14 de diciembre, un segundo equipo de personal del CLOTRA, esta vez expertos en el radar secundario, llegó al EVA 22, coincidiendo con la arribada por barco de la antena que había salido de Getafe el día 7. El mismo día 14 la antena quedó montada y se iniciaron las reparaciones, ajustes y comprobaciones electrónicas del radar.

El día 17 comenzaron las primeras transmisiones de ambos radares y, tras diversos ajustes y reparaciones, en la tarde del 19 de diciembre, cuatro días antes de lo previsto, los radares primario y secundario del EVA



Antena de radar secundario del RAT-31 desprendida de su emplazamiento.

22, quedaron reparados, comenzando a operar en pruebas para comprobar que su funcionamiento era estable.

El 20 de diciembre, 21 días después de haberse producido los daños, ambos radares fueron dados como operativos e integrados en el Sistema de Mando y Control.

RESTABLECIMIENTO DE LA COBERTURA RADAR MIENTRAS SE REPARABAN LOS EQUIPOS DAÑADOS

Una vez que el CLOTRA fijó la fecha del 22 de diciembre para completar la reparación de los equipos dañados



APOYAMOS A LAS PERSONAS CUYA MISIÓN ES PROTEGER EL MUNDO.



A la izda. RAT-31 sin radomo y con desperfectos en la antena y a la dcha. AN/TPS desplegado.



Trabajos de reparación en antena radar del EVA 22.

dos, procedía identificar una opción que permitiese restablecer la cobertura radar en la zona durante el tiempo que iba a durar la reparación. Con ese objetivo, la JSMC comenzó a evaluar opciones para posicionar en el EVA 22 e integrar en el Sistema de Mando y Control, otro radar de vigilancia aérea.

Las opciones analizadas fueron sometidas a consideración del jefe del Mando Aéreo de Combate. La recomendada por la JSMC recibió su autorización para ser ejecutada: el despliegue en el EVA 22 del radar móvil AN/TPS-43M del Grupo Móvil de Control Aéreo (GRUMOCA). Además, acorde con la urgencia de la situación, el despliegue debería realizarse por vía aérea empleando medios del Ejército del Aire.

DESPLIEGUE, INTEGRACIÓN Y REPLIEGUE DEL RADAR MÓVIL AN/TPS-43M DEL GRUMOCA

Dentro de las misiones encomendadas al GRUMOCA, se encuentra la de desplegar y operar los medios móviles de mando y control en apoyo a las operaciones aéreas fuera de la zo-

na de cobertura del Sistema Integrado de Mando y Control Aéreo (SIMCA), y complementar o sustituir, en su caso, elementos del mismo. En consecuencia el radar móvil AN/TPS-43M, a la mayor brevedad posible, sería desplazado a la isla de Lanzarote para garantizar la cobertura que proporcionaba el radar ALENIA dañado.

La orden recibida por la unidad el día 2 de diciembre decía: "despliegue a la mayor brevedad posible"; eso significaba que el transporte de los medios debía hacerse por avión. Es importante señalar que este radar se ha desplegado cientos de veces por tierra y algunas en barco pero siempre sobre vehículos y, aunque un radar muy parecido (el AN/TPS-43E) se había aerotransportado en el año 1988 a las Islas Canarias, no existían antecedentes documentados ni sus correspondientes fichas de carga validadas.

EL MOVIMIENTO AÉREO

Tras las oportunas gestiones con la Jefatura de Movilidad Aérea (JMO-



Personal del GRUMOCA montando el radar durante la noche.

VA), y haciendo uso una vez más de la flexibilidad y la capacidad de reacción de nuestro Ejército del Aire, se decidió que el aerotransporte se realizaría desde la B.A. de Morón hasta el A.M. de Lanzarote.

Por parte de la Jefatura de Movilidad Aérea (JMOVA), se determinó que el transporte requeriría cinco aviones T-10 Hércules, incluyendo el que debería transportar el transferidor de carga y al personal del Escuadrón

EADS DEFENCE & SECURITY AHORA SE LLAMA:



