



Operación humanitaria en las costas del Índico

SANTOS SENRA PÉREZ
Teniente Coronel de Aviación

Madrid, 2 de marzo, 803 Escuadrón de Fuerzas Aéreas. La mañana parece que va a ser entretenida, como de costumbre, si acaso perturbada hoy por el rumor de que a alguien se le ha ocurrido que podrían destacarse helicópteros a Mozambique..., para ayudar a esa pobre gente que desde hace tiempo se ve en la televisión aferrándose a lo que sea para sobrevivir". Así comenzaba el pretendido diario del destacamento que, después de varios intentos de retomarlos, acabó finalmente incompleto.

Y el rumor fue cobrando fuerza; y el rumor, como ocurre en algunas ocasiones, se convirtió en realidad. En un tiempo récord se había estudiado y desarrollado un boceto con las necesidades de personal, material y apoyos de todo tipo que implicaría un destacamento de tres helicópteros -que finalmente serían dos del Ala 48 y uno de FAMET- en Mozambique, allá por las costas del Índico, nada menos que a unas 6.000 millas de la Base Aérea de Cuatro Vientos. Cosa curiosa, a la hora de confeccionar la lista de personal voluntario llega la

primera dificultad: ¡voluntarios eran todos!. Los elegidos -y algún que otro reserva- se dirigen a vacunarse. Las caras son todavía de sorpresa, y la excitación se contagia a toda la unidad. Se respira también una cierta incertidumbre. ¡No es para menos!. Verdaderamente, la misión, al menos a primera vista, no parece fácil. Al día siguiente dos helicópteros Superpumas y el Cougar de FAMET están en la Base Aérea de Torrejón en condiciones de ser aerotransportados; se les han desmontado las palas y la cabeza del rotor principal, así como el estabilizador y el rotor de cola. En Cuatro Vientos se ultimaban los preparativos sin bajar el ritmo y aparece la desilusión en algunos rostros, precisamente en los de aquellos que hubieran ido de buena gana y no estaban en la lista, aunque no por ello dejaron de arrimar el hombro a la hora de colaborar en los preparativos. ¡Gracias, también a vosotros!

En la mañana del día 4 de marzo -dos días después del rumor-, en el aparcamiento de Torrejón la bodega del Antonov 124 abierta por el morro se dispone a en-



Foto: Blanco

Foto: Roberto González



Foto: Lorenzo Lozano



Descarga del Antonov en la B.A. de Water Kloof. Recogida de ayuda al pie del helicóptero.

Efectos de las inundaciones en Xai-Xai.

gullir los tres helicópteros para trasladarlos a la zona de operaciones. Allí vamos conociendo a nuestros compañeros de FAMET quienes integrarían también lo que sería una unidad aérea mixta con personal y material de los Ejércitos del Aire y de Tierra, sin precedentes hasta la fecha. Uno tras otro, los tres aparatos son acomodados en el vientre del Antonov y todavía queda espacio para el vehículo de comunicaciones "Henares" del SAR —que, por cierto, resultaría muy útil para la misión—, para el APU, para el utillaje y demás equipos de apoyo necesarios, así como para la comida y, sobre todo, el agua, que tanta falta nos hizo una vez en la zona de operaciones. Respecto a nuestro destino inicial se mantuvo también la incertidumbre hasta el último momento, lo que añadió emoción a los ya de por sí agitados comienzos de la misión. Por fin, unas dos horas antes sabíamos que volábamos a la B. A. de Water Kloof en la República de Sudáfrica, cerca de Pretoria, aunque debíamos esperar la autorización final del Ministro de Defensa. Y la autorización llegó.

