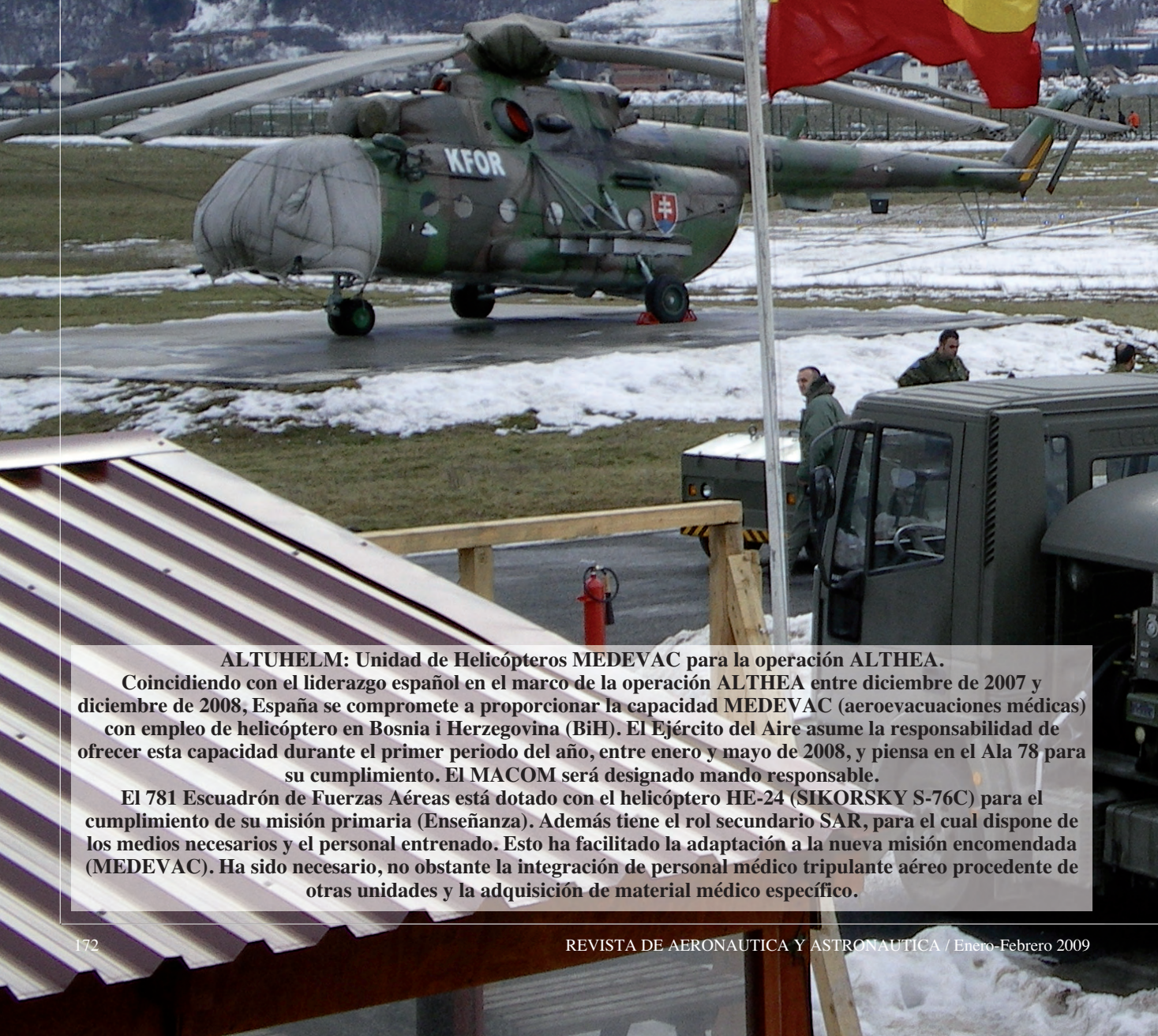


Altuhelm

el Ala 78 se estrena en misiones internacionales (operación ALTHEA)

JOSÉ M. MUNAIZ ASENJO
JOSÉ GABRIEL GÁRRIZ HERNÁNDEZ
Comandantes de Aviación



ALTUHELM: Unidad de Helicópteros MEDEVAC para la operación ALTHEA.

