

# El transporte en misiones de paz

FRANCISCO BRACO CARBO  
Comandante de Aviación

*No son tareas para soldados, pero éstos son los únicos capaces de realizarlas*

DAG HAMMARSKJÖLD.  
SECRETARIO GENERAL DE LA ONU 1953-1961  
Y PREMIO NOBEL DE LA PAZ EN 1961

## NUEVOS ESCENARIOS

**L**OS acontecimientos ocurridos en los últimos años, más concretamente desde la desaparición del Pacto de Varsovia, han puesto de manifiesto que el mundo sigue siendo inestable. Si bien puede asegurarse que el peligro de un enfrentamiento a gran escala no es inminente, al menos en el teatro europeo, el peligro de la aparición de crisis regionales que puedan desembocar en conflictos armados que amenacen la paz y estabilidad mundial es más que probable. Cada vez más, cualquier alteración del equilibrio global puede dejar sentir sus efectos en el otro extremo del planeta. Son este tipo de crisis las que requieren la actuación del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas y la intervención de una fuerza de paz en cualquiera de sus acepciones (mantenimiento, imposición,...).

Además, los intereses de los estados cada vez están más extendidos, llegando hasta lugares en los que la estabilidad brilla por su ausencia. Y allí donde un Estado tenga intereses seguro que hay nacionales trabajando, los cuales, en caso de que la situación se volviera insostenible, habría que evacuar.

La misión primaria de las Fuerzas Armadas suele estar claramente definida en la Carta Magna de cada nación, esta misión, al menos en los países occidentales y en términos más o menos similares, consiste en la defensa del territorio y de los intereses nacionales. Pero, por otro lado, no es menos cierto que son un instrumento del gobierno puesto al servicio de la sociedad, y que como tal instrumento también puede ser empleado en operaciones de ayuda humanitaria.

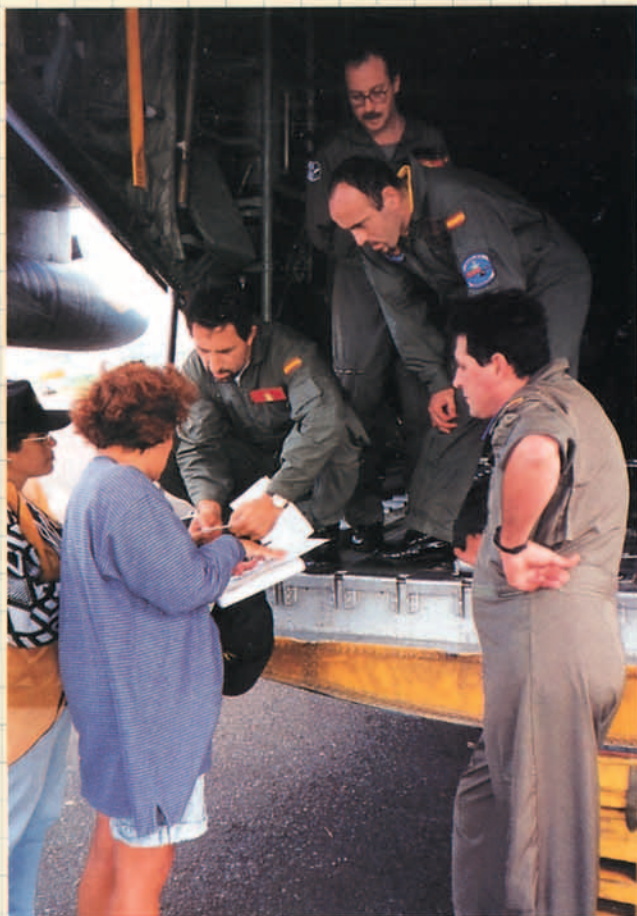
*En Tegucigalpa, con el embajador de Honduras.  
Foto: brigada Jesús J. García González.*







Foto: Pepe Díaz



En Tegucigalpa, entregando la ayuda a las autoridades del país.  
Foto: brigada Jesús J. García González.