EL DESPLIEGUE

Sobre las 23:50 horas de la noche del mismo día, los motores del Antonov a máxima potencia elevaron esa inmensa mole sobre la pista de Torrejón. Dentro, en un compartimento sobre la cabina de carga, íbamos una parte de los componentes de la unidad hasta un total de 19, el resto volarían al día siguiente en el Boeing 707 del 45 Grupo que les llevaría directamente a Maputo con el resto del contingente del Ejército de Tierra. Unos en los incómodos asientos, y otros en el escaso espacio disponible en el suelo del compartimento, intentábamos, más que dormir, descargar la tensión acumulada en las horas previas. Entre otras cosas, comentábamos el hecho de tener como destino inicial una base sudafricana, sobre todo pensando en el delicado trabajo sobre los tres aparatos que nos esperaba nada más aterrizar, y se nos antojaba una ventaja, al menos para los que teníamos la experiencia de haber trabajado con la Fuerza Aérea su-

dafricana en Namibia y sabíamos de su eficacia y de su trato afable.

¡Y sí que resultó una suerte! El recibimiento y posterior apoyo proporcionado en Water Kloof fueron realmente extraordinarios y dignos de los mayores elogios. Tuvimos a nuestra disposición medios suficientes que facilitaron la descarga del Antonov, así como personal, hangar y todo lo necesario para el montaje de los helicópteros. Tampoco faltó comida, café y todo tipo de atenciones. Aun así, la tarea no fue sencilla y el montaje de los helicópteros se convirtió en una carrera contra-reloj. Finalmente, al día siguiente los tres helicópteros estaban montados y habían realizado la preceptiva prueba en vuelo, de la que el ET 657 resultaría inoperativo. Mientras tanto, surgía un nuevo inconveniente: a

pesar de que las noticias eran contradictorias, se nos dice que por el momento no podemos volar a Mozambique por la situación caótica que se vive en el aeropuerto de Maputo, nuestro destino final. Por fortuna, tras una corta espera, se nos autoriza el ansiado vuelo de posicionamiento con los dos helicópteros operativos, mientras que el tercero se incorporaría al día siguiente una vez corregida la avería.

A nuestra llegada al aeropuerto de Maputo comprobamos, sin embargo, que las verdaderas dificultades no habían hecho si no comenzar. La escasez de espacio disponible que nos dificultó el aterrizaje y posterior estacionamiento, las confusas -cuando no nulas- instrucciones por parte de la torre de control y la falta de seguridad en tierra para aeronaves y material -que obligaron a improvisar un servicio de guardia durante la noche-, fueron las primeras carencias a solventar con la mejor predisposición. En el aeropuerto nos esperaba el resto del contingente llegado en el Boeing 707, entre ellos el resto del personal de la Unidad de Helicópteros. Más tarde vendría el peregrinaje por Maputo en busca de alojamiento que, tras desechar diversos "hoteles" y pensiones por falta de agua corriente y de las mínimas condiciones higiénicas y de seguridad, nos llevaría a la Academia de Policía mozambiqueña, a 20 kilómetros de la capital, donde miembros de nuestra querida Guardia Civil destacados en Mozambique en un programa de cooperación nos ofrecieron algo de cena, toalla para ducharnos y una litera y sábanas para descansar el poco tiempo de noche que nos quedaba.

LAS OPERACIONES

Helitransporte y apoyo al EMAT

Y todo continuó al mismo ritmo que había comenzado. A las tres y media de la mañana sonó el despertador en la nave de Michacutene y, por el crujir de las literas, despertamos a bastantes más de los que estaba previsto. Nadie se había dormido y en unos minutos allí estábamos todos. Las escasas tres horas de sueño eran compensadas por la ilusión de ser los primeros en iniciar las operaciones. El Jefe del Contingente había solicitado volar a Chaquelane al amanecer y comenzar lo antes posible con el despliegue del Escalón Médico Avanzado (EMAT) cuyo material permanecía desde el día anterior amontonado y empapado por

la lluvia en el aeropuerto. Así comenzaba -o más bien continuaba- una misión caracterizada de principio a fin por un ritmo frenético y una elevada carga de trabajo que acabaría poniendo a prueba la resistencia del personal y del material, sometidos ambos a unos condicionantes operativos inusualmente adversos que fueron, no obstante, superados gracias al entusiasmo de todos.

