

# Operación NEO en Kabul. La perspectiva del Mando Aéreo de Combate

**JUAN CARLOS DOMÍNGUEZ DORADO**  
*Teniente coronel del Ejército del Aire*  
**DAVID NEIRA RODRÍGUEZ**  
*Comandante del Ejército del Aire*

## AFGANISTÁN, DE NUEVO HACIA EL ABISMO TALIBÁN

Desde que en 2020, Donald Trump anunciara que EE.UU. retiraría completamente sus tropas de Afganistán, rápidamente se abrieron incógnitas sobre el futuro del país, sobre la estabilidad de su gobierno y de sus fuerzas armadas. Pero también se acentuó la preocupación sobre el cómo y el cuándo se produciría la retirada de las fuerzas del resto de naciones con presencia en la misión de la OTAN aún en marcha en el país (Resolute Support), incluidas las tropas españolas.

Ya el 29 de febrero de 2020, el Gobierno de Estados Unidos y los representantes de los talibanes firmaron en Doha (Qatar) un acuerdo que fijó el calendario inicial para la retirada definitiva de las tropas norteamericanas. Posteriormente, el 14 de abril de 2021, la OTAN acordó la retirada de tropas de Resolute Support «antes del 11 de septiembre de 2021». A partir de esa decisión, España sincronizó la salida de sus tropas con las de EE.UU. y los demás aliados. El contingente español se retiró en mayo de 2021, tras alrededor de 20 años de esfuerzo y dedicación plena de los que allí servimos. Por encima de todo lo ocurrido, siempre permanecerá la huella indeleble del sacrificio supremo de aquellos que se dejaron la vida en la misión. En definitiva, para esa fecha tan señalada del 11 de septiembre de 2021, ya no quedaría presencia militar, ni americana ni europea, sobre suelo afgano.

Y es que todos los acontecimientos se habían precipitado. A comienzos de mayo de 2021, los talibanes, conscientes del «principio del fin» de la presencia norteamericana, comienzan la ofensiva para recuperar el control en el país. En muy poco tiempo se hicieron con varias capitales de provincia. A principios de agosto, se comenzó a manejar en la prensa internacional estimaciones de que Kabul podría caer en manos de los talibanes en «tan corto espacio de tiempo» como 20 semanas, pero la realidad es que el gobierno talibán cayó con estrépito y colapsó mucho antes. A mediados



de agosto, los talibanes se hicieron con el control de Kabul, retomando el poder en Afganistán tras 20 años de presencia internacional y dejando prácticamente cercado su aeropuerto.

La rápida e inesperada victoria de los talibanes sobre las fuerzas del gobierno afgano, obligó a la mayor parte de los países occidentales a poner en marcha una misión de evacuación de personal no combatiente (NEO, por sus siglas en inglés) de manera precipitada.

España, como muchos otros países que habían participado en la coalición OTAN de ISAF y en la misión Resolute Support, ya solo tenía en Afganistán a un reducido número de nacionales (principalmente en la embajada). Pero atrapado en la nueva realidad de Afganistán, permanecía numeroso personal que trabajaba o había trabajado en

apoyo del gobierno de España y de nuestras Fuerzas Armadas. Todos ellos y sus familias corrían un serio peligro con el nuevo escenario que surgía con la imparable toma del poder por parte de los talibanes.

### DOS SEMANAS DE AGOSTO

En el periodo estival, especialmente durante el mes de agosto, la actividad en los estados mayores suele ser algo más reducida de lo habitual. La segunda mitad del mes de agosto de 2021 no iba a ser así en el Mando Aéreo de Combate: el escenario surgido planteaba un desafío que exigía poner a prueba algunas de las características intrínsecas del poder aéreo, como la rapidez de reacción y la flexibilidad, con el objetivo de responder a una situación que iba a sorprender en los plazos y en su dimensión.

