

MISIONES DE LAS FAS ESPAÑOLAS EN EL EXTERIOR

2

Un año de intensa actividad en Namibia de una Agrupación Aérea entre 1989 y 1990 para contribuir al proceso de independencia del país africano

MISIÓN UNTAG EN NAMIBIA



España, que ingresó en la ONU en 1955, no participó a lo largo del periodo de la Guerra Fría en ninguna operación de mantenimiento de la paz ni aportó medios económicos ni apoyo logístico en forma de “otras contribuciones”, aunque sí llevó a cabo misiones aisladas de carácter humanitario y de cooperación internacional y participó desde 1965 en las actividades, estudios y trabajos de seguimiento, del Comité especial de operaciones de paz de dicho Organismo.

Fue hacia el final de ese periodo, hace ahora 20 años, cuando se materializó, por primera vez, la participación de una fuerza militar española en ese tipo de misiones.

En concreto, España desplegó desde marzo de 1989 y hasta marzo de 1990 una Agrupación Aérea en Namibia, de entidad Grupo independiente, como contribución a las fuerzas del Grupo de Asistencia a la Transición de Naciones Unidas que, bajo el mando del General indio Prem Chan, constituyeron el componente militar de UNTAG.



Arriba, firma de los acuerdos para el desarrollo de la misión UNTAG. El embajador Carlos Sánchez de Boado y miembros del contingente entregan una bandera nacional al museo de Windhoek. Un aviocar vuela por el norte de Namibia.

Si se tiene en cuenta, además, que dos meses antes, España ya había enviado a Angola tres observadores del Ejército de Tierra, para participar en la misión UNAVEM, ligada a la misión UNTAG, podemos asegurar que fue el comienzo de una nueva etapa de colaboración activa y cada vez más intensa de nuestro país con una Organización considerada como referente en la búsqueda de paz y estabilidad y resolución de conflictos a nivel internacional, como subrayó en 1988 la concesión del Premio Nobel de la Paz.

Constituyó una muestra de la decidida voluntad de España de asumir la responsabilidad que le corresponde en la comunidad de naciones en el mantenimiento de la paz y seguridad internacionales, recogida en el Preámbulo de nuestra Constitución y en las sucesivas Directivas de Defensa Nacional.

La misión UNTAG fue consecuencia de la Resolución 435, aprobada por el Consejo de Seguridad el 29 de septiembre de 1978. Tenía como objetivo asegurar la rápida independencia de Namibia, a través de elecciones libres e imparciales, bajo el control y supervisión de Naciones Unidas.

Este territorio, conocido anteriormente como África del Suroeste (Südwest Afrika), fue colonia alemana primero y pasó bajo administración sudafricana después, hasta desembocar en un largo periodo de inestabilidad y enfrentamientos que se trasladaron, incluso, a la vecina Angola.

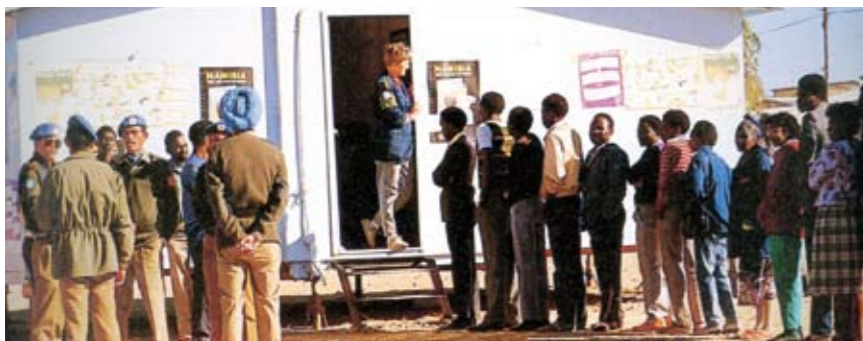
Fueron necesarios nuevos acuer-



dos para la retirada de tropas cubanas y sudafricanas y una nueva Resolución, la 632 de 1989, para cerrar un proceso de 25 años de gestiones diplomáticas y una década de preparación.

Como Alto Representante de la ONU fue nombrado el finlandés Martti Ahtisaari. Bajo su responsabilidad estaban observadores y colaboradores civiles, unidades militares -unos 4.500 soldados- y unidades de policía -unos 1.500 efectivos- desplegados en un territorio más de vez y media superior al de España. En el momento álgido de las elecciones llegaron a estar representados cerca de cien países.

