

# Ejercicio Red Flag. Un antes y un después para el Ala 31

**JOSÉ MIGUEL RUIZ DÍAZ**  
*Comandante del Ejército del Aire*

El sol acaba de ponerse en el cielo de Nevada cuando el T.10-01, el largo, encara la pista 21 derecha de la base aérea de Nellis para aterrizar. Antes de ella, la oscuridad absoluta. Detrás, la resplandeciente ciudad de Las Vegas cuya luz parece inundarlo todo. Es 13 de julio de 1994. La temperatura facilitada por la torre de control llamó poderosamente la atención de la tripulación, hasta el punto que 27 años después aún la recuerdan: 49 grados. Tras realizar escalas en Lajes y Langley había llegado a su destino. Otros Dumbos, los que participarían en el ejercicio, le habían precedido.

El Red Flag constituía un doble reto para el Ejército del Aire: demostrar su capacidad de despliegue a gran distancia de sus bases de origen, así como la participación en el mismo. Su importancia, y por ello su presencia en el dossier, obedece al hecho de constituir la primera ocasión en la que el Ala 31, y el Ejército del Aire en un espectro más amplio, acometieron un entrenamiento táctico que

mejorase sus capacidades para afrontar con éxito su participación en escenarios de alta amenaza, en solitario o en conjunción con otros países aliados, que marcaría un antes y un después en la historia de la unidad y en la forma de ejecutar su adiestramiento.

Pero, como siempre, todo empieza en mantenimiento. El esfuerzo realizado por su personal para conseguir el potencial de horas necesario solo se puede calificar como titánico. Los pilares de su éxito serían sencillos: trabajo y más trabajo. Una dedicación ejemplar. Un esfuerzo que para un observador externo pasa desapercibido en muchas ocasiones y que no siempre recibe el merecido reconocimiento.

Una vez en Nellis sus componentes mostrarían la misma determinación. Allí, a pleno sol, desarrollarían su trabajo. La situación era tal que el calor irradiado por la plataforma despegaría la suela de sus botas, haciendo necesaria su sustitución.



Miguel Ángel Blázquez Yubero

El despliegue involucraría a un gran número de unidades y demandaría un planeamiento minucioso, en que las innumerables piezas, a modo de Tetris, irían encajando unas con otras. El Grupo 31, por las características de su material, el C-130 Hércules, y su gran experiencia, estaba llamado a desempeñar un papel fundamental.

La participación requeriría que las tripulaciones acometiesen un plan de adiestramiento que, simplificándolo, incluía una parte teórica y una práctica.

Dos tenientes, en la actualidad jefes de unidad, se encargarían de desgranar una serie de tediosos documentos necesarios para afrontar el día a día en el ejercicio, que transmitirían con posterioridad a sus compañeros. De forma simultánea se desarrollaba una importante labor de instrucción, sin descuidar en ningún momento las misiones asignadas a la unidad, que no eran pocas.

Las conferencias se sucedían. Amenazas, tanto aéreas como de superficie, y maniobras evasivas resultan dos de los muchos temas abarcados en ellas.

Se programaron ejercicios, especialmente con nuestros «primos», calificativo cariñoso con el que identificábamos a nuestros compañeros del Grupo 15 que, con sus F-18, trataban de localizar la formación de Hércules que, pegada al terreno, intentaba enmascararse en él. Una vez descubiertos procederían a su ataque. Se iniciaba así un juego en el que las posibilidades de supervivencia siempre pasan por el avistamiento de su atacante para, en el momento oportuno, ni antes ni después, reaccionar con un movimiento que le imposibilitase alcanzar una posición de disparo. Concluido el vuelo se producía un encuentro con los pilotos de aquellos cazas en los que se analizaban las acometidas, lo que había salido bien y lo que no, para así, poco a poco, desarrollar una táctica adecuada. Las dos partes resultaban beneficiadas. Las tripulaciones, con sus propios ojos, a través de los videos grabados por los F-18, y las explicaciones proporcionadas por sus pilotos, tomarían conciencia de sus posibilidades de éxito.

También se organizarían encuentros con personal de la EADA para simular ataques con misiles portátiles y comprobar la efectividad de las medidas defensivas ante ellos, consistentes en la reducción de la firma infrarroja

con una maniobra que escondiese las partes más calientes del avión a la vez que se reducía la potencia para disminuir el calor desprendido por los motores.

En el afán por concurrir al ejercicio en las mejores condiciones posibles se buscaría la colaboración del Regimiento de Artillería Antiaérea número 72, ubicado en la misma base aérea de Zaragoza, que desplegaría una dirección de tiro en La Muela para valorar la eficacia de las reacciones ante ella.

