

Crónica desde Namibia

EDUARDO M. VARA DE REY,
Comandante Auditor



Preparando la paz

EL jueves 24 de marzo, el nerviosismo era evidente en Getafe, tanto entre los que nos aprestábamos a subir al "Hércules", con una mezcla de emoción y de inquietud, como entre aquellos que acudieron a despedirnos. Más de una lágrima se escapó y alguien, ajeno a la cuestión, apuesto que habría pensado que íbamos a la guerra. Y es que el avión militar, tanto petate, más de un uniforme

de campaña, imponen. Afortunadamente, nada más lejano a esa posible impresión. Nunca, un uniforme ha tenido tanto sentido de paz.

Al margen de la tripulación, 36 personas componíamos la expedición. Treinta y seis personas que, a poco de despegar, empezamos a compartir nuestro tiempo, nuestras inquietudes y, como necesidad más inmediata, nuestra comida. Porque efectivamente, por allí aparecieron

ristras de embutido, importantes pedazos de queso y hasta alguna que otra lata de sardinas con tomate que dejaron de tener dueño y pasaron a ser patrimonio común. O los prolegómenos nos habían provocado un hambre atroz o, en el fondo, teníamos cierto temor inconfesado de que los alimentos escasearan en el futuro. Sea como fuere, el caso es que el avión se convirtió en un recinto, ruidoso aunque confortable, en el que la gastronomía era aparentemente la mayor preocupación. Claro que el chorizo, el queso y las sardinas, sirvieron para unir en el aire a quienes en tierra habíamos co-

menzado días antes a compartir proyectos, ilusiones y, por qué no decirlo, preocupaciones, con un destino común: NAMIBIA.

Pasamos en las Palmas la primera noche y a la mañana siguiente, en lo que supuso nuestra despedida de territorio español, salimos hacia Abidjan, capital de Costa de Marfil, donde pernoctaríamos tras hacer una pequeña escala en Dakar. Ape-

poníamos la expedición y nos dejó un recuerdo gratisimo del día y medio que pasamos en el país. Además, dio la oportunidad de intercambiar algunas palabras con el mayordomo que prestaba servicio en la residencia, un espigado musulmán de raza negra, quien afirmaba rotundo su convicción de que la poligamia era una "desechable" institución y que conside-



nas tuvimos tiempo de conocer Abidjan; ciertamente, los trámites aduaneros y la inevitable burocracia, con retención de pasaportes incluida y pago de tasas escalofriantes por la utilización del aeropuerto, no terminaron hasta bien entrada la tarde, que dejó paso a la noche cuando llegábamos al hotel.

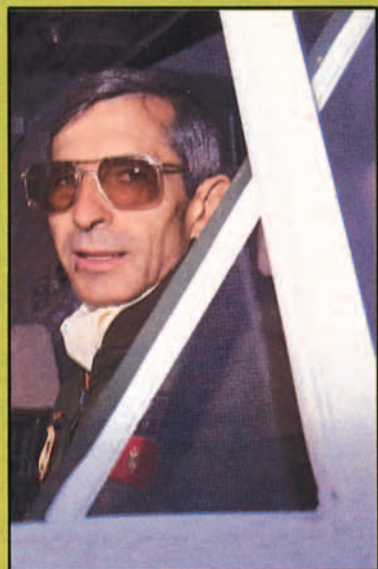
El sábado 26 partimos hacia Libreville, capital de un país poco conocido en España: Gabón. Afortunadamente, aquí las anteriores dificultades se convirtieron en una gran colaboración por parte de las autoridades aduaneras, siendo espléndidamente recibidos por los representantes diplomáticos españoles allí acreditados y ofreciéndonos el Embajador una recepción, en su residencia, que supuso una enorme distensión para todos los que com-

raba por ello que lo correcto era tener dos esposas.

Y si se tiene la suerte, como nos ocurrió a nosotros, de visitar la ciudad en domingo, vale la pena acercarse a la Iglesia de St. Michel y asistir a una misa en la que la religión se mezcla con el folklore, para ofrecer un insólito espectáculo en el que los naturales del país, en especial mujeres impecablemente vestidas de blanco, cantan en el más puro estilo africano agitando sus brazos en un movimiento armónico y bailan al son de la música que desconocidos instrumentos producen.

Al final del acto religioso, fuimos testigos de una particular recomendación que no me resisto a relatar. Parece ser que es costumbre que los asistentes a la misa se

Diario de un viaje en cierto modo inédito: de Getafe a Windhoek (Namibia) en "Aviocar"



El teniente coronel Ferrús, protagonista del viaje y autor del informe.

