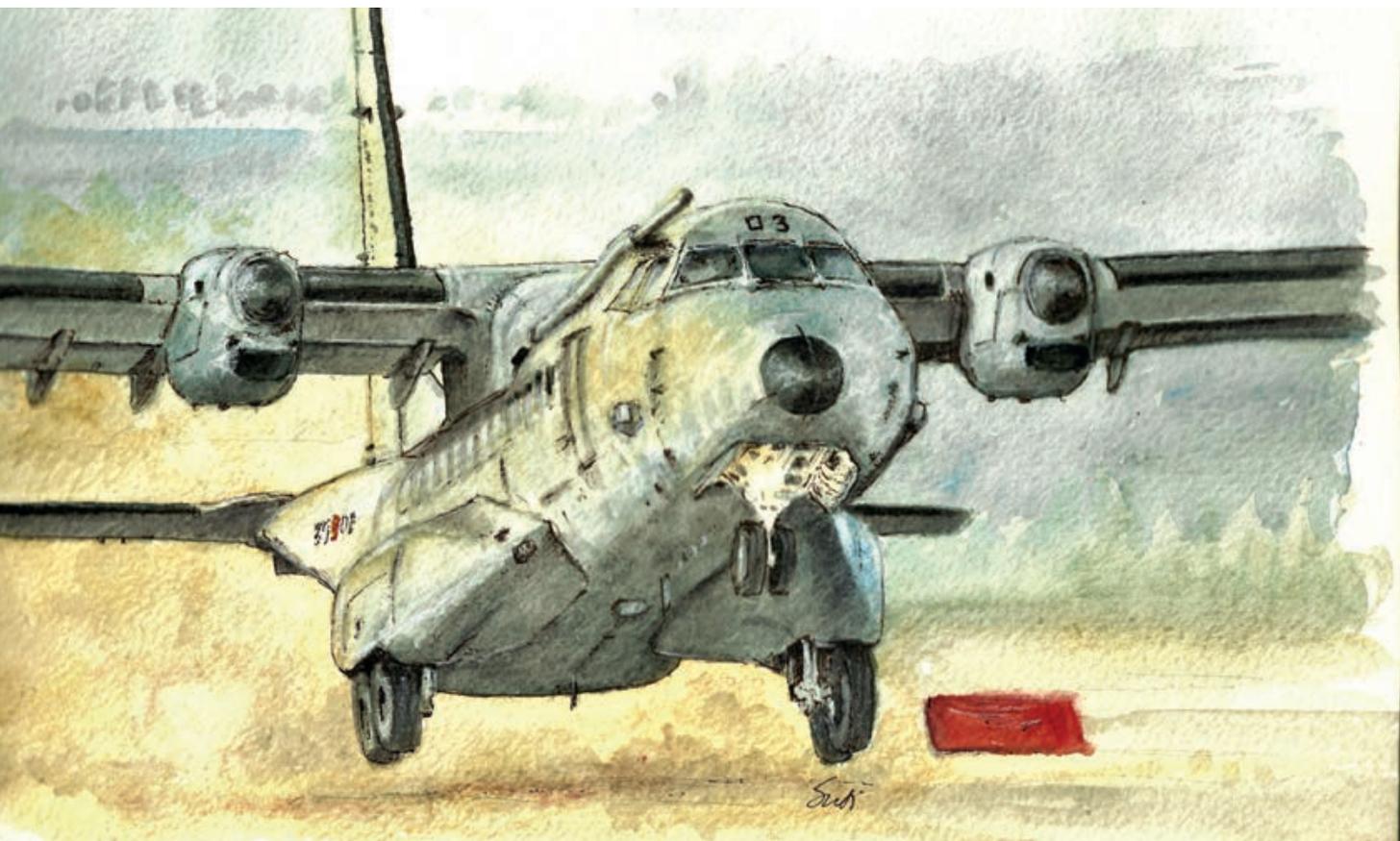


El aeródromo militar de Ablitas: una aproximación muy personal

JUAN CARLOS LAGUARDIA CHUECA
Teniente coronel del CMS (reserva)

Dicen que estás hecha de terreno aluvial. Del ingente depósito de la erosión del Pirineo en el fondo de un mar interior que, una vez, estuvo conectado al mar Cantábrico y no al mar de Tetis como cabría suponer. Estos depósitos levantaron el fondo marino y el agua se abrió camino al mar Mediterráneo dejando un inmenso aeródromo del que ahora tú, ocupas una insignificante porción de 137 Ha.

¿De Ablitas? ¿De verdad? ¡Pues ahí tiene el Ejército del Aire un aeródromo!