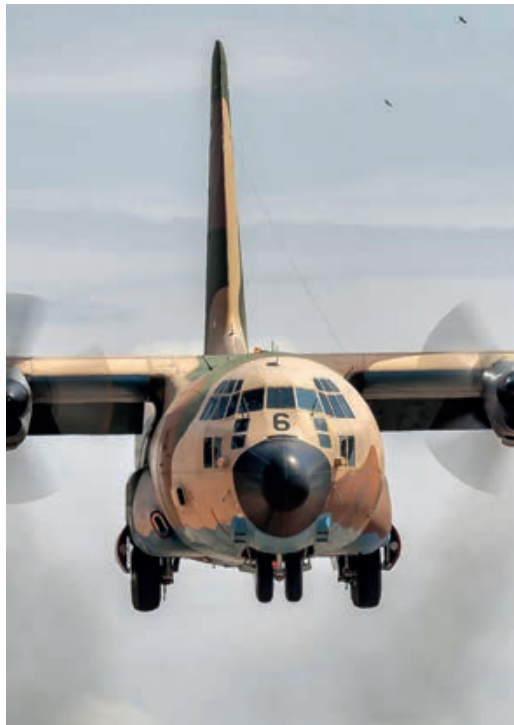
Con pequeños matices, el denominador común de todas las pautas a seguir era la altura. Al reducirse esta aumentaba la capacidad de supervivencia. Pero no se podía

olvidar que el terreno, a la vez que se convierte en tu aliado, se transforma en un enemigo real que, siempre al acecho, no perdona.

La experiencia acumulada por las tripulaciones a lo largo de los años era más que notoria. Sarajevo, Ruanda, Namibia eran solo algunos de los nombres que la certificaban y de los que todos, aunque estas operaciones se hubiesen producido antes de su incorporación a la unidad, se sentían orgullosos; pero el Red Flag iba un paso más allá, se entrenaría para participar en misiones muy complejas, formando parte de grandes formaciones en un terreno sobre el que estaban desplegadas importantes defensas, tanto aéreas como de superficie.

Hubo que adaptar la técnica empleada en los vuelos a baja cota. Se había terminado el proceder entre dos puntos en línea recta. Los valles serían sustituidos por las vertientes. Las tripulaciones tenían que pegarse al terreno y aprovechar la protección que este les brindaba. Aparecían aquellos cordones sobre los que se pintaban las marcas de distancia que, una vez superpuesto en el mapa sobre la trayectoria planeada, que serpenteaba a un lado y al otro entre vaguadas y desfiladeros, daría una referencia real del tiempo a invertir en cada tramo.

Una vez en el ejercicio se organizarían un par de salidas diarias, con la participación, por regla general, de dos aviones en cada una de ellas. La coordinación del vuelo había sido iniciada el día anterior por el personal de operaciones, que para ello había asistido a un sinfín de reuniones en las que se analizaban los pormenores de la misión.





Miguel Ángel Blazquez Yubero

La ruta a seguir, reglas para evitar conflictos con otras aeronaves, objetivos, amenazas terrestres y protección aérea, sin olvidar otros que podrían parecer nimios como la hora de fuera calzos o despegue que resultaban fundamentales si se tiene en cuenta el elevado número de participantes, constituían algunos de los puntos a cubrir. Este personal de operaciones estaba constituido por un grupo de supervisores de carga, mecánicos y pilotos. El trabajo iniciado por ellos era compartido con posterioridad con la tripulación encargada de realizar el vuelo. Su jornada habitual, de sol a sol, transcurría encerrados en aquel edificio que, privado de ventanas, les haría perder la noción del tiempo si no fuese por las constantes consultas al reloj para participar en el sinfín de reuniones programadas. Esta monotonía solo la rompían, con gran alborozo por su parte, para realizar alguna misión de reabastecimiento.

En aquellas primeras participaciones, grandes ventiladores, situados en la entrada de las habitaciones, se esforzaban en aliviar la sensación de calor y la humanidad que encerraban.

El mecánico era el primero en llegar al avión. La temperatura en su interior, en el periodo vespertino, superaba los 65.° C. Tras abrir todas las puertas y refrigerarlo cerca de una hora, habría conseguido reducir la temperatura a 50.° C. Le seguirían los supervisores de carga, cuya presentación se adaptaba al tipo de lanzamiento a realizar. El resto de la tripulación se incorporaría tras asistir a la reunión final de coordinación.

Los asientos y atalajes desprendían fuego. El navegante se afanaba en preparar los escasos recursos de navegación con que contaría consciente de que, con gran probabilidad, se vería privado de ellos en el transcurso del vuelo, a la vez que repasaba una vez más el mapa en el que previamente habría pintado la zona de lanzamiento o aterrizaje, señalando los accidentes más característicos.

El tránsito hacia el polígono, aprovechando la altura

alcanzada, se emplearía para bajar la temperatura en el interior del avión. El calentamiento del terreno provocaba, así mismo, turbulencias que no cesaban.

Al oeste de la línea que delimitaba el territorio hostil, los participantes del bando azul (los buenos) describían órbitas a la espera del momento acordado. Aviones de diversas nacionalidades se hacinaban a distintas alturas. Los transportes ocupaban los escalones más bajos. Las siluetas de los B-52, volando a muy baja cota, con la inconfundible estela de humo negro dejada por sus ocho motores, atraían la mirada de todos.

