

Operación «Brothers in Fire»

EDUARDO ROMERO FERNÁNDEZ
Comandante de Aviación



Escala técnica en Iraklión (Creta) previa a la llegada a Israel.

El 43 Grupo de Fuerzas Aéreas ha realizado en los últimos años numerosas salidas fuera del territorio nacional en apoyo a países amigos como Grecia, Bulgaria, Francia, Marruecos, Portugal o Israel. Este último ha sido el destino más lejano en el que ha participado en una misión de extinción hasta el momento, el país extranjero en el que más aviones españoles han intervenido en una extinción, y probablemente el de mayor presión mediática, lo que ha constituido en definitiva, un reto para esta Unidad.

Después de diferentes conversaciones telefónicas entre el coronel jefe del 43 Grupo y diferentes organismos nacionales, a las 20:30 horas del 2 de diciembre de 2010 se recibía la orden para que cuatro aviones despegasen lo antes posible rumbo a Israel con el objetivo de apoyar en las labores de extinción del incendio declarado en Dalyat El Carmel.

La maquinaria se ponía en marcha, y media hora más tarde la sección de Operaciones del Grupo se

encontraba ya a pleno rendimiento preparando todo lo necesario para emprender la misión. Había que nombrar las tripulaciones, estudiar la ruta, preparar la cartografía necesaria, solicitar todas las autorizaciones de los países a sobrevolar, y todo ello en un tiempo récord. Mientras tanto, se sucedían un sinfín de llamadas entre Estado Mayor, jefe de Grupo, agregados... Unas horas más tarde, a las 02:30, todo está listo para el despegue, solamente queda definir cuál será la base desde la que operaremos una vez en Israel.

El 3 de diciembre amaneció gris en Palma de Mallorca, la primera parada técnica del viaje. Estaba lloviendo en la isla. Estas condiciones supusieron el primer escollo al que debía enfrentarse la formación pues el UD-13 es un avión no presurizado, que normalmente se desenvuelve en altitudes de crucero situadas entre 8.000 y 11.000 pies, carente de sistemas de protección contra el hielo y sin radar meteorológico. Sin embargo, en la Unidad se sentía la



Tte. Madueño

presión desde diferentes organismos para que se despegase lo antes posible, lo que se añadía a nuestra vocación y deseo de ayudar allá donde se nos necesita.

A las 11 de la mañana, y una vez confirmado el aeropuerto de destino a través del agregado israelí, los cuatro aviones del 43 Grupo despegaban de la Base Aérea de Torrejón y tras unas dos horas de vuelo aterrizábamos en Son San Juan.

Una vez en tierra, la primera intención era salir cuanto antes hacia la Base Aérea de Sigonella (Sicilia) donde habíamos programado pasar la noche. Sin embargo, tras el análisis de las adversas condiciones meteorológicas existentes en la ruta, se decidió posponer el despegue hasta el día siguiente, pues la previsión era mucho más favorable. A la mañana siguiente las predicciones se cumplieron y el dios Eolo nos daba de nuevo permiso para continuar, sin embargo, un nuevo problema sobrevino inesperadamente. El espacio aé-

reo español estaba cerrado y todos los planes de vuelo quedaron suspendidos debido a la huelga de controladores aéreos.

Al final, y gracias a la inestimable colaboración del coronel jefe de la Base Aérea de Son San Juan, pudimos obtener directamente la autorización de Eurocontrol a través del Jefe de la torre de control del Aeropuerto de Palma. Lográbamos así que quedaran activados los cuatro planes de vuelo para proseguir el viaje. No sé si volaría alguien más ese día en España.

De esta manera despegamos de Palma de Mallorca con destino a la Base italiana de Sigonella, donde realizaríamos la segunda parada técnica para repostar. Sin tiempo que perder despegábamos una hora más tarde hacia Iraklión, capital de Creta (Grecia), donde pasaríamos la segunda noche.

A primera hora de la mañana del día 5, los cuatro aviones del 43 Grupo nos disponíamos a realizar el último salto hacia la Base Aérea de Tel Nof en Israel. Después de hora y media de viaje Atenas nos pasa con Control israelí para la comprobación de nuestra identidad, requisito previo para todo aquel que quiera obtener autorización de ingreso en el espacio aéreo del país. Esperábamos este momento con inquietud ya que, debido a la idiosincrasia de Israel, sus controles tienen fama de ser muy férreos, como más tarde pudimos comprobar.

Superados los trámites necesarios, el controlador nos dirigió por vectores hasta nuestro destino final, la Base Aérea de Tel Nof, al sur del aeropuerto internacional de Ben-Gurion. Tel Nof es una de las principales bases de la Fuerza Aérea de Israel, fue construida durante el mandato británico, posee tres pistas de aterrizaje y en ella están ubicadas un gran número de unidades entre las que destacan varios escuadrones de F-15, unidades SAR de Combate con capacidad MEDEVAC y un escuadrón de aviones no tripulados (UAV's) Herón II.

