

Madrid-Bangkok- Seul-Madrid Relato de un viaje

J.C.E.



El "síndrome del viajero" al que se refiriera el Dr. Marañón en uno de sus ensayos se refleja levemente en los rostros de los componentes de la 40.^a Promoción del Estado Mayor del Aire.

El DC-8/52 401-07 espera engullir en un extremo del aparcamiento de la zona militar del Aeropuerto de Barajas, con las luces encendidas y un ruido del APU interno a las 58 personas entre profesores, alumnos y tripulación, para iniciar después de los laboriosos trámites de autorización de sobrevuelos pendientes, la primera vuelta al mundo completa de un avión del Ejército del Aire español.

El cronista se acomoda en su asiento dispuesto a contar para los lectores de R.A.A. las experiencias del viaje, un viaje en que según directrices de la Escuela Superior del Aire se deben "comprobar, constatar y analizar" las enseñanzas

del curso de Estado Mayor. Inmediatamente se siente atraído por la cabina del DC-8 afectada de una gran actividad en donde la tripulación trabaja en los últimos detalles del largo vuelo...

UN LARGO TRAMO HACIA BANGKOK

Hace poco tiempo que el sol ha salido por encima del desierto de Arabia, cuando con una pésima visibilidad, provocada por una tormenta de arena, el EC-ZCO efectúa la aproximación al aeropuerto de ABUDHABI. La terminal del Aeropuerto es una isla de civilización en medio de un inmenso páramo de arena. Con una temperatura exterior





Parte de los componentes de la expedición en los jardines que rodean al museo nacional de Corea.

sofocante, la larga espera en la sala de autoridades, acompañados por el Embajador de España, nos hace intimar con el Secretario de Embajada de nacionalidad jordana que nos habla de su carrera de Económicas estudiada en Madrid, de la estrecha amistad de nuestro Rey Don Juan Carlos con el Rey Hussein y de la carestía de vida en el país, clásico emirato del Golfo Pérsico.

El Gobierno Indio autoriza al fin el aterrizaje en Bombay y 5 horas más tarde, un chubasco tropical nos acompaña en la aproximación, sobrevolando una ciudad abigarrada de construcciones de baja altura y donde ya desde el aire se detecta su alta densidad de población. Los indicadores del VASIS de la pista del aeropuerto indio emergen entre un núcleo de chabolas, y observamos ¡ropa tendida en ellos!. La vegetación invade los arcones de la pista. Un renqueante autobús amarillo nos transporta a la terminal, duro contraste con la de Abu Dhabi. Un penetrante olor a "metro" línea 1 en hora punta nos asalta. En el suelo, multitud de viajeros efectúan los rezos de rigor y hay cierta tensión

en el ambiente provocada por los disturbios que en la ciudad han producido ese mismo día 50 muertos. Bajo el letrero de "drinkable water" tres vasos metálicos atados con cadenas en espera del arriesgado sediento van a ser nuestra compañía durante 6 horas de larga espera, pues el combustible del avión si alguien no lo remedia ha de ser pagado en el momento y en dólares. Al final, las gestiones de la tripulación interrumpen la cerveza que al respetable precio de 1.000 pesetas botella, nos ha acompañado junto al monótono soniquete de los ventiladores del techo que a duras penas lograron disipar el calor húmedo reinante.

"Debido al acoso de las guerrillas, es evidente que el Apoyo Aéreo es misión fundamental de Thailandia"

BANGKOC. EL ESTILO INGLES

07:30 de la mañana hora local, el río Phraya serpentea entre el campo extraordinariamente llano de Thailandia. Un gigantesco monumento de Buda brilla en medio de él señalándonos que estamos sin duda en pleno Extremo Oriente.

El Embajador de España, Sr. Revenga, espera a pie de avión; él y su séquito harán de espléndidos acompañantes en nuestro primer país a visitar en el viaje...

