

Operación Cruz del Sur

Coordinación de actividades en Sudáfrica

ÁNGEL ACEBES PUERTA
Comandante de Aviación



La Operación Cruz del Sur surge con objeto de proporcionar el apoyo necesario al CLAEX, para desplegar en la Base Aérea de Overberg (Sudáfrica), y completar el plan de ensayos necesario para finalizar la integración del misil KEPD-350 "TAURUS" en el avión F-18 español. Desde el punto de vista organizativo y operativo la realización de esta campaña en el extremo sur del continente africano ha supuesto para el Ejército del Aire (EA) un au-

téntico reto a la hora de evaluar su capacidad expedicionaria.

La naturaleza de las pruebas de vuelo del misil "Stand-off" TAURUS exigía el desarrollo de las misiones en una zona de gran extensión y con capacidad de garantizar un seguimiento permanente del misil, incluso a muy baja cota. Por ello, tras la evaluación de otros polígonos internacionales, se decidió la opción Sudafricana ya que cumplía mejor con los requisitos establecidos por el EA.

ZONA DE OPERACIONES

El polígono instrumentado de Overberg (OTB) se encuentra situado en la costa sur de Sudáfrica, a unos 200 kilómetros de Ciudad del Cabo. Cuenta con una extensión de 43.000 hectáreas con alrededor de 70 kilómetros de costa. La topografía del área varía desde una zona plana en el oeste, a una zona rocosa próxima a la costa en el este. Inicialmente, el complejo fue construido con la idea de albergar un centro de seguimiento de satélites, sin embargo posteriormente se decidió que su actividad principal fuese la realización de ensayos de

instrumentación. Desde 1991, OTB se ha convertido en un referente a nivel internacional como polígono de ensayos, dando servicio a diferentes países como: Italia, Inglaterra, Suecia, Singapur, Alemania y por primera vez a España. Las instalaciones del polígono cuentan con la gran ventaja de encontrarse junto a la Base Aérea de Overberg (centro de ensayos de las Fuerzas Armadas de Sudáfrica).

ORGANIZACIÓN DE LA OPERACIÓN

La operación Cruz del Sur, propiamente desde el punto de vista organizativo, comenzó con la fase



Los medios del EA llenan la rampa de la base aérea de Overberg.

de Site Survey realizada por un grupo de miembros del EA que se desplazaron al polígono de Overberg (OTB) durante la primera semana de mayo de 2008 con objeto de identificar los diferentes aspectos más importantes para la preparación de un futuro despliegue en aquella zona. Inicialmente, el grupo dividió el trabajo en tres áreas diferentes para completar a tiempo tan ardua tarea. De esta forma, se evaluaron los aspectos logísticos, operativos y técnicos, emitiendo un informe final que sirvió de base para continuar con las siguientes actividades desde España.

Posteriormente, tras haber sufrido un aplazamiento por diferentes circunstancias el primer intento de haber realizado la operación en el mes de noviembre de 2008, se decidió finalmente llevar a cabo la campaña durante el mes de mayo de 2009.



Fauna "un tanto especial" en los alrededores de Overberg.

El transporte en la operación "Cruz del Sur"

DIEGO MAURICIO HERNÁNDEZ VICENTE
Coronel de Aviación

Una vez dada la orden de proceder para la operación "Cruz del Sur" por parte del jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire, la Dirección de Abastecimiento y Transporte del MALOG se puso a trabajar como responsable del traslado de los medios de apoyo a dicha operación entre España y Sudáfrica; esto implicaba, además del transporte, todo los requisitos necesarios de sanidad y aduanas, tanto en España como en Sudáfrica, decidiéndose que dicho transporte se llevase a efecto, parte por vía multimodal (camión y barco), y parte en aviones del Ejército del Aire.

