

# Misión de ayuda humanitaria a Turkmenistán



LUCAS BERTOMEU GRAS  
*Comandante de Aviación*

**E**l mensaje del jefe del Estado Mayor de la Defensa (JEMAD) al Comandante del Mando Operativo Aéreo (CMOA), de fecha 07 de diciembre del 2000, manifestaba el compromiso adquirido por España para participar en la misión 21 de la RFA (Request for Assistance), que consistía en el transporte de 90 TM de Ayuda Humanitaria desde Bruselas a Turkmenabad, ciudad perteneciente a la República de Turkmenistán y limítrofe con Afganistán, lo que le confería unas características idóneas para servir de lugar de descarga próximo a los campamentos de refugiados situados en el norte de Afganistán.

Los medios aéreos de la Fuerza

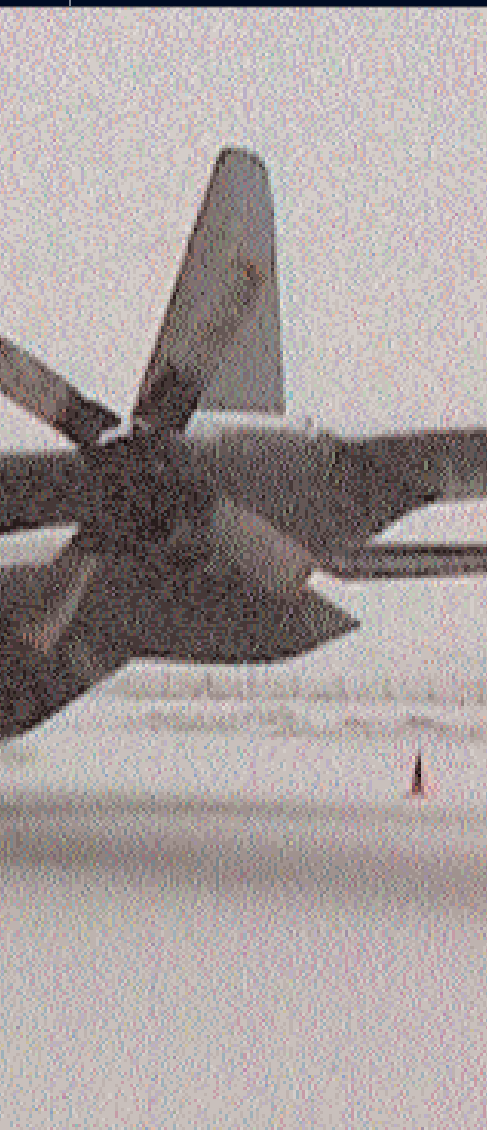
Multinacional estaban compuestas por un C-130 perteneciente a Bélgica, un C-130 noruego, un C-130 holandés, cada uno de los cuales transportaría 15 TM, y tres (3) C-130 españoles que llevarían las otras 45 TM para completar así el total de las 90 TM de ayuda humanitaria en que consistía el alimento infantil de UNICEF para ser distribuido en los campamentos de refugiados situados en torno a Mazar-el-Sharif, al norte de Afganistán.

## FASE DE PLANEAMIENTO

Tal y como se indicaba en el mensaje del JEMAD esta misión era coordinada por Bélgica, que actuaba como

nación leader, proporcionando un punto de contacto (POC) belga que era el responsable de gestionar y centralizar todas las necesidades logísticas y operativas de los países pertenecientes a esta Coalición de medios de Transporte ("Pool de C-130").

Dado que el "caballo de batalla" en todo este tipo de misiones suelen ser las autorizaciones diplomáticas de los diferentes países a sobrevolar y las posibles escalas técnicas a efectuar, se comunicó que las autoridades americanas realizarían las gestiones administrativas de sobrevuelo y visados de las tripulaciones. Se establecía también como punto de enlace el equipo establecido en el Coalition Coordination Centre (CCC) estable-



cido en Tampa (Florida) para este tipo de misiones de Ayuda Humanitaria al Teatro de Asia.

La Sección de Operaciones del Ala 31, auténtico cerebro de todas las operaciones que ejecuta el Ala, estableció contacto con el POC belga para que proporcionase las rutas a seguir, autorizaciones de sobrevuelo e indicativos. Una vez recibido el plan de vuelos se envió un sobrevuelo, a efectos informativos al Estado Mayor del Aire (EMA) y a los diversos agregados con objeto de que tuviesen conocimiento de esta misión.

También se envió información a la Agregaduría de Moscú, responsable de los países limítrofes con Turkmenistán (Uzbekistán, Tajikistan), de las

rutas a seguir y de las tripulaciones por si surgía algún problema con el tema de visados, aunque se indicó que este asunto era gestionado por la Fuerza Aérea belga.