Era el momento adecuado para realizar el último repaso. Había que ceñirse al plan. Ruta y horas de paso por los distintos puntos resultaban fundamentales para evitar cruces con otros aparatos y conseguir la debida protección, ya fuese por parte de la caza o por las unidades encargadas de suprimir las defensas antiaéreas del enemigo. Pero una de las enseñanzas del Reg Flag es que todos los planeamientos tienen un límite y que una vez superado este, la capacidad de improvisar resulta primordial. Una capacidad que encuentra sus cimientos en el entrenamiento y la experiencia.

Todos los tripulantes que hayan participado en el Red Flag tendrán gravadas en el recuerdo las imágenes de los aviones sobrevolando aquellos lagos secos, de un blanco cegador que, situados entre cadenas de monta-



ñas alineadas de norte a sur y de forma paralela, inundaban el inmenso polígono en el que se desarrollaba el ejercicio.

En los primeros compases se podía admirar la precisión con la que se ejecutaba la maniobra y la geometría de las formaciones. Pero en cuanto la caza rival conseguía romper la protección de la propia, se desdibujaban esos modelos y comenzaba la acción.

Una vez divisados los atacantes no se podían perder de vista. Esta labor se facilitaba enormemente si se disponía de una de esas burbujas de cristal que, instalada en la escotilla de emergencia, permitía la vigilancia de 360.º en torno al Hércules. No había otro recurso para protegerse ante ellos que maniobrar ante sus acometidas. La tensión crecía por momentos. En cuanto el caza se lanzaba en pos de su presa el primer miembro de la tripulación que lo divisase informaba de su posición, siguiendo el tradicional sistema horario, en el que las doce sería el morro del avión y las seis su cola, seguido por una orden: «rompe derecha» o «rompe izquierda», que desencadenaba un fuerte viraje hacia el agresor, de forma que este, incapaz de seguirlo, pasara de largo. Si conseguía evitarlo se iniciaba de nuevo la jugada. El caza ascendía y se retorció para enfilar una vez más su objetivo, que intentaba buscar la protección de alguna montaña cercana que le pudiese servir de parapeto.



Miguel Ángel Blázquez Yubero

A todo esto, no se podía bajar la guardia con el resto de integrantes de la formación que, maniobrando violentamente para evitar acometidas, constituían un peligro real, al igual que el terreno. Cuando se iniciaba el baile los cruces con otros aparatos resultaban frecuentes.

En ocasiones se asignaría una pareja de A-10 para la protección de los transportes. Cosiendo la trayectoria de sus protegidos, se cruzaban a un lado y al otro con el fin de mantener su superior velocidad sin alejarse de ellos. En una de aquellas oportunidades, en la reunión conjunta que se organizaba tras cada salida en la que se presen-



Miguel Ángel Blázquez Yubero

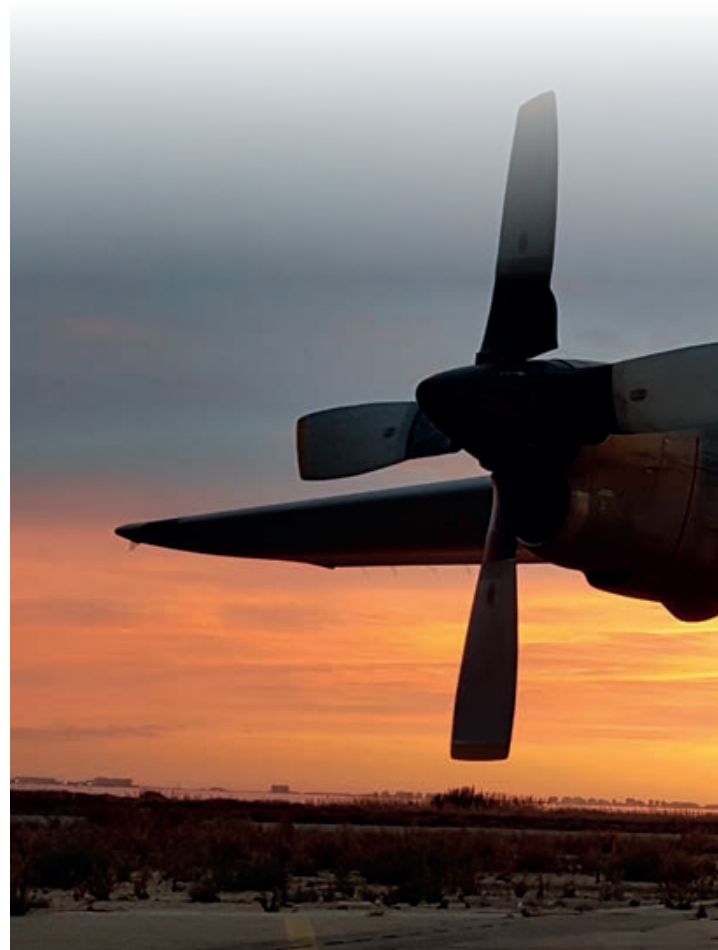
taban y analizaban los resultados, uno de los pilotos del equipo rojo se levantó en el auditorio para reclamar el derribo de uno de nuestros queridos Dumbos. Los parámetros de disparo parecían correctos y le iban a adjudicar su triunfo cuando un joven teniente, piloto de uno de aquellos toscos A-10 Thunderbolt, alzó su voz reclamando el segundo exacto del supuesto ataque. Tras confirmarlo anotaría que, anteriormente, él habría puesto al atacante en su punto de mira y conseguido disparar contra él. Tras verificar las imágenes y asignarle el derribo, como si se tratase de un rodeo los presentes, no menos de quinientas personas, comenzarían a vitorear, silbar y aplaudir su acción. El cazador había resultado cazado. David contra Goliat. Estaba clara la lección: el que se despista un momento lo paga.