Este diálogo, con mínimas variaciones, lo llevo escuchando desde que me presenté, tras mi paso por la instrucción militar de la Escala de Complemento (IMEC) de Armilla, en el Ala 31-base aérea de Zaragoza (por aquel entonces, la Jefatura era la misma) el 1 de marzo del 1982.

Abril de ese mismo año y bautismo de fuego con los paracaidistas. Malta-82 en Ablitas. Recién licenciado el año anterior y cómo recursos sanitarios a mi disposición una ambulancia Chrysler 180 con una única camilla, un soldado sin cualificación sanitaria y un conductor. Por delante un salto HALO (high altitude-low opening) por debajo de los 18000 ft. Sin llegar a ellos por aquello de evitar la presencia de médico en el avión así como tener que realizar la desnitrógenización previa (esa costumbre de respirar O² al 100% durante un tiempo determinado antes de alcanzar los 10000 ft. de cabina).

Ocho saltadores en el aire, sin novedad. Caen con parsimonia y disfrutando del vuelo. El brusco y vertiginoso giro sobre sí mismo de uno de ellos, con veloz descenso en vertical, mi primer susto. Resultó ser el intento de recuperación de la parte de arriba de la mochila (zeta) desprendida. En los otros un esguince de tobillo (grado 3), una contusión leve y dos quemaduras por rozamiento.

Cuatro lesiones de ocho saltadores. Segundo susto, pues en la jornada siguiente, ¿solo?, saltan 190 (paracaidista arriba, paracaidista abajo).

Ese día, lanzamiento pasada la zona del primer avión, no recuerdo si un Caribou. Los siguientes tardan en corregir el error. Tercer susto. Veo caer dos centenares de hombres sobre olivos, viñas y frutales. ¿Miedo? No. Terror. Si esto sigue reglas de proporcionalidad, ¿cuál es la perspectiva de lesiones?

Van llegando al suelo. Unos más aquí, otros no tan cerca, pero todos se van aproximando. No se ven lesionados. Aquellos a los que hay que ir



C-295 del Ala 35

a buscar también cantan «sin novedad». Las previsiones no se cumplen. Afortunadamente, una única lesión. Un esguince de muñeca, grado 1, en alguien que desciende sobre la zona más favorable, y apoya la mano al llegar a tierra.

Naciste, como otros más, durante la fratricida contienda, en un frente que avanzaba y retrocedía cada día, con un carácter de eventualidad. La contingencia devino en permanencia, estabilidad y, finalmente, modernidad. Tú compraste la vida de tantos, la de mi abuelo también, mediante el precio del trabajo. ¡Cuántas veces, durante sus últimos 20 años, me nombró las innumerables carretas de piedra y los incontables pañuelos de sudor que te entregó!

Fuiste grande, extenso. Mucho más que ahora. ¡Tantas ocasiones he visto a mi padre, al pasar por tus lindes camino de Tudela, señalar con el dedo hasta dónde llegaban tus límites! Tal era tu extensión que, a diferencia de hoy, gran parte de tu superficie se extendía por tierras tudelanas. De hecho, las referencias de la época te conocen, también, como el aeródromo de Tudela.

Me ha comentado que, como tú, hubo otros en esta Ribera del Ebro (Buñuel, Alfaro y Tauste) y me ha ex-

plicado las características de la zona, con un viento dominante, el Cierzo, la mayor parte del año. Cuando no, su opuesto 180.º, el bochorno. Y ambos paralelos al Ebro. En otras ocasiones, las menos, oculto por la niebla cómo si deseases esconderte, descansar. Me ha comentado la extensa planicie, desde tierras riojanas hasta las aragonesas, bordeada por Bardenas y el Moncayo, sobre la que te asientas.

Sí, en tu nacimiento, hay quien dice que, junto a tus vecinos, lo haces como respuesta al bombardeo de Tudela el 13 de agosto de 1937 por tres Túpolev SB2 Katuska, albergabas aeroplanos y aviones, alemanes e italianos (en particular la Aviación Legionaria Tudela n.º 8 con sus trimotores, los Savoia-Marchetti SM-81, y los Fiat BR-20 y Breda Ba-65) junto a aquellos leales al bando nacional. Iban y venían, surcando los cielos, siguiendo las aguas de «mi» río y sabiendo cómo localizarte buscando los tres picos de «mi» monte.

Míos, sí. Míos porque:

Monte, Río y Estepa, mi tierra.

Almendro y olivo, mi árbol.

Tomillo, mi flor.

