



Catástrofe de Armero: el Ala núm. 31 estuvo allí

ALBERTO GALLEGO GORDON, Capitán de Aviación

LA INVITACION

Que a alguien le saquen de la cama a medianoche para "invitarle" a tomar café, puede ser un tanto extraño por no decir molesto, pero si, además, hay que ir a Colombia a tomarlo, puede ser realmente excitante.

La verdad es que no cogió totalmente de sorpresa, pues ya la radio había dado "la noticia" y en el Ala 31 existían precedentes de llamadas a horas intempestivas ante casos similares.

Ya todos suponíamos de qué se trataba: el Nevado del Ruiz, volcán semiactivo de 5.000 metros de elevación, había entrado en actividad. El calor producido en la erupción, que había descongelado tan sólo un 20 por ciento del total de las nieves acumuladas en su cima, había originado un torrente de lodo que arrasó totalmente la ciudad de Armero, en



Supervivientes de Armero esperan en la ciudad de Lérída permiso para volver a sus hogares

Colombia. El balance inicial de víctimas era sobrecogedor, 20.000 muertos.

Las órdenes estaban claras. El Gobierno Español había decidido enviar un avión a Colombia con ayudas de primera necesidad para poder afrontar la fase inicial del desastre. Al igual que en casos similares anteriores se encargaba la misión al Ala 31, sita en la Base Aérea de Zaragoza, que dispone del avión de transporte C.130 Hércules, capaz de efectuar el salto del Atlántico con carga y operar en pistas cortas y poco preparadas.

MANOS A LA OBRA

No es difícil hacerse una idea de la preparación que puede exigir un vuelo de este tipo. Estar acostumbrados a volar por Europa, exige unos requerimientos que se multiplican cuando el vuelo es a 9.000 Kms. de distancia y con todo un océano de por medio.

Quizás la parte más importante de una misión de este tipo —aparte, claro está, del avión— lo supone la información aeronáutica. Esta es necesaria para preparar los tramos del viaje por rutas y aeropuertos compatibles con las características y necesidades del avión. También exige una información precisa y actualizada de las maniobras de entrada y



salida, no sólo de los aeropuertos previstos, sino de todos aquellos que se prevean como posibles alternativos y de emergencia.

Inmediatamente después de recibir la orden del Estado Mayor del Aire, el Oficial de Servicio del Ala 31 puso manos a la obra en la labor de preparar toda la información necesaria adelantando, así, trabajo para la tripulación que llegaría a primeras horas de la mañana.

La urgencia de la situación obligó a utilizar uno de los aviones aptos para el repostado en vuelo, que resultó no ser el más apto para la misión, de largo alcance y que, por llevar las correspondientes barquillas instaladas, supuso un peso y resistencia aerodinámica mayores y, por tanto, un mayor consumo de combustible que limitaba su capacidad operativa.

El nombramiento de la tripulación se efectuó de acuerdo con las normas aprobadas en el Ala 31 para este tipo de misiones. Consiste en 5 pilotos, 1 navegante, 2 mecánicos de vuelo y 2 supervisores de carga —tripulación doble de lo normal— cubriendo así cualquier imprevisto por enfermedad o jornadas de actividad excesivamente largas.

Un último vistazo para comprobar todo lo necesario, desde cajas de herramientas y repuestos de emergencia, hasta el pasaporte y el cepi-

llo de dientes y el avión despegó a media mañana, hacia la Base Aérea de Getafe, donde se concentraría la carga.

EN GETAFE

Coordinar toda la variedad de cargas que habría de enviarse y los medios para transportarlas, lleva tiempo y, debido a la celeridad con



La ayuda española es trasladada inmediatamente a los camiones para su rápida distribución entre los damnificados

que se programó la misión, no pudieron evitarse los imprevistos de última hora. El despegue se había fijado en principio para las 15:00; sin embargo, parte de la carga se demoró todavía una hora más.

Hacia las 17:00 parecía que ya todo estaba listo. Bueno, casi todo.

Acudieron a despedir a la tripulación el Ministro de Sanidad, el Embajador de Colombia, así como representantes del Ministerio de Asuntos Exteriores, Protección Civil y Cruz Roja Española. La despedida, a pie de avión, sirvió para recalcar el apoyo oficial a la misión y de igual forma, el del Pueblo Español representado, en este caso, por la tripulación.