Pero los cazas no constituían la única amenaza. Los helicópteros se mostraban como un enemigo terrible. Ocultos tras cualquier montículo, aparecían de repente. En estos casos la formación se rompía inmediatamente para aumentar las posibilidades de escape, a la vez que se iniciaban continuos subibaja para dificultar su puntería, intercalándolos con roturas a ambos lados.

En una salida, tras completar el lanzamiento programado, ya en la ruta de escape un Dumbo sería sorprendido por un Mi-24 Hind que apareció de la nada y le cerró el paso. Tras una serie continuada de agresivas maniobras para romper el contacto sin conseguirlo, el Dumbo, como último recurso, pasaría por encima mientras aquél, encajonado por dos colinas, viraba para buscar una nueva posición de tiro. El supervisor de carga, medio en broma medio en serio, aunque por su tono de voz parecía más bien lo segundo, sugirió abrir la rampa para tirarle uno de aquellos pesados calzos de madera con los que se aseguraba el avión en tierra. Posteriormente, con una cerveza en la mano, entre risas, la tripulación al completo brindaría por la ocurrencia.

Los aviones, como hemos visto, en aquellas primeras participaciones no estaban dotados ni de elementos de autoprotección ni de navegación adecuados. Tan pronto reaccionaban a un ataque, y ceñían lo suficiente, perdían los direccionales, con lo que la única ayuda a la navegación disponible era la vieja brújula de agua y el reloj. Como decía un compañero: ¿y para qué más? ¡El que sea piloto que me siga! Pero lo cierto es que no era sencillo. Se volaba tan pegado al terreno que podía perderse alguna de las referencias visuales que esperaban encontrar, especialmente si se había modificado la ruta sobre la marcha tras un encuentro con el rival. Así se produjeron un par de incidentes en los que aviones, en participaciones diferentes, llegaron a sobrevolar mínimamente la temida caja, la famosa área 51, lo que suponía la expulsión de la tripulación del ejercicio.

En otra oportunidad una pareja de Dumbos debía aterrizar en una delgada pista de tierra. Su característica más notoria era que una de las cabeceras, a modo de plataforma, estaba asfaltada. Estos aparatos habían sido atacados en varias ocasiones y, como apuntamos anteriormente, basaban su navegación en el reconocimiento del terreno, apoyándose ocasionalmente en el compás. Llegaron hasta el área en la que debía encontrarse la pista de aterrizaje. Toda la tripulación, en cabina, se afanaba en buscarla cuando el navegante, imponiendo su voz sobre el resto, como si de un antiguo descubridor se tratase, gritó aquello de «¡pista a la vista!» Un rápida mirada a la brújula, que no paraba de zarandearse a un lado y a otro, pareció confirmarlo. Allí estaba la plataforma y de ella salía una franja que debía ser la pista de aterrizaje. A escasos segundos de la toma el piloto, con el rabillo del ojo, se sorprendió al entrever a su izquierda, perfectamente balizada con estacas rojas, la auténtica pista. Estaba a punto de hacerse famoso al aterrizar en una carretera que la atravesaba. Tuvo el tiempo suficiente de emprender un ligero ascenso mientras comunicaba a su punto la ubicación exacta. Los dos aparatos,



aunque invirtieron el orden previsto de aterrizaje, cumplieron con su cometido sin más contratiempo. Todo se zanjaría con el pago de la preceptiva cerveza por parte del piloto en cuestión a su tripulación.

Las participaciones en el infierno que suponía el verano en el desierto de Nevada, serían seguidas por otras llevadas a cabo en sus suaves inviernos. Pero no siempre sería así y, a los que habían sufrido el calor extremo en aquellos meses estivales, quién les iba a decir que llegarían a ver como se suspendían salidas por fuerte nevada en el polígono.

Si bien las condiciones ambientales durante el ejercicio habían mejorado, el tránsito se complicaba. Aparecían aquellos trajes de frío para hacer frente a los veinte grados bajo cero en Canadá.

Años más tarde, con la misma filosofía, los Dumbos participarían en Alaska en el Ejercicio Green Flag. Los que intervinieron en ellos caerían rendidos ante los paisajes sobre el que tendrían que desarrollar su trabajo.

Con el tiempo llegarían los aviones modernizados, y con ellos nuevos sistemas y nuevos procedimientos, aunque la dinámica general se mantendría intacta.