*Kabul al despegar. (Imagen: Ala 31)*



Este periodo frenético comienza con una reunión de un grupo de planeamiento operativo (GPO) convocado *ad-hoc*, que se realiza por videoconferencia segura el 12 de agosto con todos los actores implicados a nivel nacional: representantes de MOPS, EMACON, ET; por parte del EA asistió personal del EMA, MACOM y JMOVA. En esa videoconferencia se maneja una información y unos plazos aún inciertos y se esbozan los primeros detalles de las opciones de ejecución de la operación NEO que se avecinaba.

Aunque la estimación inicial contempla el comienzo de la ejecución en un plazo aproximado de dos semanas, todo iba a cambiar con rapidez, debido a la situación en zona. El JEMAD reactiva la Directiva Inicial Militar 15/14 (DIM) para la participación de las FAS en la misión Resolute Support y se autoriza la activación del OPLAN 00066 del CMOPS. En este documento, se establece el marco de una operación militar en apoyo al Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación. El mando operacional recae en el Comandante del Mando de Operaciones y las acciones de planeamiento y preparación de las capacidades y alistamientos de las unidades se irían sucediendo a partir de ese momento, acortando los plazos todo lo posible: había vidas en juego.

Durante el fin de semana del 14 y 15 de agosto, todo se acelera progresivamente. Los plazos se van acortando de forma vertiginosa en sucesivos incrementos y se acaba

convocando una reunión presencial para el domingo 15 de agosto, en el Mando de Operaciones. En ese punto, la decisión que ya hay sobre la mesa es que los plazos de ejecución pasan a ser prácticamente inmediatos.

A partir de este momento se inicia el proceso de activación de fuerzas (ACTREQ y ACTORD), preparación de las mismas (FORCEPREP) y transferencia a la cadena operativa (TOA).

La hipótesis inicial de trabajo contemplaba números de alrededor de 800 personas a evacuar, que serían previamente contactadas y localizadas por la embajada española en Afganistán. Al igual que los plazos de ejecución sorprendieron, descartando las previsiones iniciales por premura de tiempo, los números de personal a evacuar de esa estimación inicial también se corregirían rápidamente al alza.

En ese momento ya se determina que las capacidades militares que debe aportar el Ejército del Aire son:

- Transporte estratégico (la plataforma considerada desde el principio es el T.23, por las condiciones de amenaza en el aeropuerto de Kabul) hasta un nodo intermedio (hub), donde se transferiría el personal a un vuelo logístico contratado por MINISDEF.
- Una unidad terminal (UTER) para gestión segura del embarque y las operaciones en tierra, con capacidades CATO<sup>1</sup> y CCT<sup>2</sup>.
- Equipos AMPT (Air Mobility Protection Team) integrados entre las tripulaciones de T.23 y en los vuelos



Afganos llegando a Torrejón. (Imagen: Juan Carlos Ferrera Martínez)



Afganos llegando a Torrejón. (Imagen: Juan Carlos Ferrera Martínez)

logísticos (en este caso con armamento no letal) para proporcionar seguridad dentro de las aeronaves.

- Equipos sanitarios para la asistencia del personal militar y civil a evacuar, tanto en los vuelos logísticos como en los tácticos, entre Kabul y el nodo intermedio.

- Capacidad MEDEVAC (mediante configuración de un T.23) para el caso de que fuera necesario.

Desde el MACOM se designa al Ala 31 como unidad para efectuar el transporte y evacuación, al EADA para conformar la UTER y a la UMAER (capacidad MEDEVAC), más personal coordinado con la DISAN para el apoyo sanitario de entre las capacidades que aporta el Ejército del Aire. El Ejército de Tierra proporcionará una unidad CIMIC y personal sanitario.

#### PRIMEROS CONTRATIEMPOS: EL HUB

Para poder ser capaces de evacuar un gran número de personas y debido a la situación del aeropuerto de Kabul (que ya no es capaz ni de suministrar combustible a las aeronaves), se determina que la vía más adecuada para el cumplimiento de la misión es evacuar al personal desde Afganistán, con medios militares, a un aeropuerto seguro desde el que operar con todas las facilidades. Una vez allí, el plan era trasladar al personal hasta territorio nacional con un operador logístico civil.