Y esparto, mi carácter

Sí, tú eres de Ablitas, a pesar de que no goces del reconocimiento mayoritario de tus convecinos. Aunque tus edificios estén en Tudela y en tus inicios la ocupación de sus tierras te identificase con esa población. Aunque tuvieses, durante tantos años, una dependencia orgánica del destacamento de Castejón. Y, también, aunque hoy la tengas del polígono de Bardenas y te hicieses adulto bajo el paraguas de su «incombustible» jefe.

Al finalizar la guerra fuiste catalogado como aeródromo de clase B, aunque ese mismo año hay quien piensa que debes ser considerado

de clase A. En el año 40 albergaste a la 3.^a Unidad de Ametralladoras. En el 41 se te dota de horno de calor seco para desinfección de ropa y horno para cremación de basuras (presupuestados ambos en 8706,90 y 8136,90 pesetas respectivamente) y de nueva «Manga Catavientos». Tenías balizamiento nocturno y depósitos de combustible subterráneos, y ese año se autoriza tu utilización para prácticas de vuelos nocturnos del 15 Regimiento. El año 49 se afirma que esta unidad te prefería a tu homólogo de Agoncillo.

Muchos proyectos (alguno planteaba la presencia de tres pistas, una

77.º - 257.º y otras dos en la dirección de los vientos dominantes) pero la realidad te relegó a «Campo de Socorro» y alternativa a Valenzuela.

Y así, seguiste preparado para acoger a las aeronaves que surcaban tus cielos. Aquellas que te elegían como destino y a esas otras que te necesitaban en la zozobra de la emergencia en vuelo. A mitad de camino entre Agoncillo y Valenzuela/Sanjurjo, has gozado del privilegio de ser deseado. Deseado y conservado pacientemente por el Ejército del Aire. Utilizado esporádicamente en tus años más difíciles, durante los últimos 40 no has dejado de crecer.



*Toma en el aeródromo de Ablitas, Transall C-160.
(Imagen cedida por Sergio Ruiz González)*

Finales de los 70 y principios de los 80. Esa época marca el comienzo de tu modernidad. Modificación del suministro de servicios básicos: electricidad y agua. La primera con una acometida propia que sustituyese a esa otra que tenía su origen en la estación de tren de Murchante del abandonado «Tarazonica». Como si de las vías del AVE de hoy se tratase, la recogida del cobre (que algunos debían pensar que por público no es de nadie) de su tendido, te dejaba a oscuras reiteradamente.

Que la tubería de las aguas elevadas del Saso-Pedriz pasase por tus tierras, hasta la conocida como

Fontaza, posibilitó el acuerdo que te dotó, de nuevo, de agua corriente y permitió abandonar, para otros usos, la cuba aljibe que, durante tantos años, te aseguró su suministro. Me cuentan cómo esta sirvió, después, para regar esa plantación de tomillo que orna tu piel y perfuma todo tu contexto.

Elementos tan sustanciales como cristales y puertas se sustituyeron, aunque, dado su estado, cabría decir que se incorporaron, con cargo al Fondo de Atenciones Generales de tu Mando en Zaragoza. Esa fue una de las decisiones tomadas por el primer, dicen, teniente general que te visitó.

También se acometió la adecuación de tus pistas. Pistas sí, porque eran dos. Cruzadas como las dos primeras de Barajas, aunque, a fecha de hoy, él tenga tres y tú una sola. Pero esta no es ni un mínimo reflejo de lo que era por aquel entonces. Sus 800 metros escasos pasaron a ser inicialmente 1100. La última actuación consiguió ampliar su longitud hasta los 1500 metros actuales. Desde que los pontoneros comenzasen una inicial remodelación, siempre bajo la dirección de nuestros ingenieros aeronáuticos de Zaragoza, con idea de que pudiese soportar la toma del C-130 Hércules (recién adquirido



por el Ejército del Aire) hasta hoy, varias han sido las ocasiones en las que se han repetido las actuaciones para mejorar eso que los técnicos llaman «capacidad portante», profundizando y alargando la excavación, el relleno por capas con materiales seleccionados y su compactación.

Aviación militar, claro. Pero también aviación civil, deportiva y contraincendios. También aviación de aeromodelos y algún que otro ultraligero, uno de los cuales llegó a posarse en la copa de un olivo.

Domingos por la mañana, cabeceira de pista. Pequeños aeromodelos zumban y revolotean como enormes abejorros aprovechando el espacio y la pista que, para sí, hubieran deseado los F/A-18 Hornet. No, no sois ellos, pero habéis sido bienvenidos y ésta ha sido vuestra casa.