Se estableció contacto telefónico tanto con el POC belga como con la célula de Tampa para conseguir las fichas de aproximación del destino de la carga en Turkmenabad, ya que, a modo de anécdota, no se disponía en la Unidad del “pequeño detalle” de la ficha de aproximación del aeropuerto de destino: Turkmenabad. Esta información no pudo ser proporcionada de antemano pero finalmente se consiguió en Asjabad, capital de Turkmenistán, y donde se efectuaba una escala técnica.

## FASE DE EJECUCIÓN

### • Día 13 de diciembre (jueves)

Este primer día de nuestra odisea se inició con los preparativos de la misión que nos había tenido “ligera-mente” ocupados durante las últimas semanas. El primer día no se presentaba muy complicado ya que sólo se trataba del vuelo de posicionamiento a Bruselas y de efectuar la tarea de cargar los aviones ese mismo día.

Después de un pequeño desayuno familiar con los medios de comunicación, los tres aviones T-10 se desplazaron desde la Base Aérea de Zaragoza a la Base de la Fuerza Aérea belga de Melsbroek (terminal militar del aeropuerto de Bruselas). Dos ho-



ras y media después de despegar de Zaragoza aterrizábamos en Bruselas, donde además de una pequeña representación de la Unidad de transporte belga encargada de la coordinación, nos esperaban algunos periodistas locales y un intenso frío consecuencia de la ola de frío que en esos momentos recorría toda Europa.

A las 14:00 horas locales tuvo lugar un briefing al que asistieron las tripulaciones de todos los aviones participantes (tres C-130 españoles, un noruego, un holandés y un belga); al briefing asistió el ministro de Defensa de Bélgica; en él se entregó en mano la "OPS ORDER" (orden de Operaciones) y entre otros aspectos



relacionados con el vuelo, se hizo hincapié en la necesidad de llevar dinero en efectivo para pagar gastos relacionados con tasas aeroportuarias y combustible. Según la información recibida en ese momento los gastos previstos serían de 2.000 USD de tasas por avión y 400 USD por tonelada de combustible.

Al terminar esta reunión los supervisores de carga se dirigieron a la plataforma donde se iba a proceder a la carga de los aviones, mientras el resto de la tripulación ultimábamos los detalles de la misión, ya que tan sólo se disponía de un total de 8.000 USD que podían considerarse suficientes para hacer frente al pago de

tasas aeroportuarias de los tres aviones, pero no para pagar el combustible. Por esta razón se iniciaron contactos con la Unidad, Estado Mayor del Aire, EMACON y Embajada de España en Bruselas para conseguir más dinero en efectivo. Ante las dificultades manifestadas por los distintos interlocutores se pidieron 21.000 USD adicionales, cantidad que se consideró en ese momento como suficiente para repostar el combustible necesario para volver desde destino a una base o aeropuerto de Turquía.

• **Día 14 de diciembre (viernes)**

Vuelo Bruselas – Ankara

Aquí empezamos a escribir la his-

toria: ser los primeros aviones del Ejército del Aire que en misión humanitaria se desplazaban al incipiente Teatro de Operaciones de Asia.

Los dos primeros aviones despegaron en el horario previsto; el último demoró su despegue para esperar al oficial de la Representación Militar (MILREP) que traía el dinero necesario para pagar el combustible así como aquellos otros gastos imprevistos y desconocidos que se pudiesen presentar.

Durante el vuelo vamos dejando atrás, uno tras otro, los países de Europa Central hasta que, sobrevolando Estambul, dejamos atrás el viejo y cansado, pero muy querido, continente europeo para entrar ya de lleno en

Asía donde se va a desarrollar la mayor parte de nuestra misión.

Los aviones toman tierra en el aeropuerto internacional de Ankara (Esenboga), donde la capital turca nos recibe con un paisaje completamente nevado, lo que nos hace imaginar que las condiciones meteorológicas no van a estar de nuestra parte a partir de ahora.

El agregado militar confirmó que la Embajada en Ankara había coordinado con la empresa HAVAC AVIATION el apoyo y el suministro de combustible sin necesidad de pagar en efectivo. Esta compañía de Handling nos atiende y convertimos una de sus salas en la Sala de Operaciones de las tripulaciones españolas.

#### • **Día 15 de diciembre (sábado)**

Al amanecer nos dirigimos al aeropuerto con la intención de obtener la "gloria inmortal" y realizar el salto hacia nuestro destino: estaba previsto realizar el vuelo Ankara – Ashgabad (capital de Turkmenistan) pero el vuelo no se llevó a cabo debido a las malas condiciones meteorológicas en el aeropuerto de destino. Tampoco se podía proceder al destino final de la carga, Turmenabad, por no disponer de fichas de aproximación y porque las condiciones meteorológicas no

permitían entrar en visual.