A la consulta inicial realizada a España, en solicitud de diez aviones de transporte de despegue y aterrizaje corto y las correspondientes dotaciones de personal, se dió en 1982 una respuesta afirmativa, tras numerosas reuniones entre los Ministerios de Exteriores y de Defensa en las que sirvió de referencia la experiencia obtenida durante años



Elaboración del censo para las primeras elecciones.

El despliegue de la unidad supuso sobrevolar toda África durante 40 horas con un recorrido de 7.850 kilómetros

en Guinea Ecuatorial por el destacamento de dos aviones CASA 212, del Ala 35, dentro del programa de cooperación con el Gobierno de ese joven país.

La misión asignada al destacamento español fue la de apoyar mediante el transporte aéreo al despliegue y rediseño del personal civil y militar y a las necesidades de transporte logístico y correo, ayuda médica y aeroevacuaciones. Igualmente, traslado del personal encargado de asistir a la preparación, desarrollo y supervisión de las elecciones y algunos otros apo-

yos como fueron, en su momento, el transporte desde Angola de antiguos guerrilleros del SWAPO o vuelos de reconocimiento en alguna zona fronteriza determinada.

Hubo que esperar a los acuerdos entre Angola, Cuba y Unión Sudafricana de diciembre de 1988 para

activar los antiguos planes, una vez actualizados con espíritu pragmático y concretados en una participación centrada en ocho Aviocares y personal de la unidad ya mencionada, reforzados con efectivos de otras unidades y organismos hasta un total de 81 personas. Como refuerzo durante el crucial periodo electoral se incluyó el despliegue, durante un mes, de un avión Hércules, con una tripulación reforzada.

Para tareas de planeamiento, coordinación y control de actividades aéreas, se incluyeron cuatro representantes españoles en el Estado Mayor de UNTAG, el cual ejerció también estas actividades respecto a un contingente italiano de ocho helicópteros y doscientos efectivos.

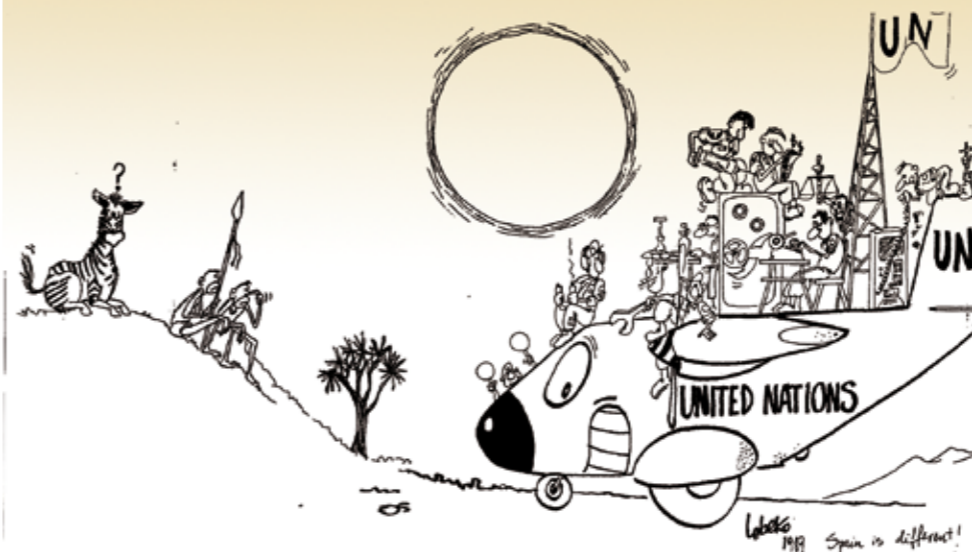
Al destacamento español, encargado de cubrir todo el territorio, se le asignó como base principal el pequeño aeródromo civil de Eros, cercano a la capital, Windhoek, y para atender la mayor demanda de actividad y de nivel de alerta de la zona Norte, dos pequeños destacamentos en Rundu y Ondangwa, consistentes cada uno en un avión al principio y dos aviones después, con sus correspondientes tripulaciones reforzadas.

En las dos citadas bases, operadas inicialmente por la Fuerza Aérea Sudafricana, desplegaron también los italianos, centrados en operar en esta zona septentrional más densamente poblada.