Eta obligada de tantas vueltas aéreas organizadas por aeroclubes civiles. Calidez y afecto, respeto y admiración. Reconocimiento y gratitud. Sentimientos presentes, visibles, de todos los participantes hacia ti, hacia nosotros. Algún llamativo incidente, nada importante, nos llevamos también en la mochila de las vivencias. Magnífico, precioso bimotor, desaparecido en la nube de polvo del despegue y aparecido, disipada ésta, entre las cepas de la viña.

Refugio, como si de aves esteparias se tratase, de aeronaves entregadas al medio ambiente. Desde apagafuegos hasta fumigadoras. Y no quiero olvidar tu colaboración con los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado. También para ellos has mostrado tu utilidad.

Lugar de instrucción avanzada. Muchos «cobaya» e incontables Plan de Lanzamiento de Instrucción de Cargas (PLIC) en los que me tuve que acercar, junto a otros, a tu pista para que pudieses ofrecer los servicios necesarios. Toma de tierra con la Dornier en apenas diez metros de camino, ni siquiera de pista, al lado de la «casa». Cierzo de muchos nudos y descenso



C-295

simulando un helicóptero cualquiera de los escuadrones SAR que en tus tierras se posaron. También vi a los artilleros antiaéreos y a los del «curso de guerrilleros» de nuestros compañeros del Ejército de Tierra adiestrarse en tus tierras.

Yo mismo, una vez fui tu huésped. Ejercicio Tormenta del 2012, 18 hombres, 16 horas de trabajo y un Role 2 completamente operativo. Colaboración de UMAAD-Zaragoza con Cruz Roja Española, Ejercicio QUIREX. Simulacro de una NEO (operación de extracción de no combatientes) durante un conflicto hipotético. No podía faltar la evacuación aérea sanitaria en un CASA-295. Magnífico esfuerzo. Satisfacción completa.

Pero volvamos a la instrucción avanzada para tripulaciones de aviones de transporte y paracaidistas. Lanzamientos de cargas y de personal. Y, cómo no, tomas. También nocturnas y de máximo esfuerzo. Hoy lugar de adiestramiento de tripulaciones internacionales dentro de los ETAP C/T (European Tactical Airlift Program Course/Training).

Te siguen visitando los Aviocar C-212 y los Casa-295. Los C-130 Hércules han dejado de hacerlo hace unos días tan solo. Progresivamente, visitas menos numerosas las de nues-

tros Hércules y más abundantes las de los amigos. Pero ahora juegas las ligas mayores.

El Airbus 400-M es la refulgente estrella que te necesita, que precisa de ti para poder ser lo que es. En tu pista de tierra no preparada, aunque adecuadamente remodelada, alargada y compactada, obtuvo la certificación para tomas fuera del asfalto. Y a tí siguen llegando periódicamente, sin descanso. Y tú acumulas sus brutales tomas y te desangras y desgarras con el terrible impacto de cada una de ellas. Y de nuevo es necesario volver a reacondicionar y compactar tu pista. El polvo de tu piel, ocultando uno de estos colosos (del que únicamente sobresale el morro y los motores), óleo sobre lienzo pintado por una persona muy próxima, me acompañó en el despacho los últimos años en activo. Hoy lo hace desde mi domicilio.

En tus pistas aprendí a distinguir un PDS (Platform Delibery System) de un CDS (Container Delibery System). El primero saliendo del avión mediante un paracaídas extractor, mientras que el segundo lo hace por gravedad, aunque cuando descienden con sus tres campanas abiertas sólo esperas que caigan cerca de la «cruz». Aluciné con los LAPES, en los que el avión,

esta vez a ras de suelo, suelta una carga cuyo paracaídas no «para» caída alguna sino que detiene su avance.

Vi paracaidistas hollar tus tierras tras levantarse y recoger sus telas. Los he visto saltar delante de tus edificaciones. Salir y abrir, para eso anclan la cinta al avión, en los saltos automáticos. Les he visto arrastrados por el viento antes de poder «hundir» la campana del paracaídas. Y a ese otro le vi saltar y caer rápido, muy rápido. Paracaídas cerrado, terror en nuestras miradas, velocidad en las piernas. Apertura del de reserva antes de llegar al suelo. Toma de tierra y puesta en pie, suspiro colectivo de alivio. Caída al suelo, nueva carrera. Al final, él blanco céreo y nosotros rojos y jadeantes.

Los he visto saltar desde alturas en las que es difícil distinguir el avión. Puntos apenas perceptibles cuyo

tamaño crece con los segundos. Los hemos contado innumerables veces y hemos respirado de alivio, en todas ellas, al comprobar que ninguno había faltado a su cita con la apertura. Pero también, en ocasiones (las menos, gracias a Dios), tu regazo ha sido duro, demasiado duro, y no ha tenido piedad de piel y ni de huesos.