Los C-130 noruego, holandés y belga no pudieron despegar hacia su destino, Dushanbe (Tadjikistan), por no disponer de autorizaciones de sobrevuelo. Los aviones del Ala 31 sí disponían ya de las pertinentes autorizaciones de sobrevuelo.

El tiempo pasaba, la meteorología no mejoraba y ya estábamos dejando sin té caliente al personal de la compañía Havac además de quedarnos sin temas de conversación con el personal femenino de dicha compañía. Al final y viendo que se nos acababan las opciones decidimos cancelar el vuelo y regresar al hotel.

El viaje de regreso al hotel en el autobús sí que fue "un infierno"; sobre todo porque el conductor, que no hablaba una palabra de inglés, se empeñó en recorrer todos los suburbios de Ankara intentado localizar nuestro hotel y mostrándonos a los europeos que las "señales de prohibido el paso" y "dirección única" en Turquía y, sobre todo en Ankara, no significan lo mismo que en el resto de los países del mundo.

#### • **Día 16 de diciembre (domingo)**

Vuelo Ankara – Ashgabad

Nos dirigimos al aeropuerto de nuevo. Había estado nevando toda la no-





che, pero las condiciones meteorológicas en Ashgabad habían mejorado, la cita con el “infierno de Turkmenistán” nos aguardaba y no queríamos demorarla más tiempo. No obstante, el despegue se demoró por culpa de la nevada que hizo necesario limpiar los planos del avión con líquido desengelatante. Solo se disponía de un camión con esa capacidad, por lo que la operación se inició en los otros tres aviones de los camaradas belgas, noruegos y holandeses (por problemas de horario en el aterrizaje en Dushanbé).

Otras causa que también motivó nuestro retraso fue que el camión de liquido desengelatante golpeó el flap del avión noruego. Su comandante era un “hombre sin suerte”, por lo que estuvo durante un tiempo paralizado para levantar el atestado co-



respondiente y el avión noruego no continuó la misión.

Este trayecto fue largo pero ameno, saliendo de Turquía por el este y cuando las nubes nos lo permitieron, pudimos contemplar el monte Ararat, en Armenia; donde si te fijabas podí-

as ver los restos del Arca de otro viajero empedernido: el Camarada Noé. Más al este el paisaje montañoso de Armenia dio paso a las llanuras próximas al mar Caspio en Azerbaijan, donde su capital Bakú aparece rodeada de multitud de plataformas petrolíferas. Por fin entramos en el espacio de soberanía de Turkmenistán, lugar de nuestro destino.

Durante el vuelo cabe reseñar la novedad que supuso el trabajar en “metros” en vez de en “pies” y a la hora del aterrizaje utilizar el QFE en

lugar del QNH al que estamos habituados. La toma en Ashgabad se realizó sin novedad y bien entrada la noche, dado que volamos cruzando los husos horarios hacia el este y por tanto perdiendo horas de luz, aún cuando el último avión lo hizo “en míni-

mos” a causa de una fuerte tormenta.

Después de pasar los estrictos controles aduaneros de la policía, nos dirigimos a la terminal vadeando los verdaderos torrentes que la intensa lluvia iba dejando sobre la plataforma del aeropuerto. Una vez allí y con la inestimable ayuda de un piloto de las líneas aérea de Turkmenistán, que actuaba de navegante en uno de los varios IL-76 que estaban en el aeropuerto, se presentaron los planes de vuelo para el día siguiente.

Esta noche apenas pudimos ver la ciudad a causa de la intensa lluvia que caía. En el hotel nos encontramos con el delegado de UNICEF, al cual habíamos intentado localizar desde el aeropuerto con resultado totalmente insatisfactorio, y después de charlar unos minutos con él sobre los detalles de la misión del día siguiente nos fuimos a descansar.

#### • **Día 17 de diciembre (lunes)**

Vuelo Ashgabat – Turkmenabad – Ashgabat

Hoy era el día esperado: entregar la ayuda humanitaria, cumplir así con la misión asignada y volver a escribir, una vez más, historia.

Nos dirigimos al aeropuerto en un viejo y destartado autobús que había puesto a nuestra disposición el hotel previo pago de unos cuantos dólares. Repostamos los aviones, pero una vez más el despegue tuvo que retrasarse porque la información aeronáutica necesaria fue proporcionada muy tarde y además estaba escrita en ruso y en caracteres cirílicos, por lo que hubo que esperar aún más tiempo hasta que se pudo encontrar un oficial navegador de Turkmenistán Air Lines que entendiera inglés y pudiera traducir las fichas de aproximación.