...Y Bangkok, a un metro por encima del nivel del mar, transpasada de canales, desparramada y caótica nos recibe con sus templos multicolores y sobre todo con la cordialidad de los miembros de sus Reales Fuerzas Aéreas. El programa es apretado. El primer día, tras la confraternización de la noche anterior y con el recuerdo del fuerte sabor de la comida Thailandesa, la 40ª Promoción encabezada por el general don Felipe Sequeiros, director de la Escuela Superior del Aire, visita las instalaciones de la Academia de la Fuerza Aérea, Escuela de Estado Mayor y Cuartel General. El amplio campus de la Academia sirve de marco para los honores militares que, con un

profundo estilo inglés, rinden una Escuadrilla de Alumnos. Una extensa conferencia sobre los cometidos y programación de la Academia, de características similares a la de nuestro Ejército del Aire, preceden a las posteriores visitas a la Escuela de Estado Mayor. En ella se nos explica los cursos efectuados; el de acceso a Jefe, el de Mandos Superiores y el de Estado Mayor. Este último, además de oficiales del Arma lo realizan los de cuerpos, efectuándose una selección por curriculum, antigüedad y calificaciones. Es digno de destacar la existencia entre la programación del Curso de Estado Mayor de períodos dedicados al deporte, excelente complemento para el trabajo de "mesa".

A medio día, el restaurante D'JITPOCHANA, es un hervidero de uniformes, en las mesas el colorido y olor de las frutas tropicales acompaña al intercambio cordial de palabras y obsequios entre los directores español y thailandés de ambas escuelas. En el ambiente, el idioma y la problemática común de los aviadores militares del mundo: La permanente adecuación de los siempre caros y pocos medios aéreos a las exigencias de la Defensa Nacional.

Hace escasos momentos que un Hércules C-130 de la Royal Tahiti Air Force ha parado sus motores, una ligera lluvia nos acompaña en la visita a la Escuela de vuelos de KAMPHANG SAEN. Inmediatamente después de bajar del avión, tres formaciones con los tres tipos de aviones utilizados en la enseñanza de vuelo reciben con una pasada a baja altura a la expedición. En el interior de las aulas, jóvenes aspirantes a "águilas" estudian minuciosamente los procedimientos. Después de una detallada explicación de los cometidos de la Escuela, un excelente vídeo muestra las posibilidades y material de la RTAF, cuya principal preocupación consiste en el control de las guerrillas periféricas alentadas por Laos y Camboya. Es evidente que el Apoyo Aéreo es misión fundamental en las Fuerzas Aéreas de Thailandia...

...Y Bangkok absolutamente atestada de vehículos donde el viaje en

taxi es un continuo regateo por el precio del recorrido a efectuar nos enseña al día siguiente su historia y su leyenda a través de la Capilla Real y el templo de Wat Phra Kao.

El Buda Esmeralda, adecuado a cada estación con su vestimenta, vigila desde su altar a los fieles y monjes budistas que, en silencio y descalzos, desgranar sus oraciones con



Bases aéreas principales de los dos países visitados por la expedición de la Escuela Superior del Aire.

un murmullo, acompañado a la copiosa lluvia.

Por la noche, el Hotel Oriente, salido de una novela de Somerset Maughan, sirve de marco a través del barco del mismo nombre para la despedida oficial de Thailandia. El folclore thailandés refuerza el ambiente de excelente amistad entre dos Fuerzas Aéreas tan distintas pero no tan diferentes como la española y la del antiguo reino de Siam.

SEUL. EL ESTILO USA

18:30 hora local de Corea. El Fuerza Aérea Española 07 corretea por la pista del Aeropuerto de Seul, una ciudad de más de 10 millones de habitantes y futura sede de las olimpiadas. El Tte. Coronel Kim componente de la anterior promoción de la Escuela Superior del Aire, y el mayor Beak, futuro miembro de la 42 promoción, nos reciben en la terminal del Aeropuerto. Las medidas de seguridad impresionan por su rigidez; no podemos olvidar que Corea es un país en guerra teórica con sus vecinos del Norte.

La "American Way of Life" salta a la vista en cada esquina de Seul. Se observa una actividad febril entre los edificios y autovías de la metrópoli, y aunque a primera vista se presente como una ciudad occidental que tuvo que ser reconstruida tras la guerra civil 1950-53, Seul fue capital de Corea un siglo antes de que Colón descubriese América. En algunas esquinas de sus calles, nidos de ametralladoras y postes con sirenas están dispuestos para alertar a su población ante cualquier ataque imprevisto del Norte.