Ante estos nuevos escenarios, en este artículo se pretende contar qué se puede esperar de una de las formas de empleo del poder aéreo que es el transporte.

De los tres poderes militares, el terrestre, el marítimo y el aéreo, es éste último el que está mejor capacitado para responder a los nuevos retos que presenta la actual situación mundial. Además de que los presupuestos actuales no lo permiten, ya no es necesario tener unas cantidades ingentes de fuerzas situadas estratégicamente en aquellos lugares potencialmente conflictivos, bastará con tener la fuerza mínima imprescindible para hacer frente a una crisis y los medios de transporte suficientes para llevarla allí donde sea necesaria. Esta nueva forma de enfrentarse a una crisis es lo que hace que el transporte aéreo se pueda considerar como un multiplicador de fuerza.

### ¿QUÉ PUEDE HACER EL TRANSPORTE?

**P**ara responder completamente a esta pregunta hay que plantearse las cinco cuestiones básicas: ¿qué?, ¿cómo?, ¿cuándo?, ¿dónde? y ¿por qué?



*Recibimiento en el aeropuerto de Gaza (Palestina) por las autoridades en el día de su inauguración y con motivo de entrega de ayuda humanitaria. Noviembre 1998. Foto: brigada Jesús J. García González.*

La contestación a qué puede hacer el transporte aéreo es simple: llevar al pasaje y la carga de un sitio a otro. Pero si fuera sencillo de hacer se podría hacer con aviones comerciales. Precisamente una de las diferencias entre el transporte aéreo militar y el civil es que el primero puede hacer todo lo que hace el segundo y la inversa no es cierta. Esta diferencia no viene impuesta únicamente porque los aviones de transporte militar puedan actuar en un espacio aéreo donde exista un cierto grado de amenaza, existen otras consideraciones a tener en cuenta.

La reglamentación civil pone muchos impedimentos a la hora de transportar materias peligrosas, esto incluye no sólo a los explosivos, también incluye a los productos químicos, pero, a veces hay que llevarlos. Cuando en noviembre de 1987 y marzo de 1988, una plaga de langosta estaba asolando las cosechas en el norte de África, el insecticida facilitado por el gobierno español al gobierno marroquí para combatir dicha plaga fue transportado en aviones militares.

Otro condicionante que pone al transporte militar por encima del transporte civil es el mayor volumen de la cabina de carga de los aviones militares. Cuando se llevó a cabo la operación de ayuda humanitaria al pueblo kurdo se transportó hasta una excavadora por vía aérea.

También es una ventaja del transporte militar, que se puedan realizar distintas configuraciones de la cabina de carga según la necesidad, además, estas modificaciones son realizadas por la propia tripulación en el aeropuerto de destino. Se puede acondicionar la cabina de carga para llevar cualquier combinación de asientos, literas, rodillos para carga piletizada o dejar el suelo limpio para llevar vehículos. Una configuración que se podría considerar como no estándar, pero válida, sería la que se tendría que emplear para realizar una evacuación de personal no combatiente en el caso de que fueran más los pasajeros a evacuar que el número de asientos disponibles. En este caso se quitarían todos los asientos y el personal se sentaría en el suelo, de este modo en un Hércules, que tiene 90 asientos, se han llegado a evacuar 170 personas.

Cómo se realiza la misión resulta algo más complicado de responder, puesto que algunas veces resulta francamente laborioso. Hay que tener en cuenta que en más de una ocasión no se aterriza para descargar, simplemente se lanza la carga en vuelo.

Las misiones de lanzamiento de cargas son, sin lugar a dudas, las más arriesgadas puesto que el avión se encuentra en las condiciones de vuelo más







*Descarga de la ayuda entregada a los palestinos en Gaza. Noviembre 1998.  
Foto: brigada Jesús J. García González.*



críticas. Por un lado está la poca velocidad a la que se realiza el lanzamiento y por otro la existencia de una carga moviéndose por su interior que va cambiando la posición del centro de gravedad del avión. Para hacerse una idea de la situación, basta decir que la carga que se lanza puede llegar a pesar la mitad de lo que pesa el avión vacío. Es por ello que tanto la preparación de la carga como su estibado en el avión requiere mucho trabajo y cuidado. No solamente debe prepararse la carga para evitar que el impacto contra el suelo la deje inservible, también debe resistir la tensión que supondrá la apertura del paracaídas y, además, durante su desplazamiento en el interior del avión no debe sufrir ninguna deformación ni tropezar con nada que interrumpa su salida y deje al avión con un peso excesivo en la parte trasera, si esto llegara a suceder el avión resultaría imposible de controlar.