TRAS LOS CONQUISTADORES

Por fin se despegó rumbo a Lajes (Islas Azores). Acompañaba a la tripulación un diplomático español, que se encarga de los temas aeronáuticos del Ministerio de Asuntos Exteriores, y un ingeniero industrial, experto en catástrofes, representando a Protección Civil.

La carga, 12.500 Kgs. en total, se repartía entre medicinas, tiendas de campaña y equipos diversos para ayudar a los rescates.

Sólo faltaban las autorizaciones de sobrevuelo, que el Ministerio de Asuntos Exteriores se encarga de

tramitar en las correspondientes Embajadas. No es más que un número y unas letras que se incluyen en el plan de vuelos, pero es un requisito indispensable para entrar o sobrevolar cualquier país, si no se quiere correr el riesgo de ser interceptado y hacer alguna "escala imprevista"... Según los tratados de sobrevuelos con Portugal, esta autorización es permanente para los vuelos militares, entre ambos países. Por esta razón no se demoró la salida hacia las Azores ganando, así, cuatro horas en espera de los otros sobrevuelos.

La aventura, esbozada hacía tan sólo 18 horas, acababa de comenzar. Era el día 15 de noviembre. ¿Cuándo sería el regreso?

Fue esta primera parte del viaje, de alguna manera, la de mentalización ante la situación. Desde que se comunicó la orden a cada miembro de la tripulación apenas había habido tiempo de hacer el equipaje, dormir rápidamente unas pocas horas y preparar el vuelo. Mentalmente cada miembro de la tripulación fue, tratando de ocultar su evidente excitación, repasando las últimas horas y acordándose, por fin, de aquello que olvidó meter en la maleta y haciendo mil conjeturas sobre los próximos días.

La situación estratégica de las Islas Azores, como portaaviones natural en mitad del Atlántico, hace que sean de vital importancia para aviones cuya autonomía (y más con fuerte viento del oeste) no sería suficiente para cruzar el océano sin escalas... y sin tener que hacer la última parte a remo.

Estas cuatro horas de vuelo no fueron muchas pensando en las 13 que quedaban, pero por ese día ya se había acumulado suficiente cansancio y, puesto que los sobrevuelos seguían sin llegar, se decidió hacer noche en Lajes. Quedó todo listo para el día siguiente y, finalmente, tras varias llamadas a Madrid, se confirmaron los sobrevuelos.

La cena supuso el primer relax real para los miembros de la expedición, donde se comentaron las incidencias ocurridas hasta el momento. Para algunos tripulantes era ésta la primera misión de este tipo. Para los

dos civiles, suponía su primer contacto serio con miembros de las FAS desde su paso por el Servicio Militar, hacía no muchos años. Quedaban muchas horas por delante y, poco a poco, imperceptiblemente, empezaba a vislumbrarse una cohesión dentro del grupo. Nada une tanto a las personas como una causa común.

La previsión de los vientos hacía estimar 9 horas de vuelo, sobre agua, hasta la siguiente escala, la B.A. de Roosevelt Roads (Puerto Rico). Sólo una mancha enturbiaba el mapa meteorológico: la ruta de vuelo rozaba la posición del huracán Kate a la hora prevista de llegada.



Entrada al campo de refugiados de Lérida. Los familiares de las víctimas esperan noticias

Habría que cruzar los dedos para que se alejara.

Las previsiones se fueron cumpliendo: agua hasta el horizonte y en todas direcciones; fueron muchas horas y era difícil dominar la impaciencia cuando, además, se es consciente de la urgencia de llegar. Cuando en la pantalla del radar se perfiló el eco definido de la isla, fue inevitable dar un respiro de alivio: ¡tierra!

Repostar y echar un vistazo al avión. Estirar las piernas, desatascar los oídos del constante ruido de los motores, hacer el plan de vuelos, un café y... ya quedaba menos para llegar.

Las 4 horas de vuelo hasta Bogot

tá no supusieron un esfuerzo excesivo. La tranquilidad que proporciona el volar próximo a tierra, la belleza del crepúsculo entre las montañas coronadas por tormentas y el saberse tan lejos de casa, no deja mucho más tiempo para otras preocupaciones.

AQUI ESTAMOS

Bogotá, 2.800 mts. de elevación. Clima tropical a la altitud de una estación de esquí en España. El avión lo nota: el aire es menos denso y la carrera de aterrizaje más larga de lo normal. En el aparcamiento militar esperaban el Embajador de

España, el Agregado Militar y diversas autoridades colombianas. Los medios de comunicación, incluida TVE, tampoco podían dejar escapar una ocasión así.