De entre las diversas opciones en las que establecer este hub, el lugar determinado como idóneo por los condicio-

nantes de la misión y por situación geográfica fue Emiratos Árabes Unidos (EUA). Se trataba de buscar la base militar o aeropuerto más adecuado, pero la coordinación de los permisos con tan poco tiempo de margen no resultó fácil. A pesar de los intentos iniciales, las autoridades emiratíes eran reacias a que se autorizara el tránsito en el aeropuerto internacional de Dubái. También se presentaban limitaciones para la operación de vuelos logísticos (de Air Europa) en sus bases militares. La situación parecía bloqueada, pero finalmente y gracias a la labor diplomática, se permitió la operación de los vuelos de Air Europa en la Base Aérea de Al Minhad, próxima a Dubái.

El 16 de agosto despegó hacia esta base aérea el primero de los T.23 con personal del Ala 31, EADA (CATO), CIMIC y personal sanitario para establecer la base avanzada. Le siguen otros dos T.23 los días 17 y 18 de agosto con el resto del personal previsto inicialmente.

En un primer momento y ya con los aviones en vuelo, se recibe negativa al PPR<sup>3</sup> del T.23 (las decisiones diplomáticas no llegan a tiempo a los responsables de la Base Aérea). Al final y gracias a diversas coordinaciones, se logra el despliegue de las unidades en el hub. A partir de entonces, éste estará establecido, pero no exento de dificultades para el personal allí desplegado, ya que se dependerá totalmente de los apoyos de la nación anfitriona, compartidos con otras naciones que se establecen en la misma base.

*Medios aéreos en Dubái. (Imagen: Raúl Busquets)*



El 18 de agosto se realiza la primera entrada en Kabul con un T.23, que despliega al personal del EADA para conformar la UTER. En el vuelo de regreso, se extraen los primeros 53 afganos.

### **FASE DE ESTABILIDAD**

Tras los contratiempos iniciales, se llegó a un cierto punto de estabilidad en el ritmo de la operación, superando muchas incógnitas. Básicamente se desconocía hasta cuando se iban a volar misiones tácticas a Kabul, debido a una doble incertidumbre: sobre la capacidad de reunir al personal a evacuar en un entorno tan caótico y sobre cuál sería el límite temporal para que la situación permitiera operar en el aeropuerto de Kabul. Tras el caos de la invasión de las pistas y las terribles imágenes de personas cayendo de los aviones en vuelo, las tropas norteamericanas tenían el control efectivo del aeropuerto, pero nadie sabía hasta cuando lo mantendrían.

No obstante, la necesidad de obtener aprobación de sobrevuelos, sincronizarlos con PPR en Al Minhad y con slots en Kabul, hacía necesario programar las salidas de una manera constante y con adecuada anticipación, sin esperar a las confirmaciones finales sobre cada misión. La estabilidad, en cuanto a la programación de vuelos, se alcanzó cuando se empezó a planear de forma rítmica las

dos salidas diarias desde el hub a Kabul y los consiguientes vuelos asociados del operador logístico.

En este sentido y gracias a la labor del personal de AOC y JMOVA, coordinando a diferentes niveles y recabando apoyos también de los oficiales de enlace en el CAOC de Al-Udeid (Qatar), se logró coordinar dos slots diarios de treinta minutos de operación en Kabul. De esta forma, se podían programar entre dos y tres rotaciones diarias de evacuación entre Kabul y Al Minhad, donde se lograba evacuar hasta 140 personas por cada avión cuando las condiciones ambientales eran favorables para el despegue con máximo peso de los T.23.

También y gracias al personal del MOPS y la coordinación con Air Europa, se lograron ajustar los traslados a España y de esa forma reducir tiempos de espera en la base emiratí, permitiendo una más rápida recuperación de los T.23 para la siguiente misión.

Es de destacar que durante la operación se trasladó numeroso material, incluyendo dos vehículos VW Amarok, cedidos por el Batallón de la UME de Zaragoza, que finalmente tuvieron que ser abandonados en Kabul.