Existen básicamente dos modalidades de lanzamiento de carga en vuelo que son: extracción y gravedad. El primer método se utiliza para lanzar cargas pesadas como por ejemplo vehículos. Al llegar al punto de lanzamiento se despliega un pequeño paracaídas que tira de la carga y la saca del avión. Una vez fuera, se despliegan los paracaídas de sustentación que son los que posarán la carga en el suelo. Una variante de este sistema es el LAPES (Low Altitude Parachute Extraction System), en este tipo de lanzamiento el avión sobrevuela el punto de lanzamiento a dos o tres metros y cuando la carga sale del avión se desliza por el suelo hasta que se detiene, de este modo no hacen falta los paracaídas de sustentación.

En la modalidad de lanzamiento por gravedad el avión va configurado de tal modo que existe una cierta pendiente hacia atrás y, una vez se llega al punto de lanzamiento, se corta la cinta que sujeta la carga y ésta se desplaza sobre los rodillos y cae. Una vez fuera del avión se despliegan los paracaídas que la posarán en el suelo. Por este método se pueden lanzar paquetes que pesen hasta una tonelada cada uno, como por ejemplo cajas de munición y bidones de combustible, para las tropas de superficie, o sacos de arroz, harina, botellas de aceite, leche y otros alimentos para una población necesitada.

Otra variante de este tipo de lanzamiento es el TRIADS. Esto no consiste en otra cosa que en unas cajas de cartón, cortadas por sus aristas y sujetas por unos cordones. Al salir del avión, los cordones se cortan, la caja se abre y la carga cae libremente esparciéndose por una gran superficie. Con este sistema únicamente se pueden lanzar raciones de comida y paquetes pequeños.

También existe otro sistema como es el de dejar caer desde muy poca altura, 2 ó 3 metros, alimentos en sacos reforzados de modo que no se rompan en el impacto contra el suelo. Esta modalidad ha sido ensayada por la fuerza aérea belga ante la posi-

bilidad de tener que emplearlo en misiones de ayuda humanitaria en África.

Como puede verse la única limitación que existe, a la hora de lanzar cargas, es aquella impuesta por la propia imaginación.

¿Para cuándo dice que lo quiere? Algunas veces las solicitudes de transporte son para "ayer" y además no llegan de una en una. Una de las cosas más difíciles de explicar es para qué sirve un avión de transporte militar en tiempo de paz, pero, cuando surge la necesidad, rara vez hay suficientes. Si hablamos de un despliegue de fuerzas para una misión de paz, una evacuación de refugiados de una zona de conflicto o un transporte de ayuda humanitaria ante una catástrofe natural, entonces puede que lo que haya que explicar es por qué no hay suficientes aviones de transporte para satisfacer todas las necesidades.

Hecha la salvedad de la escasez de medios, de lo que no hay que dudar es de la disponibilidad de los mismos. No resulta extraño, para alguien que esté destinado en una unidad de transporte, ver al llegar a la base por la mañana que hay una tripulación lista para salir o que ya ha salido un avión que no estaba previsto el día anterior. El motivo puede ser un terremoto, un volcán o una inundación en un país hispanoamericano o tener que evacuar a residentes españoles de un país africano donde la situación se ha vuelto demasiado tensa. Tampoco es de extrañar recibir una llamada en la que le digan, a ese tripulante, que acuda a la base con la maleta para salir de viaje porque forma parte de la tripulación que tiene que salir.