Y así, los días siguientes fueron dedicados al aerotransporte del material del EMAT a las proximidades de Chaquelane, con el objetivo de lograr una rápida puesta en servicio de sus instalaciones en un área especialmente necesitada de atención sanitaria. En los alrededores de Chaquelane llegaron a concentrarse

más de sesenta mil personas, procedentes en su mayoría de la localidad de Chokwe en la desembocadura del Limpopo, las cuales, desplazadas por las inundaciones, subsistían en la más absoluta hambruna y en condiciones sanitarias y de hacinamiento bien apreciables, incluso desde el aire cada vez que sobrevolábamos la zona.

Y por fortuna para muchas de estas personas, una buena parte niños -como siempre en estos casos los más perjudicados-, la salvación llegó del aire. Una tras otra, las tiendas y su valioso contenido, los grupos electrógenos, las plantas potabilizadoras, los delicados equipos de anestesia, así como la casi totalidad del resto de material, además del personal, fueron helitransportados desde Maputo hasta la roja plataforma de lona instalada tras el primer vuelo. Una vez efectuado el despliegue y en condiciones de operar, el EMAT

MEDIOS AÉREOS PARTICIPANTES

ALEMANIA	2	C-160
	4	BELL UH1D
	1	BO-105
	2	PUMA
BÉLGICA	1	C-130
EE.UU.	6	C-130
	3	MH-66
	3	MH-53
ESPAÑA	2	SUPER PUMA
	1	COUGAR
FRANCIA	1	C-160
	2	PUMA
	2	ALO III
	2	GAZELLE
MOZAMBIQUE	2	MI-8
PORTUGAL	1	C-130
R. SUDAFRICANA	3	ORYX
	2	BK-117
	2	CSA-212
	2	C-208 CARAVAN
	1	CESSNA-185
REINO UNIDO	4	PUMA
	1	SEAKING

NOTA: No están contabilizados los aviones utilizados para despliegue y repliegue de las unidades, que en el caso de España fueron, además del Antonov, 3 C-130 y 1 Boeing-707.



Repostaje "en caliente" en el centro de distribución de Palmeira.

Foto: Lorenzo Lozano

requirió un apoyo continuado, por lo que en el tasking diario fue reservado al menos un vuelo para el transporte de comida y material diverso. Este apoyo fue utilizado también para un continuo relevo del personal que contribuyó a aliviar las duras condiciones de vida soportadas en la zona, mientras, cumpliendo una no menos importante función de apoyo moral, el poderoso ruido de los rotores del Superpuma aproximándose sobre la sabana y anunciando la visita diaria mitigaba la sensación de aislamiento y suponía una inyección de ánimo, como tantas veces comentaron los hombres y mujeres allí desplegados.

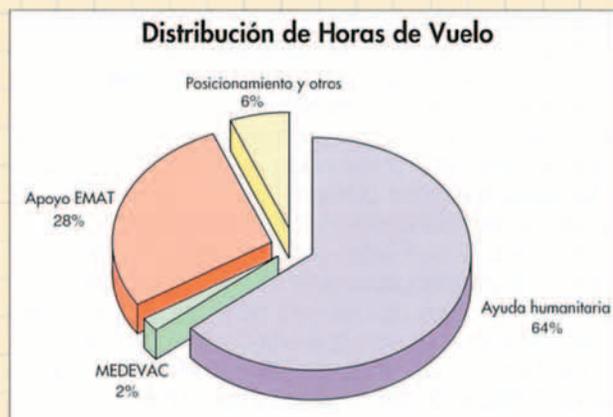
Aeroevacuaciones

No por numerosas pero sí por lo espectaculares que resultaron, merecen particular comentario las evacuaciones efectuadas a solicitud del EMAT entre Chaque-

lane y Maputo. Tras una primera, en la que los enfermos fueron trasladados en helicóptero al aeropuerto y posteriormente por tierra al Hospital Central en la furgoneta de la unidad -ante la ausencia de la prometida ambulancia-, fue precisamente la difícil coordinación y la falta de medios lo que aconsejó el reconocimiento por tierra y en vuelo de la escasa superficie disponible en las instalaciones del hospital. Situada en el centro de la ciudad y rodeada de árboles y edificios que dificultaban la maniobra de acceso por aire, la helisuperficie fue, no obstante, utilizada por nuestros pilotos en lo sucesivo. La ejecución de las siguientes evacuaciones, en las que fueron transportados heridos y enfermos de diversa índole, alguna de ellas dedicada en exclusiva al traslado de niños de corta edad, provocó una gran expectación en la capital. Asimismo, en el transcurso de misiones de entrega de ayuda humanitaria, y a requerimiento de las autoridades locales, se realizó alguna evacuación que podría denominarse como "de oportunidad" entre poblaciones aisladas y otras más importantes y con mejores instalaciones y medios de asistencia sanitaria.