Durante el corto vuelo, duración aproximada de 50 minutos, tuvimos la oportunidad de contemplar entre los escasos claros que las nubes dejaban, las innumerables dunas del desierto que recorrieron, hace ya mucho tiempo, las caravanas de la ruta de la seda.

La toma en Turkmenabad se hizo sin novedad. A la llegada nos esperaban los representantes de UNICEF que se encargarían de distribuir la

ayuda humanitaria a su destino, junto con un grupo de “voluntarios” locales que se encargaron de descargar “a mano” toda la carga y situarla en los camiones que aguardaban en la plataforma.

Finalizada la descarga de la ayuda humanitaria regresamos a Ashgabat, donde llegamos a primera hora de la tarde. Se decidió repostar los aviones a tope de combustible una vez que se comprobó que los cargos por tasas aeroportuarias en Ashgabat y Turkmenabad, así como por el combustible necesario, podían ser afrontados con el dinero del que se disponía. El combustible se pagó a razón de 250 USD por TM (aprox.) y las tasas, 1630 USD por avión.

Aun cuando las autoridades aeroportuarias tenían una copia de la Embajada Española en Moscú dando garantías del pago de los recibos que por razón de los apoyos pudieran prestarse, exigieron que el pago se efectuase en efectivo.

Una vez repostados los aviones, el Jefe de Operaciones del Aeropuerto de Ashgabat presentó un nuevo cargo relativo a la descarga de los aviones en Turkmenabad. Previamente se había coordinado que UNICEF se haría cargo de estos gastos, por lo que se decidió no pagar nada hasta que se aclarase este término, teniendo en cuenta además que la cantidad reclamada era superior al efectivo disponible.

Finalizados ya los preparativos para el viaje de regreso nos dirigimos de nuevo al hotel Sheraton donde habíamos dormido la noche anterior. Esta vez sí que pudimos ver la ciudad donde se destacaban los grandes palacios y monumentos que flanqueaban un enorme bulevar que constituía la espina dorsal de la ciudad. Por dondequiera que se mirase se podían ver fotos y carteles enormes con la imagen del presidente, acompañado de un sinnúmero de enseñas nacionales.

#### • **Día 18 de diciembre (martes)**

Vuelo Ashgabat – Zaragoza

Ya habíamos entregado la ayuda humanitaria y ahora sólo se trataba de regresar a casa, trayéndonos como habíamos prometido “la gloria Inmortal y un éxito más del Ala 31”.

La reclamación sobre el pago de la descarga sigue pendiente. Según UNICEF se había hecho efectivo un pago el día anterior en Turkmenabad (4.698 USD), pero al parecer no era suficiente ya que no se correspondía con el total considerado por las autoridades aeroportuarias (11.250 USD). Se contactó con el EMA/DOP para comunicar el problema; al poco tiempo la División de Operaciones ya tenía el dinero y había coordinado su envío a través de Western Union.

Mientras se negociaba, se consiguió que se permitiera el despegue de dos aviones, pero no accedieron a que se marchara el tercero hasta que fuese satisfecha la cantidad reclamada. El UN Resident Coordinator (responsable de todas las organizaciones y agencias de Naciones Unidas en Turkmenistán) se personó en el aeropuerto para negociar, pero finalmente tuvo que pagar la cantidad exigida, lo que sucedió en la tarde de ese mismo día.

Mientras rodábamos por la pista para despegar y con algún que otro bote que daba el avión al pisar el deteriorado hormigón del aeropuerto, echamos una última ojeada esperando que el último “Dumbo” no tardase mucho en incorporarse a nosotros.

El viaje de regreso fue largo, unas 10 horas de vuelo pero esta vez volvíamos a casa e íbamos ganando horas. Esta vez, además de los estados caucásicos, cruzamos el Mediterráneo, atravesando Grecia, Albania, Italia y Francia antes de entrar en el espacio de soberanía español y finalmente aterrizamos en la Base Aérea de Zaragoza. A nuestra llegada nos esperaban unos cuantos medios de comunicación, celebramos una pequeña rueda de prensa para contar brevemente lo que había sucedido y responder a sus preguntas. Entre estas preguntas se destaca la que hizo referencia a si el Ala 31 entraría, tal y como estaba la situación, en Kabul. La respuesta no se hizo esperar y además fue premonitoria porque tres días después de que se abriese el aeropuerto de Kabul una tripulación de esta Unidad tuvo el privilegio, y el inmenso honor, de ser los primeros que entraron en Kabul. Pero esta historia la contaremos en otro artículo ■