Al ser éste el principal aeropuerto del centro del país, en él se había centralizado la ayuda internacional ya recibida y la que seguiría llegando en días sucesivos. Pero hasta la zona de la catástrofe quedaban más de 100 Kms. de curvas para bajar los 2.500 mts. de desnivel. El alternativo ya estaba previsto. La mercancía podría ser llevada por vía aérea a la B.A. de Palanquero (a orillas del río Magdalena) y desde allí, por otros medios, a Armero y los pueblos circundantes, donde se ha-

bía acogido a los pocos supervivientes de la tragedia.

Se concretó el horario para el día siguiente (domingo), y se buscó alojamiento para los próximos días.

De repente y desafiando toda lógica por las muchas horas de actividad, todo el cansancio acumulado se desvaneció. No importaba el ruido del avión, la tensión acumulada, incluso la menor concentración de oxígeno que dificultaba la respiración por falta de costumbre, ¡ya estábamos en Bogotá un sábado por la

tiempo. Así, no fue muy duro volver a madrugar el domingo a pesar de las pocas horas dormidas esa noche. Era, al fin y al cabo, como levantarse para comer después de una velada hasta la madrugada.

Pero la carga transportada no había llegado aún a su destino final y esa era la razón del viaje.

El vuelo a Palanquero supuso la culminación de dos días intensos, en el que se había puesto a prueba, una vez más, la operatividad de la

y sus valles; una temperatura de verano que, junto a las constantes lluvias, produciría la imagen de la exuberancia tropical.

La pista de aterrizaje todavía estaba cubierta de las cenizas, restos de la última erupción del volcán, que envolvieron el avión como una nube mientras rodaba hacia el aparcamiento; una vez en éste y tras varias maniobras por la limitación de espacio, se pudo aparcar el avión, aun a costa de que el señalero perdiera la gorra por uso de la reversa, ¡cuál no sería nuestra sorpresa al conocer más tarde que el señalero era el propio General al mando de la Base! que, con su walky-talky y su Mercedes lleno de ceniza, iba de un lado a otro tratando de coordinar las mercancías que los helicópteros y camiones llevarían hasta zona de la tragedia.

En Palanquero hizo entrega de la carga el Embajador de España acompañado del Agregado Militar, descargándose, a continuación, en medio de un calor sofocante.

Parecía que con el vuelo de vuelta a Bogotá se daría por terminada la misión. Nada más se podía hacer por la carga. Un día más, que se aprovecharía para turismo, las compras de rigor o el descanso y vuelta para España. Pero todavía quedaba mucho trabajo por hacer.

La ayuda internacional se aglomeraba en el aparcamiento militar de Bogotá sin que se previera un método rápido de hacerla llegar allá donde se necesitaba. La capacidad de la Fuerza Aérea Colombiana —al límite de sus posibilidades— y las dificultades de transporte por carretera dejaban pocas opciones. Sin embargo, ya había un precedente, un Hércules de la Real Fuerza Aérea Británica se había ofrecido a transportar carga hasta Palanquero, en la medida de sus posibilidades.

Bien pensado, se estaba desaprovechando un avión que había dado el gran salto "tan sólo" para llevar un carga de urgencia. Una vez allí se le podría sacar todavía un mayor rendimiento. ¿Por qué no quedarse y seguir "echando una mano"? La respuesta del Ministro de Defensa Español fue contundente, el avión



Hospital de campaña en el campamento de refugiados de Lérica

noche y había que aprovechar! Curiosamente, próximo al hotel había un restaurante, en el que una banda amenizaba a los clientes con una increíble variedad de ritmos tropicales y, ante los cuales, los pies más sensibles y los cuerpos más rígidos no podrían aguantar mucho tiempo sin dejarse llevar por ellos. Fue sólo una toma de contacto, pero decisiva, con los "bailables", "cumbias", "salsas", "patacón pisao"...

Acostumbrar el cuerpo a un cambio de horario de 6 horas, lleva

Unidad y, no sólo la de un avión y el reducido grupo de personal que lo maneja, sino, también, la capacidad de reacción y solidaridad de todo un país ante la necesidad urgente de otro, hermano. La climatología de la zona y el terreno montañoso obligaron a efectuar el vuelo en condiciones instrumentales. Lo que en línea recta no hubiera sido más de 20 minutos supuso de esta forma 40 minutos, que brindaron la oportunidad de poder admirar la belleza del paisaje, las altas montañas

español se quedaría a disposición de la FAC para todo aquello que se necesitara y mientras se cumplimentaran las limitaciones propias de la tripulación y del avión.