Desde la llegada de los primeros Hércules, la experiencia acumulada por sus tripulaciones se ha traspasado de unos a otros, convirtiéndose en el activo más importante de la unidad. El bagaje en este ejercicio, sin duda, ha contribuido a aumentar dicha experiencia.

Nombres como Cedar Peak, Crystal Springs, Antelope Lake, Coyote o el rancho Carter habrán quedado gravados en la memoria de muchos de los participantes, sin desmerecer otros como el Cesar Palace, Stratosphere y algún otro que más de uno prefiere olvidar; aunque estos últimos pertenezcan a otra historia.

Los recuerdos del Red Flag son imposibles de separar de aquellos relacionados con los que los protagonizaron. A mi memoria vienen los rostros de compañeros que nos han dejado. Unos en acto de servicio. Otros por enfermedad. Su trabajo, sus ganas, el ánimo que infundían en los momentos en que la presión y la fatiga hacían acto de presencia, hacen de ellos un referente a imitar. ¡No os olvidaremos!

El lector habrá comprobado que, de forma intencionada, no aparecen nombres en el artículo. Y es que ya se sabe: ¡Lo que pasa en Las Vegas se queda en Las Vegas! ■



## MISIONES DEL ALA 31: REPATRACIÓN DEL TESORO DE LA FRAGATA NUESTRA SEÑORA DE LAS MERCEDES



Jesús García



Jesús García

Eran aproximadamente las ocho y media de una noche de febrero de 2012 cuando nos sentábamos a cenar toda la familia como todos los días. No sé por qué motivo esa noche mi hija la mayor, que tenía nueve años recién cumplidos, preguntó a mi esposa a donde se iba en esta ocasión papá. Me llamó la atención que se lo preguntará a mi mujer en vez de directamente a mí, por lo que me sentí transparente a sus ojos, ya que es como si para ella ya me hubiera ido de casa una vez más.

Mi mujer le empezó a contar con el cariño que una madre solo sabe hacer, que en esta ocasión se trataba de una historia curiosa pues...«hace ya muchos años, como unos 200 o más, hubo unos marineros españoles que pusieron rumbo a España desde Perú cargados con unos cofres que llevaban en las bodegas de sus barcos llenos de monedas de oro y joyas. Resulta que, cuando les faltaba muy poco para llegar les interceptaron unos “malos” y les dispararon cañonazos hasta hundirlos con los cofres. Pues bien, han encontrado esos cofres guardados en un país que está muy lejos y papá va a recogerlos.». Mi hija se quedó mirándonos, hizo una breve pausa, y acto seguido empezó a reírse a carcajada limpia. La pequeña no sabía muy bien lo que sucedía, pero al oír a su hermana reírse se unió a ella produciéndose el famoso efecto contagio de los niños. En menos de cinco segundos estábamos todos riéndonos sin parar, evidentemente los motivos de cada uno no eran los mismos.

Así empezó para mí esta aventura de ir a recoger el tesoro del famoso pecio de la fragata española Nuestra Señora de las Mercedes, hundida el 5 de octubre de 1804 por la Flota inglesa en aguas del Golfo de Cádiz. 26 personas del Ejército del Aire, 20 del Ala 31 y cuatro del EADA, formaron parte de las tripulaciones y personal de apoyo necesario para llevar a cabo este vuelo.

Como casi todas las misiones de aerotransporte de la historia del Ala 31, esta también comenzó con una llamada de la JMOVA (Jefatura de Movilidad Aérea) a la Sección de Operaciones del Ala y, al igual que la mayoría de las conversaciones telefónicas que se mantienen con esta Jefatura para darnos a conocer la posibilidad de una misión, la comunicación se apostilló al final con el famoso «bueno, id planeándolo y ya os diremos más adelante si se hace o no».

Se presentaron tres frentes principales que abordar: el vuelo en sí mismo con la necesidad de apoyos en las escalas, la carga (preparación y custodia), y por último las relaciones públicas con la prensa (nacional e internacional) así como las institucionales con otros organismos (embajada, USAF, MINISDEF,...etc.).

La misión empezó por dibujarse complicada, ya que se nos proporcionaron unos datos totalmente inciertos, basados en suposiciones, noticias de prensa,...etc., por lo que el planeamiento se inició con una aproximación de un aerotransporte de entre 16

y 18 toneladas de carga, desconociendo el tipo de embalajes o dimensiones, ni la cantidad de pallets necesarios. A partir de estos datos se articuló toda la operación, estimándose como necesarios entre dos y tres T.10, número final a determinar una vez se confirmase la información sobre la carga a transportar. Hay que apuntar que esto no ocurrió hasta el mismo día en que se aterrizaba en la base aérea de McDill, Tampa (Florida).

Por otra parte la JMOVA también encargó al Grupo 47 el planeamiento de la misión pero, ante la indeterminación de los detalles básicos para tomar una buena decisión, se mantuvo únicamente un avión y su tripulación en alerta, siendo los T.10 del Ala 31 quienes protagonizarían finalmente el desarrollo de la misión, debido a su gran capacidad y flexibilidad de configuración para el aerotransporte.

