

Control Aéreo. El despliegue, según los planes previstos en la *Operación Icaro*, se llevó a cabo en tres fases. La comisión aposentadora llegó a la base italiana el 17 de noviembre a bordo de dos C-130 Hércules. Estaba formada por diez miembros del Ala 31 que se encargaron de abrir los despachos necesarios en las instalaciones cedidas por las autoridades de la base y de preparar el espacio para la ubicación del personal, de las aeronaves

y del material necesario para su mantenimiento.

Seis días después, el 23 de noviembre, llegaron los cuatro primeros aviones de combate F-18 y la mitad del destacamento con personal de Estado Mayor, tripulaciones, seguridad, sanidad y técnicos de abastecimiento, comunicaciones y mantenimiento. Este contingente se trasladó a bordo de *Hércules*, mientras que la mayor parte del material de apoyo se transportó

por medio de convoyes terrestres. Los F-18 fueron recibidos en Aviano por el jefe del Mando Operativo Aéreo (MOA), teniente general José Luis Tojeiro,

quien habían llegado con antelación en otro C-15 desde Torrejón. Antes de regresar a España, el jefe del MOA recorrió las instalaciones y dependencias de la base acompañado por el general jefe de la 16ª Fuerza Aérea de los Estados Unidos, cuyo cuartel general se encuentra situado en Aviano, y el coronel jefe de la base italiana.

La fase final del despliegue se completó el pasado día 28, con la llegada del resto del personal, los otros cuatro F-18 y los dos KC-130 Hércules del Grupo 31, asignados a la operación.

Ya en Italia, las fuerzas aéreas pasaron a depender del Centro de Coordinación Operativo de la Operación *Deny Flight*, encargado de asignar los turnos y las misiones a las distintas unidades de la fuerza aérea multinacional. En el caso de los F-18 españoles, se ha establecido que seis de



«Icaro». El puente aéreo

FRANCISCO BRACO CARBO
Comandante de Aviación
Fotos: JOSÉ LUIS GALLEGU GALINDO

ATRAS quedaron horas de trabajo en reuniones, comisiones y todo tipo de preparativos, llegó la hora de la verdad, llegó el día «D». Sobre los cielos de la antigua Yugoslavia están operando desde el primero de diciembre ocho C-15 y dos TK-10 del Ala 31. El 25 de noviembre se inició el despliegue y el 1 de diciembre, 6 días más tarde, el destacamento «lanzó» su primera salida sobre los cielos de Bosnia-Herzegovina.

Si buscamos en un diccionario el significado de la palabra «lanza», encontraremos que es un arma constituida por una vara larga y sólida con una punta metálica en su extremo. Si «la punta» de la lanza son esos ocho cazas y dos cisternas, «la vara» que sujeta esa punta, son los aviones de transporte del Grupo 31 y del Ala 35 que han tenido que desplegar el destacamento.

ALCE (Elemento de Control del Transporte Aéreo)

En la fase de planeamiento ha habido que responder a preguntas como por ejemplo ¿qué material es necesario?, ¿en qué orden es necesario?, ¿qué medios de transporte se van a asignar?, ¿de qué medios de carga y descarga se disponen? La respuesta a todas estas preguntas no está basada en una ciencia exacta, aunque cuanto mejor sea el planeamiento, más próximo estará lo previsto de la realidad. Pero siempre existen factores externos que no se pueden prever y mucho menos controlar.

Una vez está todo decidido, y simplemente queda llevarlo a la práctica, debe de existir alguien que sea responsable de coordinar y controlar todo lo que se refiere al transporte en sí. Ese alguien es, para esta operación, una célula de trabajo compuesta por personal del Grupo 31. Sabido que es lo que hay que llevar y hasta incluso el orden, queda determinar cual es la forma más eficaz de distribución de la carga en los aviones. A la hora de decidir qué carga va en cada avión, se trabaja con factores como el volumen, el peso, si la carga es compatible o no, y se tienen en cuenta todos estos datos para emplear el menor número posible de salidas.

Dentro de las prioridades de la carga, en primer lugar hay que colocar los medios necesarios para montar una terminal de carga en el aeropuerto de destino. No se puede intentar establecer un puente aéreo, entre dos bases, si en la base de destino no se cuenta con medios de descarga propios. Sería frustrante

ellos vuelen diariamente en dos turnos, de ocho horas cada uno, para efectuar patrullas aéreas (CAP) sobre el espacio de Bosnia. En cuanto a los KC-130 *Hércules*, se encargarán de reabastecer en vuelo a los cazas de cualquier nacionalidad que precisen su asistencia.

Una vez desplegados en Aviano, los pilotos españoles participaron en misiones de instrucción para conseguir el acoplamiento con el resto de las fuer-

zas aéreas destacadas en la zona y, el 1 de diciembre, alcanzaron su plena operatividad con las primeras patrullas aéreas sobre Bosnia-Herzegovina.