Por las condiciones previstas en que habría que operar, hubo que asegurar un alto nivel de autosuficiencia para la Agrupación, dotarla de asistencia médica, jurídica, administrativa y religiosa y mantener un cordón umbilical con España



Arriba, miembros de la misión, entre ellos el Coronel del Real, jefe de operaciones aéreas. Imposición de condecoraciones. Puesto de comunicaciones del Destacamento. Dibujo alusivo a la expedición.



mediante un vuelo de avión Hércules cada tres semanas. Vuelo que también sirvió para dar apoyo al destacamento de Guinea y a los observadores españoles desplegados en Angola.

Desde mediados de 1988 se llevaron a cabo tareas preparatorias en los Ministerios de Exteriores y de Defensa, con participación del Estado Mayor del Aire y el Mando Aéreo de Transporte. Prácticamente, todo el Ejército del Aire se vió involucrado en alguna actividad, siendo de destacar el esfuerzo realizado simultáneamente por las tres Maestranzas Aéreas para pintar los aviones con los colores de la ONU y dotarlos con un potencial de horas suficiente, equipos de navegación, comunicaciones y lo necesario para operar con autonomía en una región con grandes áreas desérticas.

Como primer Jefe del destacamento se designó al Teniente Coronel Ferrús, quien hubo de prepararse y participar en actividades en Nueva York y Suecia junto con algunos otros oficiales como el Teniente Coronel Poblador, cabeza de los representantes españoles en el Estado Mayor y que fue relevado por el Coronel del Real.

También se realizó un desplazamiento a Namibia, con meses de antelación, para conocer las bases de despliegue, los medios disponibles y otra información concerniente a la misión, como la referida al nivel de seguridad, sobre todo en el Norte.

El despliegue de la unidad supuso sobrevolar toda África durante 40 horas, con un recorrido de 7.850 Km, haciendo escalas en Gando, Mauritania, Senegal, Liberia, Costa de Marfil, Nigeria, Guinea

Ecuatorial, Gabón, Angola y, ya en Namibia, Ondangwa y, finalmente, Windhoek.

Durante los primeros meses, el destacamento hubo de adaptarse a condiciones desfavorables de alojamiento y de operación, que mejoraron posteriormente; y, sobre todo, a la inestabilidad ocasionada por los enfrentamientos de las fuerzas sudafricanas con grupos guerrilleros del SWAPO, cerca de la frontera con Angola, y actividades terroristas en otras zonas del país, amén de la presencia de grupos incontrolados armados con misiles SAM, que obligaban a volar a 15 metros del suelo en el Norte y dificultaban las maniobras de aproximación y despegue en Ondangwa y Rundu. Se contabilizaron una docena de incidentes con aves y algún conato de accidente con la copa de los árboles.

Posteriormente, tras un periodo de normalidad y varios relevos del personal, incluido el del jefe del destacamento, la aproximación al



Comienzo de la primera fase de repliegue de la misión en el aeropuerto de Eros.

Pusimos generadores alimentados con PLACAS SOLARES, encadenados a postes en lugares muy aislados

periodo electoral supuso un incremento de la actividad y el aumento de la tensión obligó a extremar de nuevo las medidas de seguridad y a limitar la libertad de movimientos del personal en un entorno ya de por sí limitado.

La escasez de ayudas a la navegación se compensó aceptablemente con los sistemas de navegación Omega, a condición de que no hubiera tormenta eléctrica. En los tres meses aproximadamente de la temporada de lluvias, el radar meteorológico fue de inestimable ayuda.

Durante la larga temporada seca,

la elevada altitud de los aeródromos y el calor parecieron estar en el origen de crecientes problemas con la potencia y la temperatura de los motores en el despegue. Un largo y exhaustivo seguimiento del problema y de las condiciones del material permitió resolverlo al

encontrar su causa en el fino polvo que se depositaba de forma imperceptible sobre los radiadores. Por lo demás, el comportamiento de los Aviocares fue excepcional.

En general, la escasa infraestructura aeronáutica, donde la había, estuvo mantenida por la administración sudafricana y se complementó con medios propios y algo de imaginación, como fue, entre otros, el caso de generadores alimentados por placas solares, encadenados a postes en lugares prácticamente aislados.