Mientras se iban realizando rápidamente todas las labores asociadas a la preparación de la misión, tras una llamada de la JMOVA preguntando por el número de plazas libres disponibles en los aviones, de repente apareció la palabra prensa como otro factor a tener en cuenta en el planeamiento. En esta ocasión no nos podíamos arriesgar a dejar carga en el suelo por llevar un pasajero de más o al contrario, por lo que la cosa



Jesús García



Jesús García

T.10, y que gracias a la profesionalidad y experiencia del personal del Ala 31, fueron solventadas sin afectar a la misión. La ruta seguida para su posicionamiento por los dos aviones finalmente enviados fue la siguiente: Zaragoza-Lajes (Azores)-McGuire (New Jersey, USA)-McDill (Tampa, USA).

Una vez en McDill, la prensa y televisión local se hizo eco de nuestra llegada. El primer escollo por sortear era la carga, y en ese momento ya era demasiado tarde para afrontar los problemas de la misma; todo lo que no se hubiera planeado con antelación debía resolverse con lo que dispusieran en ese momento. A nuestra llegada estaba pendiente aún la confección de la carga y por supuesto, disponer de un dato real de su peso, volumen y distribución en pallets. Se empezó hablando de unas 23,6 toneladas, por lo que cundió el pánico y se hizo una llamada para activar la alerta del Grupo 47, que posteriormente se paró al contemplar otras opciones con datos un poco más fiables. Lo cierto es que el trabajo realizado por los tripulantes del Ala 31 fue encomiable, calculando todo tipo de posibilidades con el fin de asumir el cumplimiento de la misión en su totalidad.

Los cálculos finales confirmaron un peso total de carga a aerotransportar de 21,4 toneladas totales, repartidas en siete pallets, y distribuidos entre los dos T.10. La confección de la carga fue realizada por la USAF, así como las labores de vigilancia, custodia y carga de los aviones. Su apoyo fue un elemento fundamental en el éxito de la misión.

Cargadas las aeronaves en MacDill, Tampa los T.10 se dejaron listos para el vuelo de regreso a España, celebrándose una pequeña rueda de prensa con el embajador español en EE.UU., a la que asistieron medios locales y algunos miembros de la prensa española (*ABC, el País,...* etc.). La mala meteorología reinante en ruta fue el factor más adverso que se encontró durante el regreso, tanto es así que a nuestra llegada a la base de Mc Guire, NJ se tuvieron que realizar nuevos cálculos de combustible que determinaron que uno de los T.10 regresaría a España vía Saint Johns (Terranova, Canadá) y el otro lo hiciera por Lajes, Azores.

El 25 de febrero de 2012 los dos T.10 del Ala 31 aterrizaban sin novedad en la base aérea de Torrejón con el conocido tesoro del Odissey, considerado como patrimonio nacional. Doscientos años después, lo que no pudo alcanzar nuestras costas por mar, llegó por los aires a la capital del reino.

Como conclusión decir que tras esta misión se han visto cada vez más los casos de periodistas embebidos/empotrados en actividades donde miembros de las FAS son los verdaderos protagonistas. Además, la aviación militar de transporte permite dar una mayor visibilidad a la población y otros organismos de nuestras misiones (apoyos internacionales, aerotransporte de ayuda humanitaria, actuación ante desastres naturales, etc.). En este sentido, es muy importante la difusión mediática de nuestro trabajo y capacidades, y que se dé a conocer que los T.10 antes, y ahora sus sustitutos los T.23/A400M, son una garantía operativa para afrontar los retos del aerotransporte, tanto por su flexibilidad y estandarización a nivel mundial entre los ejércitos, como por su capacidad.

Por cierto, mis hijas finalmente se creyeron que fui a por el tesoro... y es que lo vieron en la tele. Moraleja: «Quien no sale en la tele no existe, ...aunque se lo diga su madre».

Finalmente quiero apuntar que, durante cinco días en el mes de octubre de 2020, la productora MOD PICTURES, utilizó las instalaciones y aviones T.10 del Ala 31 para grabar escenas de una nueva serie, *La fortuna*, dirigida por Alejandro Amenábar, relacionada con la repatriación del tesoro de la fragata Nuestra Señora de las Mercedes. Por lo que en noviembre de este año volveremos a revivir el aerotransporte realizado cuando se emita en TV. ■

MIGUEL A. TOBÍAS MARTÍNEZ  
Teniente coronel del Ejército del Aire  
DGAM/Oficina del Programa A400M

se complicaba un poco más, pues debíamos afinar los cálculos al máximo (pesos y centrados, configuraciones del avión,... etc.). Finalmente se determinó que el número máximo de pasajeros por avión no podía superar los cinco. Este dato es importante ya que supuso la primera limitación de la misión.

Paralelamente se determinó la necesidad de inclusión en los aviones de un equipo de apoyo compuesto por cuatro miembros del EADA con conocimientos de SATRA (sección de aerotransporte) y capacidad de protección. Esto automáticamente limitó el número de pasajeros de prensa, reduciéndose a un equipo de TVE (del programa *Informe Semanal*) compuesto por cuatro personas y dos miembros del Gabinete de Prensa del Ministerio de Defensa.