Para responder a la pregunta de dónde se puede operar no hay que calentarse mucho la cabeza, si la carga hay que lanzarla en vuelo la respuesta es cualquier lugar, si hay que aterrizar para dejarla, un T-10 Hércules, por ejemplo, tiene suficiente con una franja de terreno, más o menos liso, de mil metros de largo y una anchura inferior a su envergadura. Si es un T-19 o un T-12 todavía necesita menos; prácticamente tiene suficiente con un descampado o un trozo recto de cualquier camino.

Otro factor que da una gran independencia a la hora de operar en cualquier lugar es el no tener que depender de los medios de apoyo para cargar y descargar. Esto no se debe a la casualidad, uno de los requisitos de los aviones de transporte militar es que el suelo de la cabina de carga esté a la altura del suelo de la plataforma de un camión, lo cual facilita enormemente la labor de carga y descarga, puesto que, en ausencia de carrillos elevadores, cintas transportadoras o plataformas de carga, se puede cargar a mano. Tampoco se necesitan escaleras autopropulsadas para los pasajeros.

El porqué tiene que emplearse el transporte aéreo responde a la urgencia de la carga o a la imposibilidad de llevarla por otros medios.

La rapidez a la hora de responder ante una situa-





Ayuda humanitaria en Guatemala. Noviembre 1998. Foto: brigada Jesús J. García González.

ción de crisis mediante el despliegue de fuerzas puede, incluso, llegar a parar el desarrollo de una situación que podría llegar a ser, cuando menos, mucho más grave de lo que es cualquier crisis en sus estados iniciales. Aun cuando no se consiga este efecto, de lo que no cabe duda es de que se demostrará, tanto a la opinión pública como al potencial agresor o agente desestabilizador, de las firmes intenciones para controlar la situación.

Por lo que respecta a los casos en que existe la imposibilidad de llegar por otros medios que no sean los aéreos, existen ejemplos claros como el bloqueo al que fue sometido Berlín, gracias al puente aéreo cuya crisis se pudo controlar sin tener que recurrir a otras medidas. Otro ejemplo más cercano lo tenemos en el puente aéreo a Sarajevo, iniciado como consecuencia de que los bloqueos y controles de las vías terrestres impedían la llegada de la ayuda humanitaria en cantidad suficiente.

#### ¿QUÉ HA HECHO EL TRANSPORTE?

**R**esponder a esta pregunta podría resultar muy extenso, así que me limitaré a relatar brevemente lo que ha hecho el transporte del Ejército del Aire español.

Tal y como queda reflejado en la Directiva de Defensa Nacional 1/96, «España se encuentra plenamente comprometida en la consecución de un orden internacional más estable y seguro, basado en

la convivencia pacífica, en la defensa de la democracia y de los derechos humanos y en el respeto a las normas del derecho internacional. Este compromiso se hace evidente con nuestra presencia y decidida participación en operaciones de paz».

Prueba de este compromiso es la gran cantidad de misiones en las que ha participado España desde que en 1989 realizara la primera. Las Fuerzas Armadas españolas han participado en todo tipo de misiones (mantenimiento de la paz, imposición de la paz, reconstrucción de la paz, ayuda humanitaria...) y prácticamente en todas ellas ha existido el apoyo de los aviones de transporte del Ejército del Aire.

Normalmente el apoyo realizado por los aviones de transporte ha sido realizado sin haber estado integrado en la estructura de fuerzas de la operación, únicamente se ha apoyado al despliegue, mantenimiento y repliegue de nuestras fuerzas. Pero también ha habido ocasiones en las que se ha formado parte de la estructura de fuerzas. Para ilustrar este artículo nada mejor que mencionar aquellas operaciones de paz y ayuda humanitaria en las que han participado aviones de transporte del Ejército del Aire español como integrantes de la fuerza de paz.