Las primeras acciones que se llevaron a cabo fueron solicitar a: GJMAGEN apoyo de una escolta técnica, que supervisaría el movimiento de la carga en todo momento, así como el estado de los precintos de los diferentes contenedores a lo largo de todo el itinerario. Fue asignado para éste cometido el subteniente Juan Antonio Velasco Gálvez, destinado en la MAESMA.

MAPER/DISAN apoyo de personal que llevara a cabo la fumigación de los diferentes embalajes para cumplir con todos los requisitos legales necesarios de desinfección y desinsectación exigidos por las autoridades españolas y

sudafricanas, aportando los correspondientes certificados, en español e inglés.

Las unidades participantes los manifiestos de carga indicando peso, volumen, dimensiones, y valor de la mercancía a efectos del contrato del seguro.

Una vez recibidos los manifiestos de carga, se solicitó al operador logístico (S.L.I.) presupuesto del transporte incluidos tasas de aduanas y seguros del material que iría en barco y del que iría en avión. Se calculó inicialmente que serían necesarios 13 contenedores de distintos tipos (seis de ellos cerrados, cinco del modelo abierto, y dos del tipo batea) dadas las características de la carga a transportar (vehículos pesados, barreras de frenado, material potencialmente peligroso, como líquidos anticorrosivos, carburantes, etc.).

El 2 de marzo se inició la fase de ejecución del transporte multimodal, depositando tanto la industria (SENER/TSG), como las unidades participantes (ALA 12, CLAEX, EADA, MAESMA...), la carga a transportar en la SATA de Torrejón, procediéndose entonces a:

- Comprobar los manifiestos de carga.
- Fumigación de los embalajes.
- Identificación del material peligroso.

Como parte integrante de la carga se encontraban las barreras de frenado de aviones, que debían estar colocadas en Overberg (base aérea sudafricana dónde se iba a realizar la operación) antes de la llegada de nuestros aviones de caza, prevista para el día 5 de mayo (desconociéndose las características del terreno, el cálculo del tiempo para su instalación condicionaba la salida del transporte). Concluidos



Dentro de la organización de la campaña sudafricana, son muchos los miembros del EA que han contribuido con su granito de arena para conseguir el deseado éxito de la operación. En mi caso particular, como jefe accidental del programa Taurus, he tenido un elevado grado de participación y responsabilidad en el desarrollo de la campaña, encargándome directamente de gran parte de las actividades en territorio sudafricano. Mi nivel de dedicación especial en esta tarea se vio ratificado, sobre todo tras recibir unas claras directrices por parte del mando: "Eres el primero que vas, y serás el último en regresar". Con este planteamiento, uno decide afrontar el reto con la mayor ilusión y motivación posible, centrándose desde el primer momento en las múltiples tareas que conlleva la organización de una campaña de estas dimensiones. Un simple des-

cuido organizativo podía suponer un grave problema en la operación, sobre todo cuando la distancia al país de origen es tan grande.

PREPARATIVOS PREVIOS A LA CAMPAÑA

La primera actividad relacionada con la operación Cruz del Sur en Sudáfrica consistió en la recepción y ubicación en la Base Aérea de Overberg de los contenedores con material para la campaña que habían sido transportados desde España por vía marítima. Una vez completado el trámite aduanero, se continuó con la siguiente tarea que consistía en la instalación de una barrera móvil de frenado en una de las pistas de la base de Overberg.

La necesidad de disponer de un cable de frenado en Sudáfrica para el F-18 era debido a tener la ca-

los trabajos, e introducida la carga en sus contenedores, se comprobó que el número de estos quedaba reducido a: tres contenedores del tipo cerrado, cinco del tipo abierto y dos del tipo batea. (Foto contenedor tipo batea), con el correspondiente ahorro de tres contenedores.