Las comunicaciones se basaron en HF y, al comienzo, plantearon problemas de interferencias que fueron subsanadas con el tiempo, al diversificar equipos y frecuencias. En muchos lugares, la coordinación de los vuelos se realizó por los propios aviones y radiando "a ciegas".

Con el redespigüe de las fuerzas sudafricanas se perdió la mayor parte de sistemas de apoyo en tierra, combustible, balizaje de pistas, control de vuelo y todas esas cosas a las que estamos acostumbrados habitualmente y que no apreciamos lo suficiente.

Afortunadamente, las excelentes relaciones y el espíritu de cooperación del destacamento con otros contingentes de las Naciones Unidas y con la población local permitieron subsanar la mayoría de las deficiencias; eso sí, con un gran esfuerzo de negociación por parte de los miembros del destacamento con capacidad para comunicarse en inglés, independientemente de la función principal que tenían asignada, los pilotos, el jurídico, el médico, el cura, el intendente... y, sobre todo, mucha imaginación y

gran capacidad de adaptación al medio.

En esta etapa adquirió una mayor importancia, si cabe, el apoyo recibido desde España a través de la estafeta. Ésta gozó de alta prioridad y que requirió dedicar mucho interés y esfuerzo por parte del Estado Mayor del Aire y del Mando Aéreo de Transporte y de muchas personas y organismos, particularmente del Ala 35, volcada en asegurar la operatividad del destacamento, al tiempo que mantenía su propia actividad, lo que supuso incrementar en un 60% su esfuerzo habitual.

También es preciso subrayar el importante papel de la representación diplomática española, dirigida primero por el embajador Ortiz y después por Sánchez de Boado, primer embajador español en Namibia tras su independencia. Para el contingente supuso contar siempre con apoyo de todo tipo, supliendo muchas veces déficits organizativos y administrativos de la particular organización de la ONU.

En los últimos meses de la misión, el destacamento alcanzó un elevado nivel de autosuficiencia, dispuso de una valiosísima información de los lugares más recónditos donde podía tomar un avión. En ocho bases, el balizaje nocturno se basó en un juego de otras tantas balizas alimentadas por placas solares, operadas por el destacamento de la ONU más próximo, se intensificó la cooperación con las escasas compañías de vuelos charter locales, tanto para apoyo logístico y operativo como para información meteorológica.

También se estrecharon los lazos con las compañías locales contratadas para proporcionar apoyo en tie-



Diversos aspectos de la misión. El General Lombo con los Tenientes Coronales Ferrús y Bernal. Abajo, actos de celebración de la independencia de Namibia.



rra. E, incluso, eran conocidos los lugares que había que sobrevolar para que el encargado de la correspondiente bomba de combustible acudiera presto en su bicicleta para repostar al avión en aquellas pistas que habían quedado prácticamente abandonadas.

Mediante un sistema de comunicaciones, diversificado pero sencillo, se mantuvo enlazados permanentemente a todos los miembros del contingente, a través de un pequeño centro de operaciones, que igual sirvió para controlar y coordinar toda clase de actividades en tierra o en vuelo, como para asistir a una tripulación en situación de emergencia y que permitió asegu-

El Alto Representante de la ONU creía que había MIL españoles Yo decía: “Somos pocos, pero nos movemos mucho”

rar el normal funcionamiento del sistema de alertas y una capacidad de reacción de media hora, sin fatigar excesivamente al personal.

En la medida de lo posible, la capacidad del destacamento se proyectó también sobre la población

civil, en forma de colaboración médica y ayuda humanitaria. Y hasta la visita de colegios al contingente español se convirtió en algo habitual.

En términos generales, el destacamento contribuyó en gran medida a asegurar la presencia de la ONU en todo el territorio y a proporcionar asistencia durante todo el proceso, circunstancia ésta reconocida y muy apreciada por todo el mundo y, particularmente, por el Alto Representante. Éste en varias ocasiones en que se encontró con el, a la sazón, jefe del destacamento y autor de este artículo, se mostró convencido de que los españoles éramos más de mil. Mi respuesta fue siempre la misma: “Somos pocos pero nos movemos mucho”. A ello hay que agregar la enorme contribución que supuso, en términos de carga, volumen y radio de acción, la incorporación del Hércules durante el periodo electoral.