Coincidiendo con el liderazgo español en el marco de la operación ALTHEA entre diciembre de 2007 y diciembre de 2008, España se compromete a proporcionar la capacidad MEDEVAC (aeroevacuaciones médicas) con empleo de helicóptero en Bosnia i Herzegovina (BiH). El Ejército del Aire asume la responsabilidad de ofrecer esta capacidad durante el primer periodo del año, entre enero y mayo de 2008, y piensa en el Ala 78 para su cumplimiento. El MACOM será designado mando responsable.

El 781 Escuadrón de Fuerzas Aéreas está dotado con el helicóptero HE-24 (SIKORSKY S-76C) para el cumplimiento de su misión primaria (Enseñanza). Además tiene el rol secundario SAR, para el cual dispone de los medios necesarios y el personal entrenado. Esto ha facilitado la adaptación a la nueva misión encomendada (MEDEVAC). Ha sido necesario, no obstante la integración de personal médico tripulante aéreo procedente de otras unidades y la adquisición de material médico específico.

LA MISIÓN

Se requiere un helicóptero con su tripulación y equipo médico alertado durante 24 horas basado en Camp Butmir (Sarajevo) con un radio de acción que cubra toda el área de operaciones (BiH). La situación general en BiH se puede calificar como de calma y estable y la amenaza contra aeronaves se considera baja, lo que permite operar a los HE-24 sin cambios de configuración relacionados con la autoprotección.

Para cumplir esta misión, el Ala 78 planeó desplegar 2 HE-24, dos tripulaciones y el personal de apoyo y mantenimiento mínimo necesario (total 19 personas). La unidad AL-

TUHELM se completaría con dos médicos designados por IGESAN-DEF. En el mes de enero dos miembros más del Ala 78 (1 oficial CINT y 1 cabo 1º) desplegaron en Sarajevo integrándose en el Elemento de Apoyo Nacional Español (NSE) con la misión de apoyo a ALTUHELM en materia de adquisiciones locales. Posteriormente, en febrero, se incorpora a la unidad un cabo 1º técnico en combustibles para efectuar aditivado de combustible.

El lugar de despliegue, dotado de todo tipo de infraestructuras y donde ya operan unidades de helicópteros desde hace muchos años facilita la planificación y la ejecución de la misión. No obstante y a pesar de la cor-

ta duración de la misma, ha supuesto un importante esfuerzo para la Unidad por ser su primera misión internacional, sin menoscabo del cumplimiento de sus misiones primaria (enseñanza) y secundaria (SAR) en territorio nacional. Sin embargo ha sido necesario retrasar el inicio de la temporada de exhibiciones de la Patrulla Aspa.

EL DESPLIEGUE

El despliegue del personal y material se efectuó en tres oleadas: La primera el 14 de diciembre de 2007 en la que se desplaza un oficial y un suboficial junto con el Kit de despliegue desde la Base Aérea de Morón a



Plataforma española en Camp Butmir.



Rutas de despliegue y repliegue de los HE-24.

Sarajevo en un T-10. El 17 de diciembre salen de Armilla 11 componentes de ALTUHELM que llegan a Sarajevo ese mismo día.

El 16 de diciembre salen de Armilla en vuelo los dos HE-24 con dos pilotos y un mecánico a bordo en cada uno. El despliegue en vuelo de los dos HE-24 se planeó para ejecutarse en tres etapas con pernoctas en Alghero (Cerdeña) y Split (Croacia) saliendo de Armilla el 16 de diciembre del 2007 y llegando a Sarajevo el 18 de diciembre de 2007.

La primera etapa se realizó según lo previsto, pero la mala meteorología impidió la llegada a Split hasta el 19 de diciembre. Desde ese día y hasta el 23 de diciembre no es posible la llegada a Sarajevo por niebla densa y condiciones de engelamiento en Sarajevo. Fueron cuatro largos días en Split. Las horas pasaban despacio en el aeropuerto donde esperábamos cada nuevo TAFOR con la esperanza

de una ventana de entrada. Parecía mentira que desde Split donde disfrutábamos de clima primaveral con cielos despejados no fuéramos capaces de llegar a nuestro destino a tan sólo una hora de vuelo, y donde ni en visual ni en instrumental era posible la entrada. Pero ya habíamos comprobado con un intento frustrado el día 19, que la escasa visibilidad y bajas temperaturas eran reales en Sarajevo.