Se tuvo que seleccionar el puerto de salida, optándose por el de Valencia y como alternativo el de Algeciras. En cuanto al día se escogió que fuera el 21 de marzo, ya que aunque parecía prematuro, el esperar al siguiente barco (una semana más tarde) podría implicar no disponer de tiempo suficiente para instalar las barreras de frenado en la base de Overberg. Se decidió que la carga se encontrara en el puerto de Valencia entre los días 10 y 11 marzo por diversos motivos:

- Llevar a cabo los trámites de aduana:
- (Podía faltar documentación.)
- (Podía no ser correcta la que se presentaba)
- Valencia se encontraba en sus fiestas de Fallas.
- Estaba prevista una huelga de estibadores para el día 25 de marzo.

El barco zarpó no sin antes haber solucionados diversos problemas acaecidos en la Aduana, y tras dos días de travesía atracó en el Puerto de Las Palmas donde la carga tuvo que ser trasladada al buque que la llevaba hasta Ciudad del Cabo. En Las Palmas se pidió al GJMÁCAN personal de apoyo a la escolta técnica para revisar los precintos de los contenedores y colocar nuevamente etiquetas que se habían despegado y perdido.

Aunque todo lo planificado se estaba cumpliendo, nos encontramos en Las Palmas con una huelga encubierta de los estibadores del Puerto que propició que se retrasase la salida del barco hacia su destino final en Ciudad del Cabo. (Afortunadamente, el adelanto en la fecha de partida de Valencia, compensó este retraso).

El barco zarpó el día 31 de marzo, llegando a Ciudad del Cabo el día 12 de abril, procediéndose a la descarga de los diez contenedores, pasar aduana, sólo a efectos de licencias, y traslado de la carga hasta la base de Overberg en dos convoyes de camiones, dado que la legislación sudafricana no permite más de cinco camiones por convoy. Tanto por parte del "escolta técnica", subteniente Velasco, como de la coordinadora del transporte enviada por SLI, Marisol Torrico Vera, que también estuvo presente en los trabajos efectuados en la SATA de la base aérea de Torrejón, se revisó el material, encontrándose pequeños desperfectos (como el que aparece en la fotografía) que posteriormente fueron reclamados a la compañía aseguradora.

El día 17 de abril se efectuó la apertura de los contenedores y revisión de la carga por parte de las autoridades sudafricanas, siendo ésta correcta, y se procedió a la instalación de la



barrera de frenado que finalizó diez días más tarde, efectuándose comprobaciones de la misma en los días sucesivos con resultados satisfactorios.

El día 30 de abril, el personal perteneciente a SENER/TSG se hizo cargo de su material e inició los trabajos de adaptación del misil.

En los días posteriores y en diversas oleadas fueron aterrizando los aviones de transporte con el material restante y con el personal que participaba en la misión, llegando los F-18 el día 5 de mayo. Al día siguiente se pasó la aduana del material que transportan los aviones, siendo correcta la inspección, y comenzando entonces la ejecución real de la operación.

El día 3 de junio, finalizadas las operaciones, los F-18 despegaron de Overberg de regreso a sus bases, y cuando se encontraban en el punto de "no retorno", en vuelo hacia Libreville, se procedió a desinstalar la barrera de frenado, introducirla en su contenedor, y trasladarla a Ciudad del Cabo para embarcarla, junto a los otros contenedores que ya se habían transportado previamente, en el buque que zarpó hacia Las Palmas cuatro días más tarde.

El transporte multimodal de regreso transcurrió sin novedad, siguiendo el mismo itinerario que a la ida a Ciudad del Cabo, en sentido inverso, y atracando el barco en el puerto de Valencia el día 27 de junio según lo previsto. Efectuados los correspondientes trámites de aduanas, la carga se transportó de regreso a la base aérea de Torrejón los días 1 y 2 de julio, donde fue recogida por las unidades participantes en la operación, incluida la industria, dándose por finalizada la misión por parte de la DAT.