Ayuda humanitaria

Es cierto que se recibió con cierta frustración entre las tripulaciones la noticia de que ya no eran necesarias operaciones de rescate propiamente dichas. Salvar vidas humanas es lo más grande, los que hemos tenido la necesidad y la ocasión de hacerlo sabemos muy bien la sensación tan gratificante que ello produce. La decepción, sin embargo, duró poco; fue, diría que casi, inapreciable. Pronto se desmontaron las grú-



as en los tres helicópteros para darle algo más de capacidad y se dio a las operaciones de ayuda humanitaria la importancia y urgencia que en esos momentos tenían. Porque no es menos cierto que, decenas de miles de desplazados por las terribles inundaciones vagaban sin techo, sin agua y sin alimentos esperando un milagro. Las operaciones de ayuda humanitaria, sin la menor duda, "rescataron" de la malnutrición, de las enfermedades y de la desesperanza, a muchos miles de personas. Rememorando las palabras que nos dirigió el sacerdote con ocasión de la misa que se celebró en Maputo por nuestros compañeros fallecidos en España en los tres accidentes aéreos ocurridos durante nuestra ausencia -uno de ellos con personal de FAMED-, decía este párroco español en su homilía: "Habéis logrado borrar de este pueblo la triste imagen que tenían de los militares, como causantes de los males que asolan a este país largamente azotado por la guerra. Hoy, a vuestro paso en uniforme por las calles de Maputo se vuelven caras de agradecimiento y admiración; porque, tan lejos de vuestro hogar y de vuestras familias, aliviáis el dolor de este pueblo con vuestro sacrificio diario; porque habéis traído la solidaridad y la esperanza para muchos, niños y adultos". Aun así, no todos sobrevivieron. La extrema pobreza y las precarias condiciones higiénicas en un país largamente castigado por la guerra situaron a mucha de su gente en el umbral de la subsistencia; y algunos, aunque débiles pero inicialmente a salvo de las avalanchas de agua del Limpopo y Save, no sobrevivieron a las condiciones de intemperie, hambre y enfermedades agravadas tras las inundaciones.

Al cuarto día de operación, una vez finalizado el traslado del EMAT, nos integramos en el denominado pool internacional, donde todos los medios aéreos que actuaban en la zona eran empleados de forma coordinada. Dicha coordinación, liderada por un teniente coronel de la Fuerza Aérea Sudafricana buen conocedor de la zona, se efectuaba de la forma siguiente: diariamente, en un briefing que tenía lugar a las 15:00 horas en el CAOC improvisado en el aeropuerto, se reunían el coordinador y diversos representantes de las ONG's, como conocedores de las necesidades de distribución de ayuda humanitaria y sus prioridades, por una parte, mientras, por otra, asistían los representantes de los diferentes países que aportaban medios aéreos al pool. Como resultado de cotejar las necesidades y prioridades con los medios disponibles, tanto de ala fija como helicópteros, surgía el tasking para el día siguiente, que era, no obstante, confirmado o ligeramente modificado en el briefing diario de operaciones que tenía lugar a las 08:00 de la mañana y al que asistían también los comandantes de aeronave de los medios participantes.