Por fin el día 23 un TAFOR nos daba una esperanza de aumento de visibilidad a medio día y decidimos intentarlo. Llegamos al valle de la niebla y con 1.000 m de visibilidad, el controlador de aproximación del aeropuerto de Sarajevo nos autorizó como VFR especial. Rompimos la formación y al fin llegamos a Camp Butmir. Nadie nos esperaba dadas las condiciones (los vuelos programados para ese día habían sido cancelados). Media hora después de nuestra llega-

da, el Aeropuerto Internacional de Sarajevo se cerraba de nuevo.

El número de horas totales empleadas en el despliegue fue de 28:30 horas.

LA OPERACIÓN

El servicio de alarma MEDEVAC ofrecía una disponibilidad de 24 horas con tiempo de reacción de 30 minutos entre orto y ocaso y de 1 hora entre ocaso y orto. Diariamente entraba de servicio el siguiente personal de ALTUHELM: 1 piloto, 1 copiloto, 1 mecánico de vuelo, 1 médico de vuelo y 1 Diplomado Universitario en Enfermería (DUE). Además entraba de apoyo en tierra el siguiente personal: 1 suboficial de pista y barracón, 1 tropa de auxiliar de pista y barracón y 1 suboficial o tropa de combustibles. La forma de activación era por móvil desde el JOC (Join Operations

Center) de EUFOR al comandante de aeronave y éste activaba el plan piramidal de ALTUHELM.

La operatividad mantenida durante la misión desde el 4 de enero, momento de inicio de la misión hasta el relevo con la Unidad de FAMET (1 de mayo) ha sido del 100%. Durante ese tiempo se han realizado un total de 74:50 horas de vuelo, de las cuales, 66:30 han sido empleadas en vuelos de instrucción de tripulaciones (reconocimiento de zona y lugares establecidos de toma) y pruebas en vuelo y 08:20 en beneficio de EUFOR: 1 desfile conmemorativo y 4 misiones reales MEDEVAC. Las 4 misiones requeridas se han llevado con éxito y cumpliendo en todos los casos los tiempos de reacción establecidos.

La única incidencia durante la realización de los vuelos de instrucción fue el aterrizaje en la HLS (Helicopter Landing Site) autorizada de Vlasenica (35 NM de Camp Butmir) debido a condiciones METEO. El helicóptero se recuperó en vuelo cuando el tiempo mejoró el 9 de marzo. Durante ese tiempo se recibió el apoyo de un equipo de observación de EUFOR que estaba desplegado en ese punto y un pelotón de la compañía



Relevo jefes de unidad, etc. Munaiz y etc. Gárriz, marzo 2008.

Personal de ALTUHELM
(1º Relevo).



polaca del batallón multinacional, que se iba relevando.

Tal cual estaba planeado, a mitad de misión se efectuó el

relevo del jefe de destacamento (comandante de aeronave más antiguo) y del resto de pilotos y tripulantes.

MISIONES REALES

La razón de ser de todo el dispositivo desplegado en BiH, era y es poder ofrecer una cobertura MEDEVAC a todas las unidades de los distintos países desplegadas en la zona de operaciones. Como siempre se dice en estos casos, y más en concreto a la hora de misiones MEDEVAC, la mejor noticia sería haber terminado el destacamento con cero misiones. No ha sido este el caso, habiéndose realizado un total de cuatro misiones MEDEVAC en cuatro meses de operación. Esta cifra supera con creces la media de misiones realizadas hasta la

fecha, basta decir que durante el destacamento MEDEVAC realizado por unidades italianas, sólo realizaron una misión real en los últimos ocho meses de operación.

Antes de continuar con la exposición del artículo, unas consideraciones generales sobre la importancia de disponer un medio aéreo (helicóptero) en misión MEDEVAC en el desarrollo de la operación "Althea". En primer lugar, parte del contingente está desplegado en pequeños "LOT,s" (Equipos de observación y enlace) por toda la orografía de BiH. En segundo lugar, la cobertura sani-

taria ofrecida por el país no está totalmente desarrollada, se podría afirmar que el único hospital con capacidades médicas comparables a las que encontramos en España, sería el "Hospital de Kosevo" en Sarajevo. Por último, el transporte por carretera, está muy limitado por la falta de infraestructuras y las condiciones climáticas. La velocidad media de circulación en las carreteras de BiH es de 60 Km/h. En los meses invernales muchas de ellas se encuentran cortadas bien por nevadas o por desprendimientos de tierra. En este contexto es fácilmente entendible, que incluso dolencias médicas leves pueden llegar a tener consecuencias fatales, debido al excesivo tiempo que tarda el paciente en obtener asistencia médica adecuada. De hecho, son muchas las naciones que exigen de EUFOR disponer de una cobertura MEDEVAC para poder desplegar sus respectivos contingentes.