Culminaba así un proceso iniciado el pasado mes de junio, cuando el Gobierno decidió participar en el dispositivo aéreo de la OTAN. Los preparativos de la misión se intensificaron a primeros de noviembre con el traslado a Aviano de una comisión encargada de supervisar las instala-

ciones de la base y valorar sobre el terreno las necesidades logísticas. Los 13 miembros del equipo procedían de las Divisiones de Operaciones y Logística del Estado Mayor del Aire, Mando de Apoyo Logístico, Mando Aéreo de Levante, Ala 31 y Dirección de Asuntos Económicos. Entre otros aspectos, el equipo estudió las necesidades de alojamiento y la forma de mantener los suministros. Asimismo, solicitaron la aportación de



llegar al destino y no poder descargar porque la plataforma de descarga, que pertenece a la USAF, estuviera ocupada descargando un avión, de la USAF, ajeno a nuestra operación. Aparte de intentar cumplir con lo previsto en la Orden de Operaciones, en cuanto a carga y horarios se refiere, hay que «lidiar» con los imprevistos. Dos días antes de iniciar el despliegue, la base de destino no podía prestarnos unos ciertos equipos de mantenimiento; al día siguiente si podía, estos equipos equivalen «simplemente» a un volumen de carga suficiente para cargar un T-10 y medio de otro.

Otro aspecto importante de esta célula de trabajo es llevar un control de todas las actividades llevadas a cabo, pasajeros y carga transportada, horarios, combustible consumido, horas de vuelo, y cualquier otro dato relativo al transporte aéreo. También tiene que coordinar con la sección de operaciones del Grupo 31, la cual a su vez coordina con el Centro de Control de Mantenimiento, para ver qué aviones son los que serán asignados para volar las misiones del día siguiente. No es lo mismo asignar un avión, que esté configurado con asientos, para un vuelo de transporte de carga, que si el avión está limpio. En el primer caso habrá que contar con tiempo y personal para transformarlo y en el segundo caso no. El caso contrario lo tendremos si el transporte es de pasajeros, y nos podremos encontrar con cualquier caso si falla el avión titular y tenemos que utilizar el reserva.

La terminal de carga

En cada base existe una SATA (Sección Auxiliar de Transporte Aéreo). Una de sus misiones es recepcionar la carga, prepararla para su transporte y realizar los «papeleos» necesarios, como los manifiestos de pasajeros y de carga. La SATA es el nexo de unión que existe entre la carga y el avión de transporte. De no ser por esta Sección, nos podríamos encontrar en el aparcamiento con los camiones cargados y los aviones esperando a ser cargados. En operaciones de este tipo, es donde realmente se ve la importancia que tiene disponer de una terminal de carga, con los medios necesarios, para afrontar con garantías de éxito un

volumen de trabajo como el que representa un despliegue de esta índole. Es evidente que es un lujo tener una SATA, equipada permanentemente con el personal y el material necesario, para dar salida a cinco T-10 y dos T-19 diarios. También es evidente, que no podemos esperar disponer de los servicios de una terminal de carga y de pasajeros, en cualquier base a la que podamos desplegar. De todo ello se desprende la importancia que tiene una de las misiones de la EADA (Escuadrilla de Apoyo al Despliegue Aéreo). Esta misión es la de montar una especie de SATA móvil allí donde sea necesario. Para facilitar y agilizar las operaciones del puente aéreo entre Zaragoza y Aviano, la EADA ha montado dos terminales, una en cada base.

La tripulación

La tripulación de transporte es otro eslabón de la cadena que es necesaria para establecer un puente aéreo. Desde el punto de vista de las tripulaciones, esta operación es una operación más. Este es otro vuelo logístico llevado a cabo bajo un control aéreo civil, en una zona que no representa ninguna amenaza adicional para la seguridad, tanto del personal como del material. Es otro vuelo más, pero hay que hacerlo. El que para la Operación «Icaro» se tengan que hacer una serie de vuelos, no implica necesariamente el que éstos se hagan en «vez de» otros, algunas veces son «además de». El vuelo en sí, es un vuelo cómodo. Son solamente 720 NM, el T-10 tarda 2 horas y 40 minutos y el T-19 3 horas. Como está cerca, se va por la mañana y se vuelve por la tarde. El vuelo de ida es cómodo, el de vuelta también, pero si se juntan, y además hay que regresar a Getafe, como es el caso de los T-19, ese día la tripulación, sin lugar a dudas, «se gana el sueldo». En este puente aéreo ha habido factores que lo han diferenciado de los demás: el esfuerzo realizado ha sido considerable; el ser parte de la operación más importante llevada a cabo por el Ejército del Aire; y el apoyar a un destacamento que está preparado para el combate. Todos estos factores ponen de manifiesto, que los aviones de transporte son parte de esa «lanza» que el Ejército del Aire tiene en Aviano.