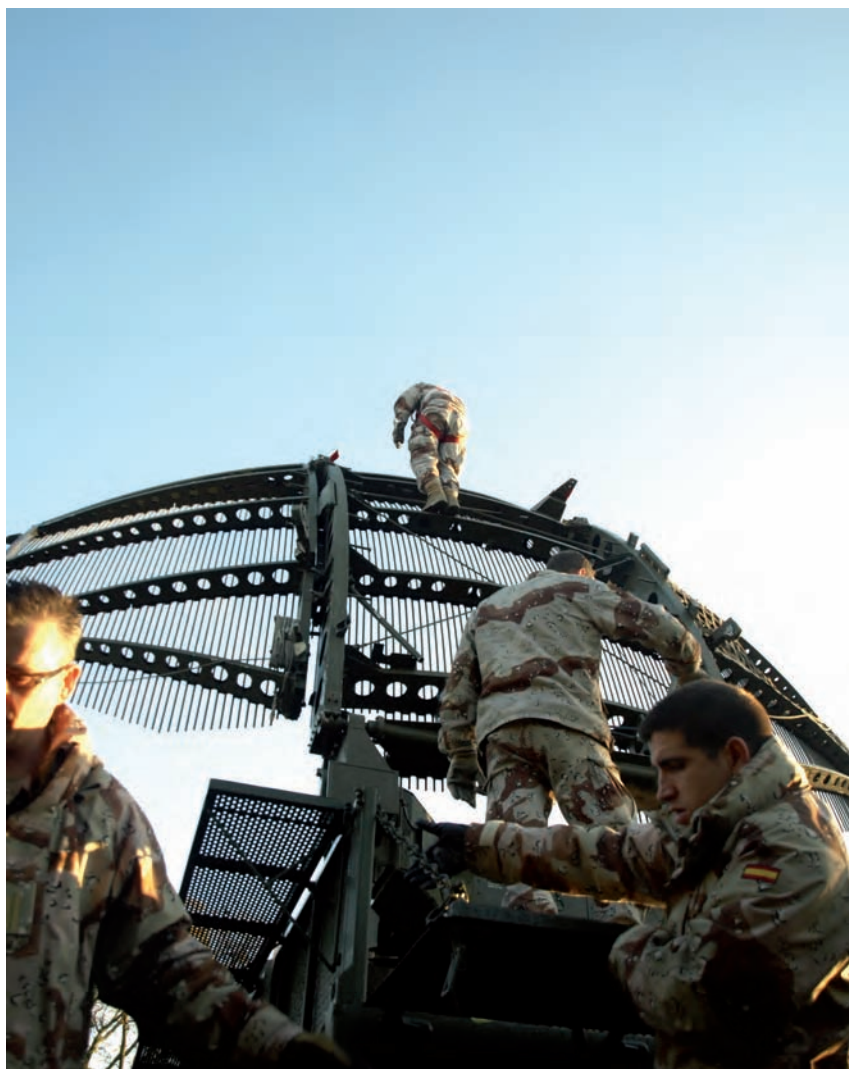
CASSIDIAN

AN EADS COMPANY

Y SEGUIREMOS
DEFENDING WORLD SECURITY.*

WWW.CASSIDIAN.COM

* defendiendo la seguridad mundial.



Trabajos para el repliegue del AN/TPS-43.

de Apoyo al Despliegue Aéreo (EA-DA) encargado de operarlo, desde su base en Zaragoza hasta Lanzarote. La planificación detallada del movimiento aéreo se concretó en la participación de dos aviones, que efectuarían dos rotaciones cada uno de ellos, y otro avión para transportar el mencionado transferidor de carga.

Los trabajos para la preparación del radar y de los equipos asociados del GRUMOCA se realizaron en su base del ACAR Tablada con la mayor celeridad posible, de manera que 24 horas después de recibir la orden de despliegue, todos los vehículos con el personal y el material a aerotransportar, entraban en la B.A de Morón.

Inmediatamente, entró en acción el personal del Segundo Escuadrón de

Apoyo al Despliegue Aéreo (SEA-DA) para preparar las cargas: Contenedores del radar, su antena, grupos electrógenos, remolques, etc.

Entre los días 7 y 8 de diciembre, los aviones fueron cargados en Morón y volaron al aeródromo militar de Lanzarote. Allí, el personal desplazado, con la inestimable ayuda del personal del aeródromo, que seguía las instrucciones impartidas por la Jefatura del Mando Aéreo de Canarias, procedió a la descarga de los aviones y a la preparación de la misma para su transporte por carretera al EVA 22.

Todo ello, requirió tres tripulaciones del Ala 31 para completar los cinco transportes. Dos de ellas, tras pernoctar en Morón efectuaron otra rotación a Lanzarote y una tercera se

movilizó desde Zaragoza para que en un solo día efectuara su misión.

Como dato a reseñar, para el despliegue se transportaron 47600kg de material, 21 pasajeros encargados de la puesta en funcionamiento de los equipos y se emplearon más de 36 horas de vuelo.

Las condiciones meteorológicas fueron especialmente difíciles en Lanzarote porque el viento cruzado llegó a alcanzar prácticamente los límites de operación en despegue y aterrizaje para los T-10.

