

Dumbos sobre Ruanda

FERNANDO FERRER HURTADO
Comandante de Aviación

DE nuevo los Hércules del Grupo 31 participan en misiones de evacuación de ciudadanos españoles, en esta ocasión en Ruanda. A más de 6.000 kms. de Madrid, dos C-130 del Ala 31 realizan los vuelos entre Nairobi y Kigali para evacuar ciudadanos de la U.E. (Unión Europea), cascos azules belgas y el batallón belga no asignado a las Naciones Unidas. Bajo el control operativo belga los Hércules vuelan a petición de éstos integrándose como unas tripulaciones más en este contingente.

El día 13 de abril ya caída la tarde parten de Zaragoza con una separación de dos horas. Los C-130 que realizarán un viaje de más de 7.000 kms. en 13:40 horas llegando al aeropuerto internacional de Kenya, Jomo-Kenyata, en Nairobi a las 10:00 HL.

Después de solucionar trámites burocráticos, asesorados y ayudados por la embajada española, la cual prestó su apoyo en todo momento a las tripulaciones destacadas; una tripulación permanece en alarma en el aeropuerto para realizar el primer viaje a Kigali. Debido a los intensos bombardeos sobre el aeropuerto su misión termina cancelándose, y es al día siguiente cuando se realizan las dos primeras rotaciones a Kigali.

El aeropuerto está tomado por las fuerzas belgas que le dan protección así como a sus inmediateces, habiendo inutilizado esa misma mañana un cañón que amenazaba con imposibilitar los vuelos.

Después de efectuar una senda muy pronunciada para reducir al mínimo la

*Hércules en formación s
obre el lago Vitoria*

noticario noticario noticario

exposición a la posible utilización de SAM-7 (Grail) por parte de las tropas incontroladas, se toma en el aeropuerto de Kigali, se cargan 45 paracaidistas belgas y un remolque y permaneciendo el mínimo tiempo se despegan rumbo a Nairobi realizando un despegue tendido para lograr la suficiente velocidad al objeto de, en el mínimo tiempo posible alcanzar una altura de seguridad. Todas las operaciones de tomas y despegues se llevan a cabo sin aproximarse a la cabecera de la pista 28, ya que en sus inmediaciones se encuentran fuerzas presidenciales. En las misiones lleva-

miones, jeeps, remolques y personal que nos narran las atrocidades que se producen en toda la ciudad y la rabia contenida por no poder intervenir en situaciones brutales que se desarrollan delante de sus propios ojos. "No se puede saber a ciencia cierta quien controla la capital de Ruanda", nos comentan.

El día 20 sólo queda realizar un apoyo en Mwanza según lo programado, pero durante la mañana del meniconado día se prepara una operación al aeródromo de Butare, al sur de Ruanda para evacuar a personal civil y cascos azules. Dicha operación que en días

destacamento español pide permiso a España para su realización, y un Hércules español será el segundo avión en entrar para completar la evacuación. Quince minutos separan al avión belga del español en vuelo hacia Butare, será el belga quien entre primero y después de abandonar el área, podrá entrar el español.

El avión español tenía mucho combustible y resultaba demasiado pesado para la misión, así que se hace necesario lanzar combustible en vuelo.

Se recibe el mensaje de que el avión belga ha abandonado Butare y la zona está tranquila y en calma. Se completa la lista de entrada en combate y se procede a descender para una aproximación directa basándose en cartas visuales de la zona. Se distingue a unas 7 NM un claro en la selva y cierto humo a la izquierda de él. Según pasan millas se confirma que ese claro es la pista y se puede empezar a apreciar el pueblo de Butare. Después de realizar una aproximación y toma de máximo esfuerzo se detiene el avión a la altura de los vehículos de la O.N.U., observando que próximo se encuentra personal armado del ejército regular ruandés, una de las partes enfrentadas en el conflicto.