Los trabajos de apoyo por el transporte a la operación Cruz del Sur, han tenido una duración total de cuatro meses, y han constituido una experiencia muy positiva en todos los aspectos, manifestándose una vez más la necesidad de una estrecha coordinación y colaboración entre la planificación y ejecución, operativa y logística •

pacidad de poder frenar el avión con seguridad ante un fallo en algún sistema que obligara o aconsejara la realización de un enganche de emergencia. Por ello, el EA desplegó en Sudáfrica, tanto medios personales como materiales, para garantizar el mayor nivel de seguridad ante cualquier incidencia de este tipo. Cabe mencionar que en todo el territorio sudafricano, no existe ninguna barrera de cable de frenado, ya que los aviones militares sudafricanos no disponen de gancho para realizar maniobras de enganche.

En el marco de cooperación, el Ejército del Aire firmó un acuerdo bilateral con la Fuerza Aérea sudafricana donde se establecían una serie de apoyos a proporcionar por parte de la nación anfitriona, sobre todo en temas de acceso del personal al país, sanidad, y utilización de equipos e instalaciones dentro de la Base Aérea de Overberg.

EJECUCIÓN DE LA CAMPAÑA

Una vez comenzada la fase de ejecución de la campaña, mi labor como responsable de la oficina

de programa consistió en coordinar las actividades entre la industria, que apoyaba en los trabajos de integración del misil, el CLAEX, como unidad del EA responsable de la parte técnica, y los representantes del polígono OTB.

El desarrollo de las misiones se realizó según una planificación anteriormente consensuada por todos los participantes. A pesar de sufrir una serie de problemas técnicos en la fase inicial, se pudo completar el plan de ensayos en su totalidad según los tiempos previstos. Cabe destacar que la meteorología durante la campaña fue bastante favorable, aún teniendo en cuenta que durante esas fechas comenzaba el invierno en el hemisferio sur.

FINALIZACIÓN DE LA CAMPAÑA

Tras haberse realizado satisfactoriamente la última misión de lanzamiento real del misil TAURUS, comenzó la fase de repliegue. En toda operación es siempre muy importante mantener el máximo nivel de atención hasta el último momento, sobre todo cuando lo que queda por delante es un viaje de más



*Un
"espectacular
amanecer
en el extremo
del
Hemisferio
Sur.*



de 8.000 Kms por medio del continente africano. Afortunadamente, gracias al alto nivel de profesionalidad del personal del EA, junto al buen comportamiento de los aviones, se consiguió regresar a España cumpliendo los tiempos establecidos en la orden de operaciones.

La semana posterior a la finalización de la campaña, y tras haberse completado ya el repliegue del contingente español, participé junto con un oficial del Estado Mayor del Aire en una serie de reuniones con personal del Ministerio de Defensa sudafricano, así como con representantes del Polígono de Overberg para ultimar todos los detalles de tipo económico y contractuales de la operación.

Finalmente, a finales del mes de junio de 2009 se dio por finalizada la fase organizativa de la operación Cruz del Sur con el último evento que consistió en la llegada a España del material que había sido enviado por barco en la fase de repliegue desde el puerto de Ciudad del Cabo (Sudáfrica).

Tras casi dos meses de mucho trabajo, y tras haber vivido una experiencia inolvidable, regresé a mi puesto de trabajo en el Cuartel General del Aire para poder comunicar al mando el tan apreciado, y al mismo tiempo costoso "sin novedad" en la operación.

CONCLUSIONES

El éxito alcanzado tras la integración del misil Taurus en el F-18 supone un gran logro, no sólo para el Ejército del Aire, sino para el resto de las Fuerzas Armadas españolas tras la adquisición de una gran capacidad del poder aéreo en el ámbito de la defensa nacional.

Al mismo tiempo, se ha podido comprobar el alto nivel de preparación del personal del Ejército del Aire ante el gran reto que suponía la realización de una campaña de este nivel con un despliegue tan complejo a lo largo del continente africano.

El gran esfuerzo a nivel organizativo, junto con un excelente apoyo por parte de las autoridades sudafricanas, han servido de base para conseguir alcanzar con éxito los objetivos establecidos por el mando, superando uno de los mayores retos con los que el Ejército del Aire se ha enfrentado en su historia •