Retomando el tema del artículo, se describirá brevemente cada una de las misiones.

La primera misión, que se realizó el día 11 de febrero, fue ejecutada en el contexto de lo que se denomina MEDEVAC ESTRATÉGICO. Un oficial del ejército austriaco sufrió una dolencia que obligaba a una rápida repatriación a su país para poder recibir el tratamiento adecuado. Dicho oficial se encontraba en el área de Tuzla y tuvo que ser evacuado



Labores de mantenimiento.

hasta el aeropuerto de Sarajevo y transferido al avión medicalizado que le llevaría a su país.

La segunda misión se realizó el 21 de febrero, consistió en la evacuación de dos soldados españoles que se encontraban de maniobras en el área de Glamoc (campo de tiro). Fueron evacuados en helicóptero hasta Camp Butmir y desde allí en ambulancia hasta el hospital de Sarajevo.

La tercera misión se realizó el 8 de abril. El servicio de MEDEVAC proporcionado por EUFOR es

ú n i c a -
mente
en be-
neficio de personal mili-
tar o civil que trabaje para
EUFOR u OTAN desplegado
dentro de BiH. Excepcionalmen-
te, cuando se en-

ciente era muy grave y requería de una evacuación urgente.

Es con diferencia la misión más compleja de las cuatro realizadas. Dada la gravedad del herido, existía una probabilidad bastante elevada de que pudiese entrar en parada cardio-respiratoria durante el desarrollo de la evacuación. Naturalmente, a bordo del helicóptero disponíamos de desfibrilador para usar en caso de necesidad, pero existe una limitación,

cretas previamente reconocidas y desminadas, denominadas HLS. Como siempre para no olvidarnos de Murphy, el vuelo se realizó desde el hospital de Bihac, el área más alejada de la zona de operaciones hasta el hospital de Sarajevo, precisamente la ruta con menor número de HLS,s. Durante todo el vuelo se prestó una especial atención al terreno sobrevolado intentando localizar posibles zonas libres de minas, en el caso de te-

cuentre en grave riesgo la vida de la persona, COMEUFOR (comandante jefe de las fuerzas de EUFOR en BiH) puede autorizar el uso del MEDEVAC en beneficio de personal civil ajeno a EUFOR y OTAN. Este es el caso de esta misión que se realiza en beneficio de personal civil: varón de 19 años politraumatizado por accidente de moto. El pronóstico del pa-

no se puede usar en vuelo, es necesario tomar tierra antes de usarlo. Este hecho que en una evacuación realizada en España no tiene mayor trascendencia, es muy problemático en un teatro de operaciones con una amplia presencia de zonas minadas, como es el caso de BiH, en el que los helicópteros solo pueden tomar en áreas muy con-

que
realizar
una toma.

La cuarta y última misión se realizó el 24 de abril, consiste en evacuar a un soldado suizo perteneciente al LOT de Bugojno hasta el

Misión real: evacuación de paciente crítico desde Bihac.



hospital de Sarajevo con síntomas de apendicitis. Esa misma tarde fue operado en el hospital.

Todas las misiones fueron completadas con éxito, con la satisfacción de haber aportado nuestro granito de arena para ayudar a salvar vidas humanas. Además en todas ellas, el tiempo de respuesta fue muy inferior al establecido por Operaciones Aéreas de EUFOR, reci-

biendo las correspondientes felicitaciones. Por todo ello sólo queda agradecer a todo el personal destacado (tripulaciones y personal de tierra) todo su esfuerzo que permitió dejar el listón bien alto.

LOGÍSTICA

El personal del Ala 78 desplegado en Zona e integrado en el NSE (1 oficial CINT y 1 cabo 1º) fue clave para la coordinación de las necesidades de ALTUHELM, por un lado con el jefe

de Fuerza y por otro con la SEA de la unidad.

La fecha del despliegue, final de año, incidió en no poder atender en primera instancia las necesidades logísticas que habían sido previstas, aunque se fueron solventando poco a poco durante los meses de enero y febrero.

La gestión logística de los HE-24 participantes en la operación ALTHEA se efectuó desde la Base Aérea de Armilla y, dada la duración del despliegue se descartaron inicialmente otras soluciones como la gestión remota desde zona de operaciones,



Vlasenica: la meteo nos juega una mala pasada.