Una de las cosas que más nos llamó la atención desde un principio fue la importancia mediática que se le dio a esta misión. No es, ni será, el primer caso de periodistas embebidos/empotrados que se desplazan con los aviones del Ala 31, pero sí que es uno en los que además se quiso hacer protagonistas a sus miembros, entre otras cosas. De ahí, la serie de entrevistas o reportajes que durante el transcurso de la misión y posterior a ella aparecieron en los medios de comunicación, tanto a nivel local como nacional.

El viaje de ida no tuvo mucha más novedad que merezca ser mencionada, aparte de ciertas averías de nuestros queridos



Jesús García



**MISIONES DEL ALA 31: REPATRIACIÓN DE UN RELIGIOSO ESPAÑOL INFECTADO CON EL VIRUS DEL ÉBOLA**

Una de las misiones que recuerdo especialmente por todo lo que implicaba, fue la repatriación del religioso Manuel García Viejo, contagiado con el virus del ébola y que estaba enfermo de gravedad en Sierra Leona.

Lo que hacía especial a este vuelo era que traeríamos a una persona contagiada con el ébola, un virus que por su letalidad, capacidad de transmisión y dureza de la muerte de los contagiados, era muy temido. Además, el país a donde viajábamos estaba en estado de excepción, es decir, no sabíamos muy bien lo que nos encontraríamos; si podríamos repostar el avión para la vuelta, apoyos necesarios, etc... Añadido a todo esto, el vuelo de regreso tendría que ser sin escalas, ningún país permitiría que aterrizáramos en su territorio por el riesgo y miedo al virus.

Fuimos alertados una tarde de septiembre del 2014, y unas horas después ya volábamos de camino a la base aérea de Torrejón, donde nos esperaba un equipo de médicos y enfermeros de la Unidad Médica de Aerovacación (UMAER), que serían los responsables de los cuidados del enfermo durante el vuelo. Dicho equipo nos impartió unas instrucciones de como protegernos y actuar en todo momento para evitar el contagio, así como nos informaron de la baja posibilidad de que esto sucediera, algo que nos tranquilizó bastante. Durante la noche, UMAER medicalizó la cabina de carga del avión, estableciendo diferentes zonas aisladas con plásticos que hacían de tabiques sellados, una para el enfermo que, además, iría en una cámara de aislamiento, otra de tránsito para el equipamiento y descontaminación del equipo que le atendería en vuelo, y una última limpia para el descanso de médicos, enfermeros y tripulación de reserva.

Después de un corto descanso, al amanecer despegamos rumbo a Freetown (GFLL), capital de Sierra Leona. Recuerdo que durante el vuelo de ida surgieron problemas con los equipos de filtrado y aspiración de aire de la cámara de aislamiento, y que al final se pudieron resolver las discrepancias, aunque se contaba con varios equipos de reserva.

Al llegar al aeropuerto de Freetown todo parecía estar bien y los servicios del campo nos atendieron con aparente normalidad, aunque no se observaban movimientos de aviones. Después de unas horas de espera, el enfermo llegó en una ambulancia todo-terreno acompañado por una persona que apenas estaba protegido con un delantal de plástico, gafas y guantes. Recuerdo que el personal de la UMAER estaba preparado y vestido con sus equipos de protección individual desde hacía un rato, a pesar de las duras condiciones de trabajo existentes, muy altas temperaturas y elevada humedad propia de países del trópico. Toda la operación se realizó en el mismo parking del avión, sobre el asfalto donde, tras traspasar al enfermo desde la camilla a la cámara de aislamiento del avión y unas horas de preparación y estabilización necesarias antes del viaje, conseguimos despegar sin novedad rumbo a la base aérea de Torrejón de Ardoz.



Jesús García



Jesús García



Jesús García



Jesús García

Recuerdo que después de repasar el *briefing* de emergencias de antes del despegue, procedimiento que se realiza siempre antes del mismo, comentamos... «No debe fallar nada, no podemos regresar aquí de nuevo por la situación del país, no estamos autorizados a aterrizar en ningún otro país que no sea España y tenemos que llegar directos a Madrid lo más rápido posible». Éramos plenamente conscientes que el religioso había enfermado por entregar su vida en ayuda de los más pobres del planeta sin pedir nada a cambio, y eso era un aliciente más para hacer todo lo posible por nuestra parte y tratar de ponerlo en Madrid lo antes posible y contribuir a favorecer su recuperación.

El vuelo transcurrió con normalidad durante la primera mitad del trayecto pero, en el noroeste del continente africano, nos encontramos con un frente de fuertes tormentas que hizo que tuviéramos que rodearlas, lo que alargó la duración del vuelo, extendiéndose a ocho horas y media. Significó que durante el vuelo se estuvo permanentemente en contacto con España, ya que cada media hora recibíamos o se hacían llamadas por radio HF y el teléfono satélite, donde se informaba de la situación y estado del paciente, así como reportaba la estimada de llegada a destino. Por fin, la madrugada del día 22 de septiembre de 2014, aterrizamos sin novedad en la base aérea de Torrejón, el religioso seguía con vida y estable, lo cual nos daba grandes esperanzas de que pudiese superar el virus, por lo que estábamos satisfechos de haber podido aportar nuestro granito de arena y cumplir con la misión ordenada.