¡QUE NOS QUEDAMOS!

La noticia fue acogida con satisfacción por la tripulación, ansiosa de colaborar y consciente de que suponía otra prueba de operatividad de la Unidad. Hay que admitir, por otra parte, que el piloto de transporte sabe cuándo se comienza una misión, nunca cuándo termina.

Se establecieron los turnos de las dos tripulaciones y, a primera hora del día siguiente (lunes), se inició el puente aéreo. Pero los problemas no tardaron en aparecer. Tener que operar un Hércules en un área desconocida, rodeada de montañas, lluvias constantes y con el espacio justo para aparcar en ambos aeropuertos, no es un gran problema si se tiene la información adecuada y se cumplen las normas establecidas. Pero el Hércules es un avión de carga y, esa carga, tiene que cumplir unos requisitos en cuanto al peso y su distribución dentro del avión.

Hay que tener en cuenta la afluencia de mercancía que, en los primeros días, colapsó prácticamente el pequeño aparcamiento del aeropuerto. Toda esa carga tenía que ser seleccionada según un orden de prioridades, preparada en plataformas y ordenada para su posterior estibado en los aviones, según sus características particulares. No en vano, dos de los componentes de la tripulación eran "supervisores de carga", cuyo cometido específico es, precisamente, ése y realizar esta importante tarea, es uno de los principales caballos de batalla del Hércules. Tener que cargar y descargar tantas toneladas con limitados medios humanos y materiales desbordó, en ocasiones, la capacidad del único supervisor de carga asignado por tripulación, al contrario que el avión de la RAF, que disponía de mayor número de personal.

Tras la normal falta de coordinación del primer día, en el que, además, coincidieron el avión británico

y el español en el mismo aparcamiento dificultándose las maniobras, ya el segundo día se realizaron las rotaciones en un mínimo de tiempo, imperando en todo momento una buena coordinación en la preparación de las cargas y horarios. En este punto, es digna de destacar la eficiente labor de un Suboficial de la RAF que, por propia iniciativa y auxiliado por personal de la FAC, se encargó de la preparación y organización de las plataformas de carga, base esencial de la eficacia de los vuelos. De igual forma, fue decisiva la colaboración de dos supervisores de carga colombianos cuando ya, nuestros dos supervisores, comenzaban a notar el lógico cansancio por el duro trabajo.

Desde primera hora de la mañana en que se llegaba al aeropuerto, se iniciaban las rotaciones a Palanquero, haciéndose tres por día, de unas 14 toneladas de carga cada una. Las cargas transportadas destacaron, ante todo, por su variedad. Se llevó personal especializado en rescates, científicos, médicos, periodistas de diversos medios internacionales, familiares de las víctimas y evacuados de última hora. Todo esto alternando con sacos de legumbres, arroz, leche, tiendas de campaña, medicinas y un largo etcétera, que trataba de paliar, en parte, las necesidades más urgentes.

Las malas condiciones meteorológicas sólo permitieron sobrevolar, en una ocasión, lo que antes fuera el pueblo de Armero. Para aquel que oyera las noticias esos días sobran las palabras. Ver en televisión las imágenes de las víctimas y de los supervivientes, fue desolador y este sentimiento se acentuaba al vivirlo en directo, hablando con las personas que habían tenido la "suerte" de no morir en la tragedia, habiendo perdido a sus familiares y todo lo que tenían.

Rápidamente se extendió la noticia de la ayuda española y fueron numerosas las muestras de afecto de la población civil. Una muy significativa fue la de una señora que regaló a la tripulación un libro del escritor colombiano Gabriel García Márquez.

Al término de la jornada y una vez programadas las actividades del día siguiente, una furgoneta de la FAC se encargaba del traslado de la tripulación al hotel. Era la hora de conocer la ciudad, un poco ajena, como toda gran ciudad, a los acontecimientos de esas otras, más pequeñas y no muy lejanas. Todavía quedaba un poco de tiempo para una rápida visita al Museo del Oro, donde se recogen numerosas piezas de la cultura precolombina; a la Plaza de Bolívar, con restos aún del reciente asalto al Palacio de Justicia por guerrilleros del M-19; o a Monserrate, para contemplar una maravillosa vista de Bogotá, a sus pies. Buscar algún rincón típico para cenar no supuso un gran problema, aprovechando para disfrutar de un rato agradable comentando las incidencias del día e incluso una segunda toma de contacto con el folklore local.