Mientras los aviones abastecían sin descanso los aeropuertos de Maputo y Chibuto con ayuda humanitaria -almacenada parte de ella en los hangares de las bases sudafricanas-, los helicópteros eran empeñados básicamente en la denominada Task Force Palmeira, recibiendo este último nombre de la localidad



Foto: Lorenzo Lozano

Cambio de la caja de transmisión principal del HT-21-12.

donde se mantuvo, casi hasta el final, el principal centro de distribución de ayuda helitransportada. Desde este centro se repartieron algunos días por helicóptero más de cien toneladas. Palmeira tenía la gran ventaja de ser el punto geográficamente mejor situado respecto a la zona afectada por las inundaciones, a la vez que era accesible por carretera a los camiones que transportaban ayuda desde Maputo, lo que consiguió un empleo más económico y racional de los medios aéreos, a la vez que una mayor agilidad en las operaciones. Al borde de la carretera que une Xinavane con Macia se situaba la zona de aterrizaje de los helicópteros, identificada únicamente por la acumulación de sacos o contenedores de ayuda humanitaria en una zona situada entre árboles pero medianamente despejada. Dentro de la zona, las pilas de sacos balizaban los cuatro posibles spots utilizados para la toma de tierra. A unos cien metros de distancia se encontraban dos puntos de repostaje en caliente (con los rotores en marcha), utilizados también para la parada de motores en caso necesario.

La responsabilidad del admirable funcionamiento del centro de distribución de Palmeira, en cuanto a coordinación de la Task Force -compuesta en ocasiones por más de diez helicópteros en continua operación-, recaía en los hombros de una sola persona, con indicativo Beach Master -por más que alguno con dificultades en su inglés insistiese en llamarle Beach Monster-, mezcla de controlador de tráfico aéreo y coordinador de distri-

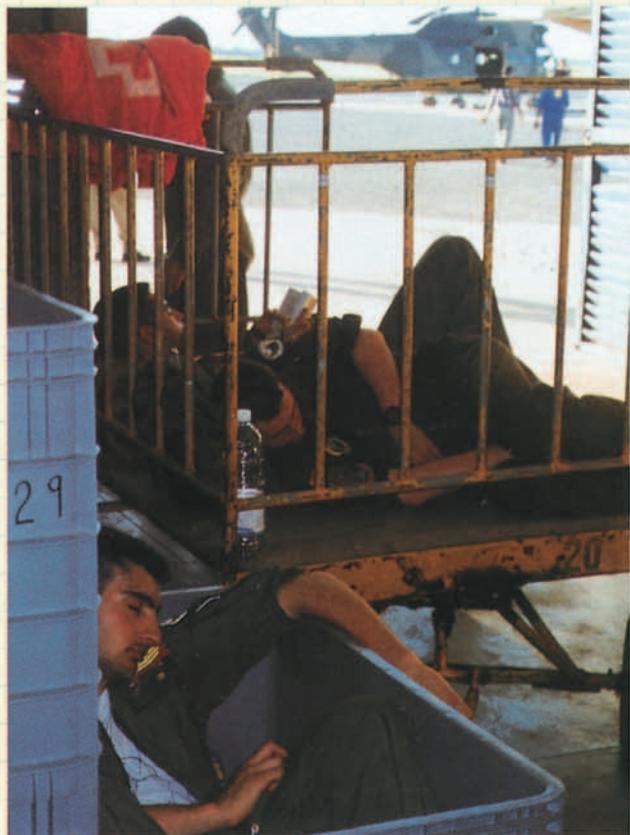


Foto: Jose M. Berdiolomé

Cualquier lugar es bueno para recuperarse de una agotadora jornada.

bución de ayuda humanitaria. Este hombre, en contacto radio con los helicópteros a través de un equipo de comunicaciones integrado en su casco, recibía de los pilotos, previo a su aterrizaje, información sobre el peso máximo a cargar, asignando a su vez al piloto el destino final de la carga, teniendo además la posibilidad de integrar su radio en el circuito caliente de los helicópteros al objeto de aclarar cualquier duda a las tripulaciones sobre la situación del punto de entrega asignado.