Después de llegar a nuestro destino, fuimos recibidos por el segundo jefe de la Base quien, tras darnos la bienvenida, nos condujo a la sala de briefing para informarnos de la situación del incendio así como de todos los procedimientos existentes en la zona ya que, debido a la afluencia de medios tanto de tierra como aéreos y a la situación de constante alerta que vive Israel, se había establecido un severo control para evitar posibles incidentes.

Sin perder tiempo y tras un breve pero reponedor almuerzo, despegamos hacia la zona del incendio, al norte de Israel, muy cerca de Dalyat El Carmel. Con nosotros volaban pilotos de la Fuerza Aérea israelí, que nos servirían de intérpretes, puesto que las comunicaciones en la zona de actuación se hacían en hebreo. Eran pilotos experimentados procedentes de diferentes bases israelíes que hablaban un perfecto castellano.

Los procedimientos tanto de salida como de operación fueron muy estrictos: despegue por la pista

asignada en exclusividad, ascenso a 6.000 pies orbitando sobre el campo y proceder hacia la zona de carga de agua situada, inicialmente, a 3 NM fuera de la costa más cercana al incendio. Una vez con carga de agua procedimos por unos corredores especificados y a una altitud establecida, a la zona del incendio, donde por fin nos incorporamos al “carrusel” de aviones que ya operaban en la zona, para tratar de extinguir el foco que nos habían asignado.

La situación del incendio estaba monitorizada en tiempo real ya que, en todo momento, un UAV enviaba imágenes del área de operaciones para seleccionar el objetivo más adecuado en función de su situación y los medios que trabajaban en la zona.

A las puertas del ocaso nuestro periodo llegaba a su fin. Tocaba ahora volver a tierra para dejar de nuevo los aviones listos para el día siguiente tras un duro día de trabajo.

A la llegada a Tel Nof nos informaron de los objetivos para el día siguiente. No obstante, las previsiones meteorológicas en la zona del incendio dejaban la puerta abierta a posibles lluvias, lo que probablemente modificaría los planes. Así fue, en la mañana del día 6 los pronósticos se convirtieron en realidad y la lluvia hizo acto de presencia. En el briefing matutino nos informaron de los últimos detalles sobre la situación del incendio que, tras las lluvias y las actuaciones del día anterior, había quedado bajo control. Esto hizo que quedásemos disponibles para estar en el aire en menos de una hora desde que se requiriese nuestra presencia.

Aprovechando esta situación, y debido a que uno de los aviones se encontraba muy próximo al cumplimiento de una revisión periódica de 50 horas, el personal de tierra destacado comenzó a realizar las necesarias labores de mantenimiento.

Mientras esperamos nuevas órdenes, el segundo jefe de la Base nos comunicó que nos iban a enseñar las distintas unidades ubicadas dentro de ella. La visita comenzó por el Escuadrón de F-15, continuamos con la unidad SAR de Combate y finalizó en las instalaciones del escuadrón de UAV's. Durante el re-



TTe. Madueño

corrido pudimos comprobar que todo el personal se encontraba en situación de alerta constante, preparados para entrar en cualquier momento en combate. Reflejo de ello fueron los vídeos que nos enseñaron en las diferentes unidades, como en el Escuadrón de F-15, donde hicieron gala de sus 42 derribos sin ninguna atrición, o en el CSAR, donde se organizan operaciones reales de rescate de pilotos derribados fuera de las fronteras de Israel, todas ellas con capacidad MEDEVAC (evacuación médica).

Hay que señalar que la sociedad israelí está “militarizada”, tanto hombres como mujeres hacen el servicio militar obligatorio y una vez finalizado éste no pierden el contacto con el ejército. Prueba de ello es que parte de los pilotos que vuelan en los escuadrones de helicópteros y F-15, de la Base es personal civil que en su día finalizó la formación militar y ac-

Entrega de obsequios. De izquierda a derecha: 1er ministro israelí Benjamín Netanyahu, Cte. Romero, Presidente israelí Simón Peres.



TTe. Madueño





tualmente desempeña profesiones fuera del ámbito militar, pero manteniendo su actitud de vuelo gracias a un programa de entrenamiento que renuevan todos los años. Algo similar sucede con el personal médico, pues las unidades MEDEVAC utilizan sanitarios civiles que periódicamente son llamados a filas. Finalizada la visita nos comunicaron que nuestra situación de alerta había finalizado y que no se preveían más intervenciones de los medios aéreos.

Cuando todo parecía estar en calma y nos preparábamos para una inminente recuperación, recibimos varias llamadas comunicándonos la posibilidad de intervenir en un incendio declarado en el Líbano. Esto suponía la división del destacamento y por supuesto la necesidad de salir de Israel, proceder a Chipre y una vez allí, despegar de nuevo a Beirut, ya que no existe posibilidad de un vuelo directo en-

tre ambos países, aun cuando comparten frontera.