*Personal de ALTUHELM
(2º Relevo).*

establecimiento de una unidad móvil de abastecimiento o el empleo de un terminal de despliegue, que está concebido para ejercicios muy cortos y no permite interactuar con el resto del SL 2000 ni hacer cambios de aeronaves. El resultado obtenido ha sido muy bueno, si bien ha sido necesario desplegar en zona gran cantidad de repuesto.

La Unidad no disponía de un kit de despliegue del HE-24 para este tipo de misiones. En tiempo record, se diseñó el kit por la Unidad y el MALOG inició las gestiones para la adquisición del material no disponible.

En pocos meses y antes de la fecha de despliegue el 70% del kit se encontraba en Armilla y el resto se fue enviando a zona durante la misión.

El problema logístico más grave por su incidencia en la operación fue la falta de combustible con aditivo antihielo en zona.

PROBLEMA DEL COMBUSTIBLE

La unidad alemana de helicópteros desplegada en Camp Butmir suministraba combustible con aditivo antihielo en Zona de Operaciones a sus helicópteros (BO-105) y al resto de las unidades desplegadas. EUFOR contrató a una compañía civil que sustituyó a los alemanes, pero que sólo proporcionaba Jet A-1 (combustible sin aditivos). Esto supuso un problema para la operación del S-76C dadas las bajas temperaturas.

Tras informar al mando de esta problemática, y dada la imposibilidad de contratar combustible adecuado en zona de operaciones, se ordenó al Ejército de Aire solucionar el problema con carácter urgente con el objetivo de no demorar la entrada en ejecución de ALTUHELM.

El MACOM coordinó las acciones para trasportar una unidad repostadora del Ala 78 con una bomba transferidora en un T-10 a Sarajevo el 4 de enero de 2008. Viajaron en el avión un ingeniero civil de MAGEN/JAO y dos militares del Ala 78, quienes se encargaron de llenar la unidad repostadora con el combustible remanente del T-10 y realizar la analítica preceptiva al combustible. La operación se llevó a cabo con éxito quedando la unidad repostadora llena en Camp Butmir y recuperándose el personal a territorio nacional con el T-10 ese mismo día.



Poniendo en marcha para una misión real.

Un mes después, personal técnico del MGEN/JAO y del Ala 78, junto con el material necesario se desplazan a Sarajevo para efectuar el aditivado de combustible jet A-1 en la unidad repostadora. A partir de ese momento se repite la operación de transformación de F-35 en F-34 (JP-8) cuantas veces es necesario y de forma autónoma con el apoyo de uno de los técnicos del Ala 78, que pasaría a aumentar la plantilla de ALTUHELM hasta el final del despliegue.

REPLIEGUE

Todo el material posicionado durante el despliegue no era posible replegarlo en una sola oleada, además

era necesario desgasificar la unidad repostadora antes del repliegue. Teniendo en cuenta la estadística de temperaturas, para poder operar con combustible jet A-1 sin aditivos, se escoge el 24 de abril para iniciar el proceso de desgasificado.

El día 24 de abril llega un T-10, con unidad desgasificadora. Al día siguiente sale el mismo T-10 con la unidad desgasificadora, unidad trasvasadora, GPU, mula eléctrica y diverso material no esencial para finalizar la misión.

El día 1 de mayo despegan de Sarajevo los dos HE-24, que llegarán a

Armilla el día 3 de mayo, después de haber realizado escalas en Ancona, Grosseto, Alghero y Son San Juan. Al contrario que en el despliegue, la meteo se portó bien, cumpliendo con lo programado.

El día 2 de mayo se recupera el resto del personal del destacamento, en vuelo comercial, excepto tres personas que se quedan en Sarajevo para recuperarse con el resto del kit de despliegue

en un T-10 el día 6 de mayo.

CONCLUSIONES

La unidad ha afrontado con ilusión su estreno en despliegue para misiones internacionales, que ha supuesto una experiencia muy positiva para el personal que ha participado.

Se ha cumplido la misión con éxito mientras simultáneamente se mantenía el nivel de esfuerzo en Armilla: cursos de helicópteros y SAR nacional. Los "culpables" no son sólo los que desplegaron sino los que desde España han empleado su tiempo en ello, y en particular el personal de Armilla que se quedó con ganas de desplegar y además soportó un esfuerzo extra en el día a día del Ala 78. ■