EL TRANSPORTE TERRESTRE HASTA EL EVA 22

Para este transporte, la Subdirección de Transporte de la Dirección de Abastecimientos y Transporte del MALOG, contrató en Arrecife de Lanzarote los medios necesarios (camiones y grúas) los cuales permitieron que, sin solución de continuidad, el material pudiera ser transportado por carretera y descargado en el EVA 22 los días 7 y 8 de diciembre

MONTAJE E INTEGRACIÓN DEL AN/TPS-43M

La noche del día 8 de diciembre concluyó el montaje del radar del GRUMOCA en el EVA 22, que fue realizado por el personal allí destacado de la unidad.

A las 14:20 Z del día 9 de diciembre, el radar ya estaba radiando con normalidad, por lo que se le dio al Sistema de Mando y Control como "operativo".

A las 20:15 Z del 10 de diciembre, día de nuestra Patrona la Virgen de Loreto, y tras una larga noche de actividad en el EVA 22 y en los Grupos de Mando y Control del Sistema, Grupo Central de Mando y Control (GRUCEMAC), Grupo Norte de Mando y Control y Grupo de Alerta y Control (GRUALERCON), especialmente en este último, se produjo la integración del AN/TPS-43M en el Sistema de Mando y Control. Habían transcurrido 11 días desde la destrucción del radomo del EVA 22.

Desde ese día y hasta que se dio la orden de repliegue, el equipo estuvo radiando dentro de sus parámetros de

disponibilidad operativa, integrado en el Sistema, y operado por personal del GRUMOCA destacado en el EVA 22.

EL REPLIEGUE

El día 20 diciembre, una vez que los equipos dañados del EVA 22 fueron reparados, el GRUMOCA recibió la orden de repliegue, procediéndose en orden inverso a la ida.

Ese día, el AN/TPS-43M fue desmontado y, empleando nuevamente los medios contratados por MALOG/DAT, se trasladó por carretera hasta el A. M. de Lanzarote.

El día 21 de diciembre se realizó la primera rotación de T-10 hacia la B. A. de Morón, y el día 22 la segunda.

El día 23 de diciembre, a las 14:00, el último vehículo con personal y material del GRUMOCA llegó a Tablada, desde donde el general jefe del Sistema de Mando y Control recibió el parte de “misión cumplida sin novedad”.

CONCLUSIÓN

Las circunstancias descritas en este artículo han permitido al Ejército del Aire demostrar una vez más la preparación y profesionalidad de su personal, así como el empleo adecuado de las capacidades con que cuenta.

La ocasión también ha permitido demostrar que contar con medios desplegables de mando y control y con una unidad responsable de ello, constituye un importante activo del Sistema de Mando y Control Aéreo.

La misión descrita fue un éxito. Tanto el despliegue de un radar móvil de defensa aérea en el EVA 22, que restableció la cobertura de vigilancia en la zona hasta tanto fuesen reparados los sistemas dañados, como la reparación de los equipos dañados, se realizaron de manera eficaz y en un tiempo record, permitiendo que la unidad volviera a operar con normalidad el 22 de diciembre de 2010.

La ejecución no fue fácil, debido tanto a los importantes daños que los radares habían sufrido, como a las adversas condiciones de trabajo en que los técnicos debieron realizar la repara-



Radomo antes de su destrucción.

ción, pues a los fuertes vientos que soplaron en la zona en aquellos días se añadió la complejidad técnica de los trabajos. A pesar de ello, el personal del CLOTRA, con la inestimable ayuda del personal del EVA 22, consiguió reparar los radares con rapidez y eficacia, reduciendo al mínimo el impacto en la operatividad del sistema. Igualmente, ha sido destacable el esfuerzo del personal involucrado en el aerotransporte del AN/TPS-43M, realizado por primera vez en la historia del Ejército del Aire.

Por otra parte, esta misión en Lanzarote ha proporcionado una ocasión real para evaluar las capacidades de planeamiento y ejecución de los mandos y unidades participantes en ella: MACOM (el Estado Mayor del Mando, EADA, SEADA, EVA 22 y Base

Aérea de Morón) y su JMOVA y JSMC (GRUMOCA, GRUCEMAC, GRUNOMAC, GRUALERCON, y EVA 22), MALOG (DIS/SEMCO, DAT/SUTRA y CLOTRA), y MACAN (Aeródromo Militar de Lanzarote).

Todas las dificultades que se presentaron fueron resueltas de manera eficiente, gracias al empuje y entusiasmo de nuestros profesionales. El trabajo que realizaron fue extraordinario. Su disponibilidad, dedicación y profesionalidad, han demostrado la solidez de su preparación técnica y su valía personal. En tiempos difíciles, este comportamiento es para todos nosotros un verdadero estímulo, y un motivo más de orgullo por formar parte de este colectivo tan magnífico que es el Ejército del Aire. ■