Respecto al desarrollo de las misiones aéreas propiamente dichas, la entrega de ayuda humanitaria no fue una operación exenta de emoción y dificultades. La meteorología, con días de lluvias intensas y retazos del pasado ciclón en forma de tormentas aisladas que reducían al mínimo la visibilidad, dificultó en muchos casos el desarrollo de estas misiones, llegando incluso a cancelarse alguna de ellas por este motivo. Por otra parte, la navegación visual -ya de por sí difícil en un terreno llano y uniforme- se complicaba aún más con los errores en las coordenadas de los puntos de reparto que eran proporcionadas por los responsables de las

RESUMEN DE OPERACIONES

AERONAVES	HORAS DE VUELO	EVACUADOS	TRANSPORTADOS	CARGA (KG.)
HD.21-02	129:00	19	279	108.120 kg.
HD.21-12	87:00	4	298	62.185 kg.
HU.21-1	126:50	-	330	136.025 kg.
TOTALES	342:50	23	796	306.330 kg.

ONG's, lo que provocó pérdidas de tiempo en su localización y, en algunos casos, su descarga en puntos donde la ayuda no era esperada, aunque no por ello menos necesaria. En los puntos de entrega, la ausencia de coordinadores y de las mínimas condiciones de seguridad fue un problema añadido que se traducía en la falta de colaboración en la descarga de ayuda humanitaria por parte de los nativos; ayuda que en cada una de las múltiples rotaciones podía superar las dos toneladas. Los problemas de seguridad suponían avalanchas de gente hacia el helicóptero intentando hacerse con un saco de la preciada comida, con el inminente peligro de impacto con los rotores, especialmente con el de cola. ¡Pero pronto aprendimos!; y todo tipo de situaciones anómalas fueron reconducidas con energía. Antes de cada aterrizaje para la entrega de ayuda, cada uno de los miembros de la tripulación tenía su misión asignada; se organizaba la colaboración ordenada de los nativos para la descarga, se mantenía la seguridad a ultranza alrededor del helicóptero y, poco a poco, las operaciones se fueron desarrollando de una forma ágil y metódica.

Las anécdotas

No faltaron, sin embargo, las anécdotas al final de cada misión, y alguna de ellas muy emotiva: "y me recogió el saco una pobre anciana, sólo huesos, que a los pocos metros se desplomó bajo el peso de los cincuenta kilos de maíz. Sin embargo, no soltó el saco en ningún momento,..... y continuó aferrada a él, arrastrándolo por el fango al límite de sus fuerzas hasta que la vi desaparecer detrás de unos árboles". En otra ocasión, contaba emocionado uno de nuestros mecánicos lo ocurrido cuando, al pie del aparato, tomaba sacos del helicóptero y se los entregaba a los nativos: "cuando me volví, noté que el saco me desaparecía milagrosamente de las manos sin que hubiera visto frente a mí a persona alguna, y se alejaba de mí..., como levitando", - y enseguida encontró explicación a la levitación del saco. Unos metros más adelante distinguió bajo los cincuenta kilos las trémulas piernas de un niño de poca edad, bajito y muy delgado, y con las fuerzas justas para mantener la verticalidad bajo la pesada carga. Igualmente dura y, sobre todo, particularmente descriptiva de la angustiada situación vivida en muchas poblaciones fue la experiencia ocurrida en Xai-Xai, una de las poblaciones arrasadas por la crecida del Limpopo, donde las aguas dejaron a sus habitantes aislados y sumidos en una creciente hambruna y desolación. La toma de tierra en Xai-Xai, y en particular la descarga de ayuda humanitaria, siempre resultaba una maniobra complicada e incluso peligrosa. A pesar de la simbólica presencia de la policía local, la dificultad residía en controlar a los nativos que, una y otra vez, se abalanzaban sobre el helicóptero implorando, los más conformistas, comida; la mayoría, sin embargo, ser evacuados, ser llevados a alguna parte. En una de estas ocasiones, una mujer joven que insistía en ser evacuada, en un último y desesperado intento de

convencer a la tripulación, dirigiéndose a ellos levantó sus ropas y mostrando su cuerpo desnudo daba señales evidentes de ofrecerlo a cambio del ansiado viaje que terminaría con su aislamiento.