En ese momento se plantearon de nuevo urgentes necesidades: planes de vuelo, información aeronáutica de los campos donde nos dirigiríamos en Chipre y el Líbano, NOTAMS, meteorología... Toda una serie de inconvenientes que complicaban la operación por la escasez de medios con los que contábamos, en particular porque en la Base no existe una oficina de información aeronáutica tal como conocemos en otros países.

Después de unas horas de incertidumbre generada por la nueva situación, nos comunicaron que la operación quedaba cancelada y que debíamos proseguir con el plan inicial. Llegaba así el momento de los agradecimientos por parte del pueblo israelí.

El general jefe de la Base nos despidió con una cena en nuestro honor a la que asistió tanto el em-

Escala técnica en la B.A. de Sigonella (Sicilia). Al fondo el Etna.

Tripulaciones del 43 Grupo participantes en la Operación.

Entrega de obsequios, Cte. Romero con el Vicepresidente del gobierno israelí.



TTe. Madueño

bajador de España en Israel como representantes de una gran cantidad de medios de comunicación. Al finalizar, el general nos agradeció el esfuerzo realizado y dejó constancia de la gratitud del pueblo israelí por nuestra colaboración. También nos comunicó que, tanto el presidente como el primer ministro de Israel tenían previsto despedir oficialmente al día siguiente a todas las delegaciones que han participado en la extinción del incendio.

Al día siguiente nos trasladaron junto con el resto de las delegaciones de los países participantes a la residencia del presidente Shimon Peres. Las medidas de seguridad fueron máximas, tras el control de entrada pasamos a los jardines, donde se encuentran los bustos de los diferentes presidentes que ha tenido el país y el monumento al holocausto.

Finalmente pasamos al salón de recepciones, donde el Jefe de Protocolo anunció la llegada de los dos máximos mandatarios israelíes, el presidente Shimon Peres y el primer ministro Benjamín Netanyahu, que al tomar la palabra expresaron la gratitud de todo el pueblo israelí por el apoyo y el esfuerzo realizado en la lucha contra ese enemigo común que es el fuego. Representantes de todas las delegaciones recibimos, de manos de ambos mandatarios, unos obsequios que conmemoran la participación en la operación. El teniente coronel jefe de la delegación griega, como primer país en llegar a la zona del incendio, tomó entonces la palabra para dar las gracias al pueblo israelí por el trato recibido en nombre de todos los participantes.

Finalizado el acto procedimos a un céntrico hotel de Jerusalén donde continuamos con los agradecimientos, esta vez por parte del vicepresidente de la nación, el cual nos hizo entrega de un cuadro que representa el árbol que se ha plantado en el monte Carmel en recuerdo de la participación del 43 Grupo en la extinción.

Después de todos los agasajos oficiales llegó el momento de sentir realmente la íntima satisfacción del deber cumplido. Tras un breve recorrido en autobús nos dispusimos a conocer la ciudad antigua de Jerusalén. Al bajar del autobús nuestra sorpresa fue



TTe. Madueño

enormemente gratificante. El guía del recorrido dio a conocer nuestra condición de participantes en la extinción del incendio del monte Carmel y las personas que allí se encontraban, el pueblo de Israel directamente, comenzó a aplaudir espontánea y efusivamente. Todos querían hacerse fotos con nosotros. Para ellos éramos auténticos héroes. Realmente no se puede expresar con palabras la sensación de agradecimiento hacia nuestro trabajo que vivimos durante aquella jornada.

Formación de aviones CL 215, CL 215T y CL 415 de diferentes naciones participantes en las operaciones.



TTe. Madueño



De regreso a casa. En primer lugar un CL 215 T español y detrás un CL 415 francés.



Todo tiene un principio y un final y nuestra misión había concluido, sólo quedaba el regreso.

Mientras nosotros cumplíamos con los actos protocolarios, el edificio central del 43 Grupo en Torrejón era un hervidero. Allí nuestros compañeros se afanaban por que todo estuviera dispuesto para nuestra vuelta a España: planes de vuelo, autorizaciones diplomáticas, meteorología... Después de sucesivas llamadas y correos electrónicos todo estaba listo para que, el día 8 de diciembre a primera hora

de la mañana, pusiéramos rumbo a casa. El regreso se realizó según lo programado, un primer salto a Creta, con una parada técnica para repostar, y desde allí a Sicilia donde pernoctamos. Al día siguiente hicimos el último salto, vuelo a Palma de Mallorca y por fin, una semana más tarde, aterrizábamos al ocaso del día 9 de diciembre, en Torrejón, justo a tiempo para que, al día siguiente, pudiéramos celebrar y compartir con todos nuestros compañeros la festividad de nuestra Patrona, la Virgen de Loreto. •

Formación de los aviones participantes a la llegada a la B.A. de Torrejón.

Tripulaciones del 43 Grupo con personal de la F. A. Israelí en Tel Nof.



TTe. Madueño