En ese sentido, las 3.480 horas de vuelo de los Aviocares supusieron el equivalente a transportar a todos y cada uno de los miembros del contingente y su equipo de Norte a Sur y regreso. En cuanto al Hércules, un solo avión transportó en un mes, con 93 horas de vuelo, 1.809 pasajeros y 102 Tm. de carga, casi un 25% de lo realizado por todos los demás aviones durante un año.

Una circunstancia importante a señalar es que se cumplimentó el 100% de las misiones de vuelo asignadas, que la disponibilidad media de aviones se mantuvo con un 90% por encima del 70% comprometido y que los tiempos de reacción fueron menores de los solicitados.

A modo de consideración general cabe subrayar que, desde el

punto militar y humano, el contingente español se ganó la confianza y el aprecio de los miembros de UNTAG y de la población local e, incluso, de las partes enfrentadas. Altos representantes de ambas partes (por ejemplo, Sam Nujoma) llegaron a coincidir físicamente, de forma natural pero inesperada, en las instalaciones de la unidad, creándose una situación más propia de una comedia de enredo que de un proceso en el que tantas cosas importantes estaban en juego.

Una muestra de esa confianza fue el deseo expreso del nuevo Presidente de que los últimos cuatro aviones del destacamento participaran en el desfile de la Independencia.

Para los que asistimos a la Ceremonia oficial de entrega de poderes, el acto constituyó un verdadero bautismo de paz para el contingente y tuvimos la sensación de que el suave ondear de aquella joven

bandera de concordia y libertad recibía como un soplo de brisa el esfuerzo, la generosidad y el sacrificio de muchas personas, entre ellos, muchos españoles.

Al sobrevolar de nuevo toda África, de regreso a casa, nos acompañó la satisfacción del deber cumplido y, también, el convencimiento de que todo aquello

había valido la pena. Nuestro mejor premio fue ver el estandarte del Ala 35, nuestra unidad, adornado con la Corbata de la Orden de Isabel la Católica. ■



Visita del General Paternina, Segundo Jefe del Mando Aéreo de Transporte (arriba). Le acompañan el Coronel del Real y el Teniente Coronel Bernal. A la derecha, celebración del 12 de Octubre. Abajo, los seis aviocares estacionados en Eros.



EN EL PRÓXIMO NÚMERO de ATENEA Misión en el Kurdistán: OPERACIÓN ALFA-KILO

PUBLICADO EN NÚMEROS ANTERIORES

LAS OPERACIONES EN BOSNIA HERZEGOVINA

Nº 5 - Capítulo 1º y Nº 6 - Capítulo 2º

EL AVIOCAR

El CASA C-212 Aviocar es uno de los grandes éxitos aeronáuticos españoles, en concreto, entre los bimotores STOL (de Short Taking Off and Landing) pues es capaz de despegar y aterrizar en relativamente poca distancia y en pistas no del todo preparadas.

Además es muy maniobrero y de una notable resistencia, como quedó demostrado el 8 de marzo de 1994 cuando un aparato del Ala 37 fue alcanzado por un SAM 7B y, a pesar de los serios daños sufridos en un motor y en la cola, pudo aterrizar en Rijeka (Croacia) con tripulantes heridos.

El fabricante inicial fue Construcciones Aeronáuticas SA (CASA) -luego EADS CASA- por requerimiento del Ejército del Aire español, formulado en 1967. Su primer vuelo fue el 26 de marzo de 1971 en Getafe (Madrid).

La constante mejora de prestaciones ha generado las series 100, 200, 300 y 400. Dentro de cada una, se asignan siglas según la especialidad del aparato. Se fabrica bajo licencia en Indonesia.

Vuela, o ha volado, en numerosos Ejércitos, Armadas, Policías, Guardias Costeras,

Ministerios, Aduanas y otras entidades civiles de América, África, Oriente, Australia, Portugal, Francia y Suecia.

En el Ejército del Aire español se le denomina T 12, esto es, el tipo de avión de transporte en servicio número 12.

Las ESPECIFICACIONES DE LA SERIE 300 M son:

- Tripulación: 2
- Capacidad: 20 soldados o 12 literas
- Carga: 2820 kg.
- Envergadura: 20,28 m.
- Longitud: 16,15 m.
- Superficie alar: 41 m²
- Motores: 2 turbohélice de 925 CV cada uno
- Peso máximo al despegue: 8000 kg.