La misión de UNTAG (Grupo de las Naciones Unidas de Asistencia a la Transición en Namibia), llevada a cabo en virtud de las Resoluciones 435/78 y 632/89 de las Naciones Unidas, tenía el mandato de «asegurar la rápida independencia de



Namibia a través de elecciones libres e imparciales bajo el control y supervisión de las Naciones Unidas». España aportó ocho aviones C-212 Aviocar y, durante la fase de las votaciones, un C-130 Hércules; el total de personal de la Unidad ascendió a 150. La misión del destacamento español consistió en realizar el apoyo por medio del transporte aéreo al contingente de la ONU. Se transportaron las urnas, los observadores internacionales, se enlazaban los distintos destacamentos y, una vez concluidas las elecciones, se repatriaron exiliados desde Angola. Hasta incluso, a petición del nuevo gobierno, se participó en el desfile de la independencia el 22 de marzo de 1990.

UNAMIR (Misión de las Naciones Unidas en Ruanda) se llevó a cabo debido a los trágicos acontecimientos posteriores al estallido de la violencia generalizada en Ruanda en abril de 1994. España, además de colaborar con el envío de ayuda humanitaria, coordinada por la Agencia Española de Cooperación Internacional (AECI) del Ministerio de Asuntos Exteriores, en apoyo de organizaciones no gubernamentales españolas, participó con un destacamento de veinte hombres y un avión CN-235 que operó desde septiembre de 1994 hasta finales de 1995.

La Operación DENY FLIGHT, iniciada en septiembre de 1993 a raíz de las Resoluciones 816, 820 y 836 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas y de resoluciones tomadas por el Consejo Atlántico, para el apoyo a las acciones de UNPROFOR en Bosnia-Herzegovina, tenía por misión, además de impedir los vuelos no autorizados en la zona de exclusión, reforzar la vigilancia de las zonas declaradas prohibidas por la Resolución 781 de las Naciones Unidas y proporcionar apoyo aéreo directo a UNPROFOR. España participó en esta operación con el Destacamento Ícaro compuesto por ocho EF-18, dos KC-130 Hércules y un C-212 Aviocar. Las misiones llevadas a cabo por el C-212, que sigue estando a disposición del Cuartel General de la V Fuerza Aérea Aliada, consisten en vuelos de transporte de personal de la OTAN. Precisamente durante la realización de uno de estos vuelos sufrió un ataque con misiles antiaéreos que le obligó a realizar un aterrizaje de emergencia.

Los medios empleados en esta operación siguieron participando, con ligeros cambios, en IFOR (Fuerza de Implementación de la OTAN en Bosnia-Herzegovina) amparada en la Resolución 1.031 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas. Esta Operación dio paso a SFOR (Fuerza de Estabilización de la OTAN en Bosnia-Herzegovina) mediante la Resolución 1.088 (1996). La participación del Ejército del Aire en esta Operación, por lo que a aviones de transporte respecta, es prácticamente la misma que en DENY FLIGHT.

Una operación que merece una especial mención es la Operación Alfa-Charly. Esta operación fue



aprobada por el Consejo de Ministros, el 13 de noviembre de 1998, como consecuencia de la devastación ocasionada en Centroamérica por el paso del huracán Mitch. El Ministerio de Defensa coordinó una operación militar de carácter humanitario sin precedentes en España, en la que participaron fuerzas de los tres ejércitos. La aportación del Ejército del Aire consistió en la realización de catorce vuelos apoyando a las fuerzas del Ejército de Tierra y transportando 40 toneladas de ayuda humanitaria urgente.

## RESUMIENDO

**A** veces las misiones de transporte se realizan en un espacio aéreo hostil, prueba de ello es el ataque sufrido por el T.12 Aviocar del Ejército del



*El transporte, como una de las formas de empleo del Poder Aéreo, es un instrumento fundamental a la hora de hacer frente a una crisis.*