En la mañana del día siguiente la visita al CFC/UNC (UNITED NATIONS COMMAND y COMBINED FORCES COMMAND) nos confirmó el ambiente prebélico que se vive en Corea. El mayor Kent de la USAF acompañado del Brigadier General Coreano HAN, nos explicó la problemática del enfrentamiento Norte-Sur en el área mediante un extenso briefing en el que se expuso el balance de fuerzas



y la influencia china, japonesa y USA., en la zona, seguido de los acontecimientos e incidentes habidos en la misma a partir del año 1948, fecha en que se configuró Corea del Norte. Resultó evidente el creciente aumento de su ejército, la modernización constante de su armamento y la intención de mantener una movilización permanente en este último país, lo que justifica el mantenimiento de un Ejército combinado Corea del Sur-USA.

Por la tarde del mismo día se visita el cuartel general de la ROKAF. El viejo y legendario MUSTANG nos recibe en forma de monumento a su puerta. En el interior del edificio gran número de cuadros narran las gestas de los pilotos coreanos en la guerra civil, una escueta conferencia sobre la Fuerza Aérea precede a la visita a la Escuela de Estado Mayor. El Tte. Coronel KIM, en una amena exposición en castellano, hace ver las semejanzas entre ambas Escuelas aunque no exista en la de la Fuerza Aérea Coreana el curso de aptitud a ascenso a General. En el exterior, amplias zonas verdes, un lago, y campos de tenis sirven de complemento a la actividad intelectual de los alumnos que depositan cuidadosamente sus zapatos en una estantería antes de entrar en la biblioteca que visitamos finalmente.

LA BASE AEREA DE "SU WON"

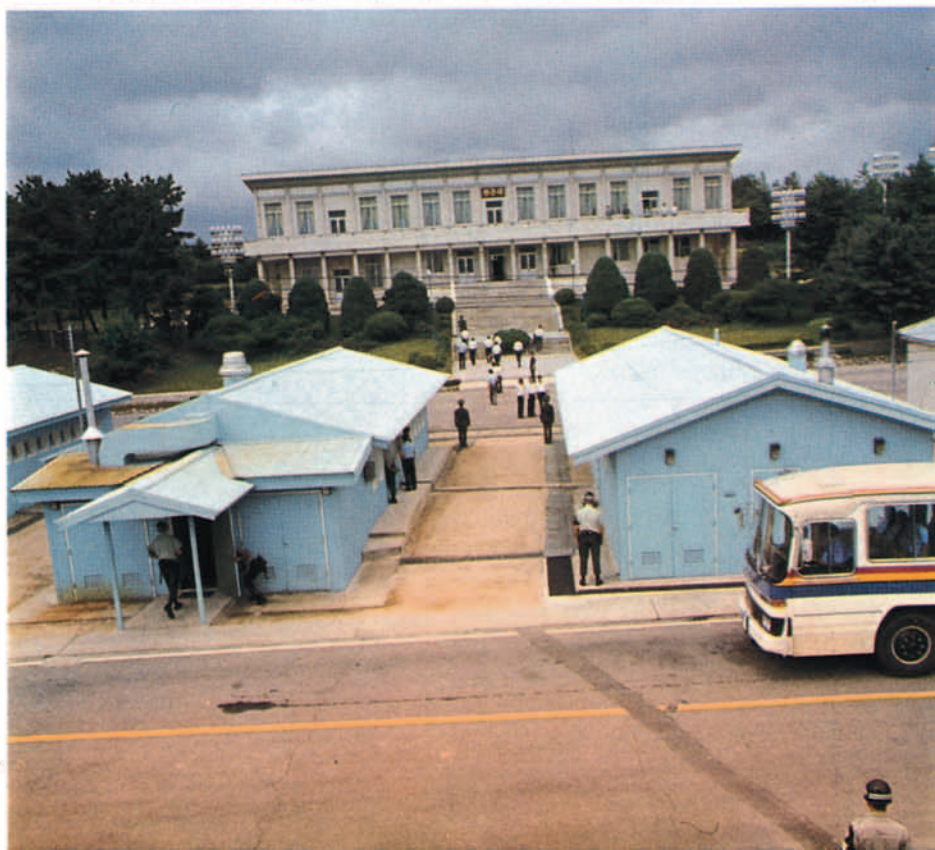
"Alcanzar y mantener la superioridad aérea para facilitar la reunificación de Corea". Un total de 5.517 personas, entre personal de la