EL HELICÓPTERO, VITAL EN ESTE TIPO DE OPERACIONES

Existía inicialmente un cierto recelo en cuanto a decidir el envío de helicópteros a la zona. El mantenimiento del helicóptero es, sin duda alguna, más laborioso y complejo que el de un avión (duplicando respecto a este último la proporción de horas de mantenimiento por hora de vuelo), mientras que la falta de experiencia previa y la gran distancia al teatro de operaciones jugaban, asimismo, en contra de una decisión favorable. Los resultados deben, no obstante, despejar todo tipo de dudas. Es cierto que hubo averías, y algunas importantes, pero se reaccionó con celeridad; llegaron rápida y puntualmente los repuestos y material necesarios desde territorio nacional -donde se realizó una extraordinaria labor de seguimiento y apoyo al destacamento- y, en la zona, el personal de mantenimiento hizo el resto, trabajando incansablemente apoyados por todos los demás, para reducir al mínimo el tiempo de inmovilización de los aparatos. El resultado fue un elevado índice de operatividad, de lo que son buena muestra las aproximadamente 345 horas voladas en menos de un mes por los tres aparatos, en los que fueron entregadas más de 300 toneladas de ayuda y transportados cerca de 800 pasajeros involucrados en la operación. Además, esta primera experiencia ha proporcionado valiosas enseñanzas en todas las áreas que permitirán un mejor planeamiento, y en consecuencia un mayor rendimiento de cara a futuras operaciones. Como primer paso, nuestras unidades de helicópteros ya trabajan en módulos de despliegue en función de la distancia al teatro de operaciones y de la misión a realizar, por lo que la próxima vez estaremos aún mejor preparados.

Los helicópteros fueron decisivos para hacer llegar la ayuda humanitaria hasta las poblaciones más aisladas y recónditas de la región afectada. No debiera olvidarse que, tal y como sucede en estos momentos en otros países de África afectados por el hambre y las enfermedades, cientos de toneladas de ayuda humanitaria permanecen almacenadas, y quizá en condiciones de un deterioro progresivo, por falta de medios que faciliten su distribución. En Mozambique hubiera sucedido lo mismo, pero los helicópteros cubrieron a la perfección ese segmento vital que se considera que debe culminar este tipo de operaciones. Insistiendo en la importancia de cubrir este segmento final, no debiera planificarse en adelante ninguna operación de ayuda humanitaria a nivel internacional sin asegurarse que el ciclo va a ser completado, es decir, que la ayuda va a llegar a las manos de quien verdaderamente la necesita.

También con frecuencia, el dinero, los alimentos, las medicinas y otros medios de apoyo como grupos elec-



trógenos, plantas potabilizadoras y valioso material sanitario son enviados sin más por la comunidad internacional a países afectados por situaciones similares a la de Mozambique. Pues bien, sin pretender entrar en motivos ni porqués, se sabe a ciencia cierta que, en el caso de países con conflictos internos, parte de esta ayuda es interceptada por grupos militares o paramilitares, sirviendo la ayuda internacional, tristemente en este caso, para alimentar la guerra; en otras ocasiones - como tuvimos ocasión de comprobar en Mozambique-, quizá por una deficiente organización, los sacos de ayuda humanitaria sustraída -aún con las etiquetas del World Food Program- era revendida en los mercados de Maputo en lugar de llegar a los afectados por el hambre. De todo ello se hace una primera deducción: la responsabilidad no debiera acabarse con el envío de ayuda, sino que, la ayuda tiene que ser distribuida.

Debería también tenerse en cuenta el hecho de que, como regla general, en los países en los que se producen este tipo de situaciones existe una deficiente infraestructura en cuanto a líneas de comunicación, a la vez que precariedad de medios de transporte. Como resultado, esa ayuda humanitaria, enviada generalmente en oleadas como resultado de una campaña en los medios de comunicación internacionales, no llega a tiempo, al menos para muchos, a las manos extendidas de quien la necesita. En este último, pero vital, segmento en el ciclo de una operación de ayuda humanitaria es donde los helicópteros pueden desarrollar una excelente labor, con la ventaja de la gran versatilidad de este medio en cuanto a la variedad de misiones que puede desarrollar en el marco de una operación de ayuda hu-



Foto: Eduardo Machado

manitaria. Como ejemplo ilustrativo, en Mozambique se realizaron entre otras: transporte de material y personal, cargas externas con material voluminoso, traslado de médicos para atención sanitaria y programas de vacunación, evacuaciones de enfermos y heridos, misiones VIP - incluso el Ministro de Sanidad mozambiqueño voló en nuestros helicópteros-, reconocimiento y, por supuesto, distribución de alimentos, medicinas y otros artículos de primera necesidad entre la población afectada.