A mitad de la operación, se decidió el traslado inmediato a Kabul de un equipo de operaciones especiales del MOE<sup>4</sup> con todo su equipamiento, para hipotéticas acciones fuera del perímetro de la base, pero dado que



las peticiones de sobrevuelos con mercancía peligrosa requieren de unos plazos con mucha anticipación y los medios de proyección eran muy limitados, se tuvo que trasladar este equipo en el operador logístico con el equipamiento básico. Una vez allí se integraron con la UTER y apoyaron a ésta en todos sus cometidos.

### VALORACIÓN DE LA AMENAZA

Una de las principales preocupaciones en el Estado Mayor del MACOM era hacer una correcta valoración de la amenaza a la que se enfrentaba nuestro personal, ya que tras la toma de Kabul por los talibanes, la situación en la capital era caótica e incierta.

El personal de la Embajada española se había refugiado en el aeropuerto, donde los militares norteamericanos habían logrado expulsar a todos los afganos que habían penetrado y habían logrado asegurar el perímetro. Debido a que ya no era seguro salir del aeropuerto, se decidió que la unidad CIMIC del ET permaneciese en Al Minhad, desplegándose únicamente la UTER y el personal de inteligencia.

Gracias a la extraordinaria labor del personal español en el CAOC de Qatar (desde donde se coordinaban los movimientos aéreos), se recibían informes de inteligencia muy detallados de la coalición, que permitieron evaluar la

situación en todo momento y tomar las decisiones relativas a gestión de riesgo, operando en todo momento con parámetros de seguridad aceptables.

En tierra, por el contrario, la situación era de mayor riesgo. Se consideraba que la actitud de los talibanes hacia los militares de la coalición sería de colaboración hasta el momento de la fecha marcada como límite de la retirada, pero se conocía la existencia de células del ISIS-K<sup>5</sup> con la firme intención de atentar contra el aeropuerto, incluyendo un ataque complejo con suicidas. Este ataque se llevó a cabo el 26 de agosto y les costó la vida a 170 personas, entre ellas a 13 militares norteamericanos.

Con todo, se considera que la exposición de nuestro personal estaba muy medida y calculada y el riesgo era asumible. En el momento en el que el ISIS-K fue capaz de atentar en Kabul, la situación en el aeropuerto se volvió muy peligrosa y se decidió adelantar el fin de la operación, antes de la fecha límite del 31 de agosto.

### UNA OPERACIÓN CULMINADA CON ÉXITO

A pesar de trabajar a contrarreloj y de tener que realizar un planeamiento y ejecución sin solución de continuidad, el trabajo coordinado de numeroso personal, tanto del EA como del MOPS y el resto de actores implicados, se culminó de manera exitosa, evacuando a 1891 afganos, ocho militares de otras naciones y 19 personas de la Embajada de España en Kabul, en 17 rotaciones de vuelos de los T.23.

En resumen, se logró evacuar a todo el personal que se pudo reunir antes de que ya no se pudiera operar en el aeropuerto de Kabul, y en cifras muy superiores a las estimadas inicialmente. La sensación después de este éxito, es la de haber evitado «un mal final» para la historia de la contribución española a una misión de 20 años de duración, cargada de sacrificios y entrega, de la que algunos de nuestros compañeros nunca volvieron.

A pesar de ese éxito, mucha gente que debería ser evacuada a España, no pudo viajar hasta Kabul o acceder al aeropuerto, por lo que no pudieron escapar del régimen talibán en esta operación. A la fecha de redacción del presente artículo, se ha lanzado una segunda misión de evacuación desde Pakistán (denominada IRBIS), que seguramente librerá a muchos colaboradores de España y a sus familias de tener que sobrevivir bajo el yugo talibán. ■

### NOTAS

<sup>1</sup>Combined Air Terminal Operation.

<sup>2</sup>Combat Controller Team, por si las condiciones de control de tráfico aéreo estuvieran degradadas.

<sup>3</sup>Prior Permission Request: Autorización previa que se otorga a una aeronave para operar y utilizar las facilidades logísticas de un aeropuerto.

<sup>4</sup>Mando de Operaciones Especiales.

<sup>5</sup>Estado Islámico del Gran Jorasán. Rama del Estado Islámico que opera en Afganistán y Pakistán.