Uno de los F-5A de alerta en Suwon se dirige a la cabecera de pista



Fotografías superiores:—A la izquierda, fortificaciones de todo tipo jalonan las carreteras que conducen a la frontera de Corea del Norte. A la derecha, mesa en donde se firmó el armisticio en 1953. En la fotografía inferior, tres barracones prefabricados son atravesados por una línea imaginaria que divide a las dos Coreas en Panmujon





Los alrededores de la Escuela de Estado Mayor de las Fuerzas Aéreas de la República de Corea del Norte

ROKAF y la USAF, componen la dotación de la 10ª Ala de Combate Táctico de la primera con aviones F.5E - Tiger II y RF-5A y la 51ª Ala táctica de Combate de la USAF con aviones A-10 "Thunderbolt II".

Operatividad podía ser el lema de la Base de SU WON visitada el 30 de junio. Operatividad que se palpa en cualquier detalle, su sistema de seguridad estricto, sus casi 60 refugios de avión y sobre todo la alta cualificación de su personal de vuelo.

La Base de Su WON, muy adecuada por su situación para la defensa del Norte y Noroeste del país, representa una firme respuesta a la amenaza de los 250 aviones de combate norcoreanos, situados en las Bases Aéreas del Suroeste que pueden alcanzar Seoul en 10 minutos después de su despegue.

“La base de Su Won representa una firme respuesta a la amenaza de los 250 aviones de combate norcoreanos”

En los barracones de alarma —únicos refugios en la base con techo de chapa, pues se supone que en un ataque del Norte los primeros aviones en despegar serían los de alarma no siendo sorprendidos en su alojamiento— suena la clásica bocina. Dos F5E están en el aire —comprobado con cronómetro— en menos de 3 minutos. En el suelo, una maqueta tamaño natural de madera simula un MIG-21, 2 minutos más tarde 2 nuevos F.5E están en situación de Scramble en el mismo barracón.

Alambrada que cerca toda la base, asentamientos de AA.AA. con sus radares correspondientes y aviones A-37 situados en merlones y a tope de armamento son las últimas

RTAF, ROKAF: DOS FUERZAS AEREAS

Aunque las bases de Tailandia fueron muy importantes para los EE.UU. en la guerra del Vietnam, el apoyo militar de este último país al antiguo reino de Siam concluyó en 1978, reanudándose en 1980 cuando las fuerzas vietnamitas reanudaron sus incursiones en suelo tailandés.

Desde entonces la principal preocupación de la RTAF (Royal Thai Air Force) es el control de las guerrillas periféricas y el reconocimiento aéreo de sus fronteras. Los OV-10 Bronco y CESSNA A-37B junto con los F-5A y F-5E componen parte de los 22 escuadrones y los 188 aviones de combate de la Fuerza Aérea más antigua de la región.

EE.UU. ha ofrecido el reemplazar el sistema de defensa aérea de Tailandia mientras que los escuadrones de interceptación 101 y 401 recibirán 8 F-5E para completar un total de 40 en breve. El reconocimiento aéreo está proporcionado por 2 RF.5E y 4 RF.5A, dos Swearingen Merlin IVA y seis RC-47 en la misión de relé de comunicaciones.

El derribo de un Cessna A-37B por un misil SAM-7 hace año y medio demuestra el ambiente hostil en que se desenvuelve la RTAF.

El litigio entre las dos Coreas eleva considerablemente el grado de tensión en la zona. Las Fuerzas Aéreas de la República de Corea del Sur -ROKAF- se componen entre otros de 235 F-5A/E y 60 F-4D Phantom como aviones principales; estando previsto la entrega en 1986 del primero de los F-16. Corea del Sur posee una excelente infraestructura de Bases y Sistema de Defensa Aérea acogiendo a los 110 aviones de la USAF entre F-16, F-4 y A-10 estacionados permanentemente en el país. El Balance de Fuerzas Aéreas Corea del Norte-Corea del Sur, representa la clásica pugna entre la calidad del material de la última y la cantidad de aviones de la primera, similar al problema existente en el teatro de operaciones europeo.

y positivas impresiones sobre lo que debe ser una base aérea moderna.