EL FACTOR HUMANO, COMO SIEMPRE, DETERMINANTE

La misión que se nos había encomendado fue bien entendida desde los primeros momentos, quizá porque en la mente de todos estaban las imágenes que habíamos contemplado en televisión en los días previos y que invitaban, ya de por sí, a la generosidad. No hubo necesidad, por lo tanto, de recordar a nadie el esfuerzo que exigía una operación que fue ganando en intensidad y dureza a medida que pasaban los días; ni siquiera cuando las caras de algunos comenzaron a mostrar los primeros síntomas de agotamiento. Por contra, el contacto con la realidad a través de las primeras misiones, alentó aun más la entrega de todos los componentes de la unidad, permitiendo solventar con éxito las múltiples dificultades encontradas. Resultó particularmente novedoso, y gratificante como jefe, ver como una unidad integrada por personal de ambos ejércitos operaba en perfecta armonía y sin fisuras. A todos agradezco desde estas líneas su esfuerzo y, de

Carga de ayuda humanitaria en Palmeira.

manera especial a los miembros de FAMET, su lealtad.

Las deficientes condiciones de alojamiento, sobre todo al principio, y los problemas de transporte que provocaron largas esperas al final de la tarde, agravaron el cansancio lógico tras unas jornadas de trabajo particularmente agotadoras, en las que, a modo de ejemplo, se realizaron misiones de más de ocho horas sin descanso, con repostajes en caliente durante las tomas intermedias. Pues bien, sin miedo a caer en exageraciones -cosa fácil cuando se trata de alabar el comportamiento de alguien-, sino haciendo justicia a los méritos y a la labor realizada por este grupo de profesionales debe afirmarse que la misión se ha completado con éxito gracias, sobre todo, a su actitud responsable y generosa.

LAS ENSEÑANZAS

La enseñanza más novedosa de esta operación ha sido, sin duda, el hecho de haber demostrado su viabilidad. Nuestras unidades SAR, en vela permanente por la misión que tienen asignada, han respondido a la llamada de un pueblo azotado por una catástrofe natural en una operación relámpago sin precedentes llevada hasta las mismísimas costas del Índico, demostrando que, en el marco de las nuevas misiones que nuestra sociedad nos demanda, nuestras unidades SAR, que tantas páginas gloriosas han escrito en la joven historia del Ejército del Aire, siguen en condiciones de asumir su cuota de participación y protagonismo de cara al futuro. Con la lógica dependencia del transporte a partir de una cierta distancia -no olvidemos que ingleses y alemanes necesitaron también del Antonov-, nuestros helicópteros pueden ser desplegados en cualquier parte del globo, a la mayor brevedad, y listos para operar y cubrir, dado su carácter polivalente, un amplio espectro de misiones en el contexto de una operación de ayuda humanitaria.

No obstante, por encima de cualquier otra consideración, ha quedado patente que, la clave del éxito de una misión de la intensidad y dificultad como la desarrollada en Mozambique, ¡como la de cualquier otra!, será siempre la capacidad y, sobre todo, la actitud de servicio, la determinación y el entusiasmo de los/las profesionales encargados/as de llevarla a cabo. En el ámbito internacional en que operábamos a diario en Mozambique, nuestra gente se ganó rápidamente el respeto y la simpatía de todos, demostrando, con su profesionalidad y entrega, estar siempre a la altura de los mejores. En este sentido, la gran lección aprendida en esta operación no es, a mi juicio, otra que, volver a descubrir con satisfacción que poseemos en nuestro personal el más valioso recurso; y en la juventud de los hombres y mujeres como los que he tenido el orgullo y el privilegio de mandar, la mejor garantía de futuro para nuestra institución. ■