En las misiones a lugares de conflicto o vuelos especiales, siempre asumo que podemos correr riesgos durante la misma, en este caso el temor no era ir a un lugar en conflicto donde nos pudiéramos enfrentar a diversos riesgos, el temor era que, esta vez podíamos traer el riesgo, que era grave, a nuestras casas y a nuestras familias.

Pocos días después de la repatriación, el 25 de septiembre, los medios de comunicación anunciaban Manuel García Viejo había fallecido por causa del virus, algo que entristeció a toda la tripulación que, esperábamos se recuperara. ■

JESÚS GARCÍA GARCÍA  
Teniente del Ejército del Aire  
Mecánico de Vuelo, Ala 31

## MISIONES DEL ALA 31: OPERACIÓN UNIFIED PROTECTOR

El 20 de marzo de 2011 se activaron dos tripulaciones de alarma del Ala 31. La misión era desplegar en la base aérea de Decimomannu (Cerdeña) material y personal del Ala 12 y del Grupo 47. El 18 de marzo el Consejo de Seguridad de la ONU había autorizado a sus estados miembros a tomar las medidas necesarias para proteger a la población civil libia y establecer una zona de exclusión aérea, un embargo de armas y un pasillo de ayuda humanitaria. Cuatro días después, el 22 de marzo, el Congreso de los Diputados aprobó la presencia del contingente español en el conflicto.

Un mes más tarde ya había allí desplegado un TK.10 del Ala 31, que junto con el TK-17 del Grupo 47, tenía encomendada la misión de dar combustible en vuelo a los cazas aliados que operaban en Libia para mantener el espacio de exclusión aérea.

Decimomannu es la base principal de Cerdeña, y en aquel momento tenía un destacamento permanente de la Luftwaffe que utilizaba el espacio aéreo des congestionado de la isla para realizar sus ejercicios de tiro. Había además un despliegue de F-16 holandeses cuya célula de inteligencia proporcionaba los productos a todas las unidades destacadas.

Al inicio de la conocida como Guerra de Libia (Operación Unified Protector), las misiones tenían lugar principalmente de noche. Aunque al principio de la campaña se iban activando los distintos elementos de AAR según los planes del CAOC, al cabo de algunas semanas la actividad del Ala 31 consistía en volar cuatro noches seguidas, librar dos, volar otras dos noches y otro día de descanso. A medida que avanzó el conflicto las operaciones pasaron a ser diurnas y de forma paulatina se fueron espaciando hasta terminar en octubre de 2011.

Una misión tipo era despegar de Decimomannu a medianoche, volar hasta las distintas zonas de reabastecimiento que había frente a las costas de Libia (entre dos y tres horas de vuelo en función del área asignada), mantener una ventana de AAR de aproximadamente hora y media y volver a la base. La hora de llegada solía ser entorno a las siete de la mañana.

Los tripulantes del Ala 31 que tuvieron la oportunidad de participar en la operación vieron muchas veces amanecer junto a Sicilia o Malta, después de un reabastecimiento que había sido más o menos demandante en función del número de operaciones y de cambios que se hubieran producido durante el día.

Aunque se planteó inicialmente, nunca se llegaron a instalar los depósitos de combustible de fuselaje en los TK.10, por lo que la capacidad de reabastecimiento del avión estaba muy limitada debido a las grandes distancias que separaban la isla de Cerdeña del teatro de operaciones.

Las bases más cercanas a Libia tenían las plataformas repletas y no eran capaces de proporcionar aparcamiento ni combustible a aeronaves que no estuvieran basadas allí. Fue por estas limitaciones por lo que el TK.10 pasó de utilizarse como tanker genérico (ocupando las zonas de AAR habituales junto con el TK-17 o los KC-135), a ser enviado a repostar a áreas remotas en las que se llevaban a cabo misiones en busca de objetivos de oportunidad. No era raro volar hasta el límite entre el FIR de Trípoli y el FIR de El Cairo en apoyo a este tipo de misiones. Los alternativos de combustible eran las bases militares ubicadas en Sicilia y Creta, que por suerte no hubo que utilizar en toda la campaña.



José Luis Franco Laguna



Se establecieron destacamentos de 45 días para todo el personal. Esto supuso un esfuerzo extraordinario para el Ala 31, ya que al personal de mantenimiento y fuerzas aéreas que por aquel entonces se encontraba desplegado en Afganistán, debía sumarse ahora otro despliegue muy activo y que operaba de forma simultánea.

Finalmente, la campaña terminó al cabo de seis meses y se saldó con 118 vuelos y más de un millón de litros de combustible reabastecidos a los diferentes cazas de la operación. ■

JAVIER FERRER SANTACREU  
Capitán del Ejército del Aire  
Ala 31