ULTIMAS JORNADAS EN SEUL

El día 1 de julio amanece con un sol espléndido. Las máquinas fotográficas cuelgan con sus cargas a tope en los hombros de los visitantes. El Museo Nacional de Corea, ubicado en un parque que confirma la inveterada afición y cuidado oriental a la vegetación, muestra dentro de sus diferentes salas el desarrollo de la Corea tradicional y su cultura a través de los trabajos de arte budista y cerámicas, pinturas de la época CHOSON, siglo de oro de la cultura coreana. Al día siguiente el jardín-palacio secreto PIWON construido en 1405 y reservado como residencia a los miembros de la familia real desde entonces, nos hace ver nuevamente la riqueza de la tradición coreana.

44 km. separan a Seul de "la guerra". El autobús de la ROKAF se adentra cada vez más en un paisaje de arrozales, muros antitanque y alambres de espino. El campamento KITTY HAWK situado dentro de la zona desmilitarizada sirve de alojamiento a las tropas de las Naciones Unidas. En PANMUNJON se

encuentra la línea de demarcación militar DML. Tres escueros barracones prefabricados son atravesados por una línea imaginaria que divide a las dos Coreas, en ellos se firmó el Armisticio en 1953.

Soldados del Norte nos observan con sus prismáticos en un ambiente no carente de tensión. Al fondo sobre un pueblo norcoreano un enorme mástil con la Bandera de Corea del Norte. Una emisora de este país emite consignas y propaganda, rompiendo el silencio de la tarde.

La visita a los túneles excavados justamente por debajo de la línea de Demarcación, demuestra el espíritu agresivo del gobierno del Norte. A través de ellos se pretendía la invasión por sorpresa del Sur. Regresan-

"Un total de 5.517 personas, entre personal de la ROKAF y la USAF componen la dotación de la 10.ª Ala de Combate Táctico"

do en el autobús a Seul nos queda el regusto amargo que provocan todos los conflictos y más si como en este caso se trata del existente entre ciudadanos de un mismo país.

Por la tarde, el embajador de España, Duque de Maura, arría la bandera española de su residencia en un emotivo y sencillo acto, como despedida oficial a la expedición de la Escuela Superior del Aire.

EL TRAMO MAS LARGO

Nueve horas y media de viaje a través del archipiélago japonés, en la que seguimos la ruta inversa a la efectuada por el Jumbo de la KOREAN AIR LINES derribado cerca de SAJALIN, observando después de la escala técnica en FAIRBANKS, la inmensidad blanca del casquete polar, Groenlandia, Islandia, el Reino Unido y Francia, no son suficiente tiempo para asimilar las impresiones de este largo viaje. El DC-8 401-07, sin ningún tipo de avería a anotar en el "parte 3" de su libro, sobrevuela la península ibérica en un caluroso día de primeros de julio. 19.500 NM y 40 horas de vuelo en las que nunca se sabía a ciencia cierta si el menú depositado en la mesa extensible de nuestro asiento correspondía a desayuno, comida o cena, han constituido un importante reto. El comportamiento de la tripulación superando dificultades ajenas al vuelo lo ha hecho posible.

El cronista se acomoda por última vez en su asiento y enciende un pitillo que tiene que apagar apenas empezado, pues el clásico letrero le indica la proximidad del aterrizaje. En las maletas, objetos útiles e inútiles y camisas sin planchar esperan la aprobación y la sorpresa de la familia. El aire de Madrid está limpio. 30 Jefes del Ejército del Aire y 2 peruanos, 1 argentino, 1 uruguayo y 1 sudafricano, ven muy cerca ya el título que les capacita para el trabajo en los Estados Mayores. En el recuerdo, la convivencia con compañeros de otras fuerzas aéreas, ciertamente lejanas, pero con espíritu, problemática e ilusiones muy semejantes. En suma: una experiencia importante. ■