Ante el ademán de supervisar la carga de salir de la aeronave para ayudar al personal a embarcar, una señal enérgica de un capitán de Naciones Unidas le detiene, advirtiéndole del peligro existente con los soldados de la guardia presidencial.

Son momentos de máxima tensión, por fin los cascos azules convencen a los soldados de nuestras intenciones y permiten que embarquen en el avión, abandonando vehículos, pertrechos y todo. En pocos minutos desde el aterrizaje, el avión está listo para abandonar Butare. Se le despiden con signos manifiestos de agresividad. La pista no permite ningún fallo ni del personal ni del material y al límite de ésta se alcanza la velocidad de despegue pudiendo levantar el morro y enfilar hacia el cielo ya estrellado y salvador.

El personal empieza a aflojar su tensión y los músculos de la cara se empiezan a relajar.

Todo ha salido bien, en unas horas



Hércules en el aeropuerto de Mwanza.

das a cabo al atardecer o ya caída la noche, los fuegos de armas ligeras y morteros se divisan en toda la ciudad y en las proximidades del aeropuerto. Se puede apreciar más claramente, por los fogonazos, las posiciones y las zonas más calientes de la ciudad de Kigali.

Este tipo de misión se repite durante los siguientes días, hasta completar la evacuación de los cascos azules belgas, cambiando en la última fase de la operación el destino al más próximo aeropuerto de Mwanza (Tanzania), con el fin de conseguir completar la evacuación en el mínimo tiempo posible. Se transportan en este puente aéreo ca-

anteriores había sido rechazada por las condiciones críticas que reúne el campo, 2.800 pies de pista a una elevación de 5.800 pies y con temperatura de unos 30°C, se pone en marcha. La situación en la zona se ha ido degradando, y urge evacuar al personal.

El libro de performances, es mirado y vuelto a mirar. Los datos reflejan que existe una posibilidad de entrar y salir pero hay que elegir el mejor momento del día, temperaturas no muy altas, poca exposición y limitar el peso a 98.000 lbs. Se decide continuar con la operación y realizarla ese mismo día al anochecer. Teniendo conocimiento de ésta, el jefe del

noticario noticario noticario



Transporte vehículos y personal belga. Kigali-Nairobi.

con el combustible justo se toma en Nairobi. No tdo el personal ha abandonado Butare, dos monjas españolas por su propia voluntad decidieron quedarse, según nos lo narró la madre superiora, debido a su avanzada edad (más de 90 años) e imposibilidad.

Un comité de recepción encabezado por el embajador recibe y da las primeras enhorabuenas a la tripulación. Ya todo ha acabado, los riesgos y amenazas quedaron atrás, otra vez se pudo cumplir la misión sin tener que lamentar nada, una buena ducha y listo para regresar.

El regreso a casa se realiza pasando por Bruselas en apoyo de la Fuerza Aérea belga y se llega a Zaragoza el día 23 al mediodía habiendo realizado un total de 118 horas de vuelo, transportando 402 pasajeros y 143.300 kgs. de carga y con la satisfacción de haber realizado un trabajo bien hecho.



S.M. EL REY DON JUAN CARLOS FELICITA A LAS TRIPULACIONES DEL EJÉRCITO DEL AIRE QUE HAN REALIZADO MISIONES EN BOSNIA Y RUANDA. S.M. el Rey don Juan Carlos recibió el 17 de mayo en el Palacio Real a las tripulaciones del ejército del Aire que han desempeñado misiones de transporte de personal en bosnia-Herzegovina y en ruanda. Las tripulaciones del Hércules estaban formadas por un total de veintidós militares que han participado en la evacuación de ciudadanos europeos en ruanda, bajo la bandera de la ONU, además de la dotación del Aviocar que cumplió diversas labores logísticas en la misión de la Alianza en la zona de la antigua Yugoslavia. Junto a los hombres que tomaron parte en estas misiones, S.M. el Rey recibió también al Jefe del Estado Mayor del Aire, teniente general Ignacio Manuel Quintana Arévalo.