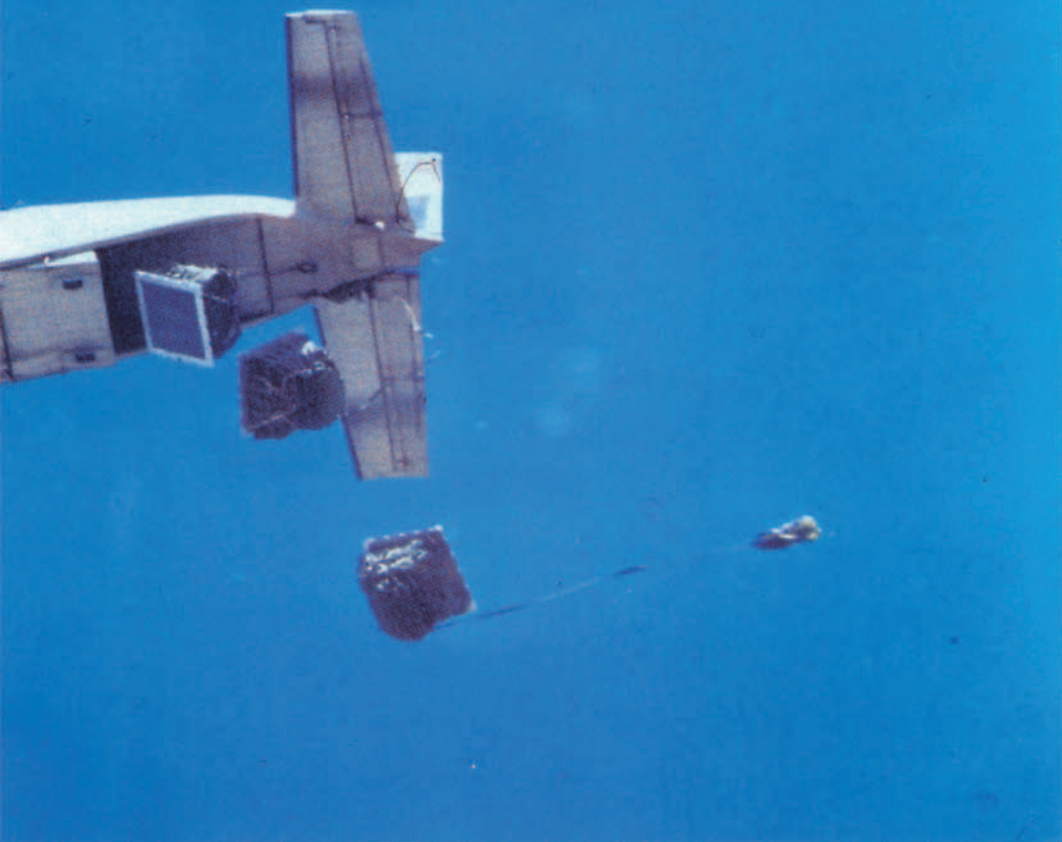


Foto: Nuñez Arcos

Aire sobre la antigua Yugoslavia. Otras veces, además de la tensión del ambiente, está la tensión añadida de tener que operar en condiciones límite para las capacidades del avión, como cuando se tuvo que acudir a Butare a evacuar a unas misioneras españolas, en pleno conflicto interétnico en Ruanda. Para poder operar desde aquella pista se fue al atardecer, no se podía ir en pleno día puesto que la elevada temperatura reduce la potencia de los motores y, además, se lanzó combustible antes del aterrizaje porque la pista era peligrosamente corta y había que reducir el peso al máximo para poder salir. Pero, sea para realizar estas misiones tan exigentes o para otras que no lo sean tanto, las tripulaciones han de estar perfectamente entrenadas y los medios disponibles para llevar a cabo cualquier misión que sea asignada.

El transporte, como una de las formas de empleo del Poder Aéreo, es un instrumento fundamental a la hora de hacer frente a una crisis. Unas veces tiene un papel más preponderante como en el puente aéreo de Berlín o en el de Sarajevo, y otras veces no tanto, pero, rara es la operación en la que no intervienen los medios de transporte aéreo.

Gracias al transporte aéreo se puede proyectar el poder militar a cualquier lugar y en un tiempo relativamente corto. También se puede demostrar la solidaridad entre las naciones ante una catástrofe natural llevando ayuda humanitaria de primera necesidad.

Para decir en pocas palabras cuáles son las capacidades del transporte aéreo militar, basta con señalar que se puede llevar cualquier cosa, a cualquier lugar y en cualquier momento. ■