No has pasado desapercibido para nuestros generales, los tuyos. Recuerdo la preocupación con la que el ayudante del nuevo teniente general, hace de esto muchos años, estaba preparando la visita a tus instalaciones. Un cierto desasosiego le rondaba, dado el halo de rectitud y exigencia que le precedía. Pero, según me contaron más tarde, bastó un «sin novedad» y un «recuerdos del almirante ...» de tu, casi «eterno», jefe para que el ambiente se

relajase y la visita fuese la antesala de otras más.

Has acogido a los presidentes autonómicos de Navarra, Aragón y la Rioja. Cualquiera diría que emulaste la mesa que, en la vecina Valverde, reunió a Alfonso VIII de Castilla, Alfonso II de Aragón y nuestro Sancho VII, llamado «el Fuerte». Aunque en aquel caso, cuenta la tradición, lo hicieron sin salir, ninguno de ellos, de su propio reino.

Y también has recibido a reyes. La última vez que S.M. Juan Carlos I te honró con su presencia fue en el 2007, con ocasión de la muestra de capacidades expedicionarias del Ejército del Aire. Hospital (Role 2), comunicaciones, seguridad, mando y control, evacuaciones aéreas sanitarias, NBQ, aviación de combate y de transporte, CSAR, etc. se distribu-



Escuadrón de Apoyo al Despliegue Aéreo, EADA preparando un salto desde un C-295 del Ala 35 dentro del Curso de Entrenamiento Avanzado de Transporte Aéreo Táctico. (Imagen cedida por Sergio Ruiz González)

yeron por tu suelo y sobre tu cielo. Pero no lo podías poner demasiado fácil. Te guardaste, y nos ofreciste, uno de esos escasos días de lluvia que disfrutas anualmente, como si quisieses que no olvidásemos la dificultad de nuestra misión.

También te honra haber sido elegido como helipuerto, construido con ocasión del evento, durante la visita que doña Sofía, nuestra reina, realizó a las tierras riberas con motivo de la inauguración del hospital que lleva su nombre. Nombre que no deja de sonar en la boca de todo hombre y mujer de aquí, de las tierras vecinas regadas por el Queiles y de aquellas otras cercanas Ebro arriba.

Igualmente, recibiste a S.M. Felipe VI siendo Príncipe de Viana (también de Asturias y de Gerona, claro). El motivo, uno más de los innumerables ejercicios de instrucción y adiestramiento, del Ejército del Aire y las FAS, que hospedas.

Mucha vida en tu contexto. Alegrías y satisfacciones. Ansiedad y

angustia. Y sí, también en ocasiones, dolor. Intenso dolor.

Finales de febrero del 84. Cae la tarde y arrecia la ventisca. Tu piel se cubre de blanco mientras esperamos un C-130 Hércules de la USAF. En plena tormenta, y cinco minutos antes de la TOT (Time Over Target), el CCT (Combat Control Team) americano escucha, por radio, una especie de estertor. Después, nada más. Silencio absoluto. No vuelves, no volvemos, a saber nada de él.

Te dejamos y nos vamos a su encuentro. Lo encontraremos la madrugada siguiente en las cercanías de Borja, en la ladera de lo que conoces, conocemos en el pueblo, como la Muela de El Buste. Tripulación y paracaidistas, americanos ellos, no pudieron llegar a tí. Y entre ellos uno de nosotros, de los tuyos, un amigo.

Ese día aprendí, y aprehendí, el verdadero significado del beso con el que sellamos nuestro juramento a la bandera. Sí, hasta la última gota.

Desgraciadamente no fue el último que nos dejó yéndote a visitar. Otro amigo nos abandonó, justo antes de llegar al suelo, al lado de la carretera que nos lleva a Tudela.

También la aviación deportiva te ha ofrecido su gente. Recuerdo ese aviador navarro que hizo su última acrobacia sobre tu cielo. No. No sé cuantos pudiste ver en tus inicios, pero supongo que serán más, muchos más, de los que yo podría soportar.

En ti hemos aprendido, nos hemos instruido y adiestrado. Serás aula para muchos más. De aquí y llegados de fuera. Grandes y pequeñas aeronaves. Y seguirás prestando tu suelo a quien de urgencia lo necesite y a quien venga de visita. A otros ofrecerás agua que lanzar al fuego y al humo.

Has acogido a muchos. Muchos de todos ellos son compañeros. Otros, amigos. Los menos, casi hermanos. Y algún otro, hermano. No, no os nombro a ninguno, pero se quiénes sois cada uno de vosotros. También sé que vosotros, también. ■



C-295 del Ala 35