A veces este tipo de misiones exige compromisos sociales que, no por eso, dejan de ser gratos. La tripulación fue invitada a una recepción que la Embajada Española dio con motivo de la presentación del avión CASA 101, a la que asistieron altos mandos de la FAC.

Después de cuatro días parecía que ya estaba todo el trabajo hecho. Aun así, se destacó una tripulación al aeropuerto por si quedaba algo pendiente, pero la parte principal de la misión ya se había cumplido. Se fijó la fecha de regreso para el sábado, aprovechando esa tarde para hacer alguna compra que, algún día, nos recordará la estancia en Colombia, trayéndonos a la memoria esos momentos, agradables o difíciles, pero irrepetibles.

A primera hora del viernes, en el Cuartel General de la FAC, el General en Jefe hizo entrega de una metopa al Embajador de España para el Ala 31, como agradecimiento del pueblo colombiano y de los miembros de la FAC. Fue ése el primer día en que se puede hablar de turismo "de verdad", para lo que la FAC puso un vehículo a disposición nuestra y en el que visitamos dos pueblos próximos a Bogotá: Guatavita y Zipaquirá, donde se encuentra la Catedral de la Sal.

Las despedidas siempre son tristes y más, si pueden serlo para siempre y es que pocos días pueden ser suficientes para establecer vínculos profundos.

DE VUELTA A CASA

La ruta de vuelta se programó con las mismas escalas que a la ida, pero con una pequeña diferencia: la calma. Había otro factor importante a considerar y es que, volando hacia el Este, perderíamos las horas de sol ganadas hacía una semana y la mejor opción era, desde luego, perderlas haciendo el tramo largo durante la noche. El sábado a mediodía se despegó rumbo a la B.A. de Roosevelt Roads (Puerto Rico) anotando cuatro horas de vuelo.

Así planteado el viaje se aprovechó el domingo de Puerto Rico para una visita relámpago de la Capital del Estado, San Juan, curiosa mezcla entre el pasado colonial español y el presente, de evidente influencia norteamericana. Después de un largo día de visitas a la zona antigua de San Juan, a las fortalezas que en su

día defendieron la ciudad y hasta un chapuzón en la playa del Atlántico (y no del Caribe, como todavía piensa alguien de la tripulación), se regresó a la Base.

Según se había previsto, se despegó poco después del ocaso. Una vez que te has mentalizado de la vuelta a casa, no es fácil apartar esa idea de la cabeza y las ocho horas y media de vuelo fueron transcurriendo con lentitud, sin más contraste que el ronroneo de los motores y las estrellas que salpicaban el cielo negro.

También, según lo previsto, se llegó a Lajes con la claridad de la mañana. La misma rutina de las otras escalas técnicas, alegrada por un reconfortante desayuno y, dos horas después, ya se había despegado para el último "pequeño" tramo de cuatro horas hasta Getafe; poco más que desde Las Palmas. Ya sólo había que esperar un poco más y, en Madrid, dejar al representante de Protección Civil, recoger unas cuantas cargas y los 50 minutos de vuelo hasta Zaragoza no fueron, sino de mentalización de la realidad, ¡ya estábamos en casa!

Era el lunes 25 de noviembre. Diez días después de iniciado el viaje y 45 horas de vuelo.

Todavía había que volver a acostumar el cuerpo a esas seis horas de diferencia. Dos días para convencerte de que hay que irse a la cama cuando el cuerpo te está pidiendo "marcha".

No acabaron ahí, sin embargo, las consecuencias del viaje. El 16 de diciembre se impuso la medalla de bronce al Mérito Civil, con distintivo azul, a todos aquellos que, de alguna manera, habían colaborado en la misión de ayuda a Colombia: médicos, científicos, organizadores y, también, a los miembros de la tripulación.

Pero la mayor recompensa ha sido la satisfacción íntima de no haber defraudado la confianza puesta en todos nosotros, representando, en esta misión humanitaria, a España, a la aviación de transporte y al Ala 31. Fue una gran experiencia, tanto a nivel humano como profesional y, esperemos, que el próximo gran viaje no sea por unas razones tan trágicas como las de este último año. ■



ENRIQUE PALOMARES

HERRAMIENTAS PARA LA INDUSTRIA AERONAUTICA

Cl. PINTO N.º 12 • TELEFONO 91 681 60 11
681 60 61

TELEX: COIM - E
43 229 23 261
27 307 22 034

(INDICAR CLAVE 925 EN TEXTO)

GETAFE MADRID · ESPAÑA