MARTES DIA 21 DE MARZO

Ante la presencia del JEMA y del GJMATRA que habían acudido a despedir a las tripulaciones, los dos primeros aviones del destacamento de Namibia el UN-17 y el UN-71 despegan poco después de las 08:30 locales destino LAS PALMAS final de la primera etapa del viaje. Este primer tramo incluye una escala técnica en la B. A. de JEREZ donde las tripulaciones recibieron un trato exquisito por parte de los mandos de la base.

El viaje se realiza con meteorología y vientos favorables, lo que hace que se llegue a CANARIAS con una hora de adelanto sobre lo previsto.

El UN-71 en la última parte del recorrido sufre avería en la caja de interfonos del primer piloto y del TACAN. Anomalías que fueron subsanadas a la llegada a GANDO con ayuda del personal y material del ALA 46.

Como anécdota hay que destacar que a la altura de CASABLANCA el UN-17 al intentar calcular el tiempo que quedaba hasta LAS PALMAS por medio del OMEGA se encuentra con la sorpresa de que quedan más de diez horas de vuelo. Después de unos instantes de desconcierto se descubre que después de GCLP aparece en el plan de vuelo otro punto no borrado. Subsano el error aparece la lectura correcta alrededor de tres horas lo que tranquiliza a la tripulación.

A la llegada a GANDO las tripulaciones son recibidas por el TCOL. ESCALA de relaciones públicas del MACAN a quien acompañaban representantes de la prensa y TV locales para la realización de reportajes.

En la jornada se hicieron un total de 6 H/V que supusieron doce horas de actividad.

* * *

MIÉRCOLES DIA 22

A las 05:30 se inicia la jornada.

A las 06:30 se consulta la meteorología y la previsión es buena con ligera probabilidad de tormenta de arena en NOUADHIBOU.

A las 07:00 locales las tripulaciones se encuentran listas para emprender la marcha. Sin embargo, al intentar el arranque del motor izquierdo el UN-17 no lo consigue por fallo de la caja de ignición, por lo que es necesario volver a solicitar apoyo al ALA 46. Se comienza a acumular retraso. A las 08:30 se consigue una caja de ignición del ALA 46, terminando el montaje S/N a las 09:00 e iniciando la segunda etapa a las 09:20. Se contacta con "VIGIA" y se comunica en el aire S/N a las 10:05. En este momento se recibe un mensaje del GJEM del MATRA a través "JOTA", del que se acusa recibo.

Se efectúa escala técnica en NOUADHIBOU, invirtiendo en ella aproximadamente una hora. El pago de tasas aeroportuarias en "aúllas" merecía haber podido grabarse. Al final se hizo un "redondeo" de 150 FF. por avión. Aquí resultó más que evidente la necesidad de disponer de divisas en billetes pequeños para las tasas. No obstante, y como siempre, a pesar de haberlo solicitado con muchísima antelación se nos proporcionaron billetes de 100\$ y 200 francos, lo que es una terrible complicación porque no disponen de cambio y siempre hay que "redondear".

En el despegue de NOUADHIBOU se confirma el fallo del HF del UN-71 y el fallo del gyro horizontal número 2 del UN-17.

lleven agua bendita a sus casas, lo que no resulta nuevo para quien ha visitado Lourdes o Fátima. Pues bien, el sacerdote, en un tono de enfado y de forma un tanto autoritaria, manifestaba a los fieles que nada tenía en contra de esa costumbre. Sin embargo, si les exigía, más que rogaba, que no introdujeran en la pila, para llevarse el agua, botellas vacías de cerveza o de coca-cola. Nos quedó la duda, difícil de disipar, de si porque sencillamente ello constituía una irreverencia o porque simplemente les exhortaba a llevarse menos cantidad de agua, temeroso tal vez de que se agotara. En todo caso, el sacerdote era estimado por los asistentes a la ceremonia, como lo prueba el hecho de que éstos le obsequiaron con un estruendoso aplauso cuando hubo terminado su plática.

En Libreville, coincidimos con los que con idéntico destino final que el nuestro habían salido también de Getafe en los "Aviocar", en un breve encuentro que propició la escala técnica que allí llevaron a cabo. Pero también nuestro tiempo de estancia en la ciudad había terminado y en la mañana del lunes 28 iniciamos nuestra última etapa en el ya familiar Hércules, que tras una fugaz escala en Luanda, capital de Angola, habría de dejarnos en el Aeropuerto de Windhoek.

Fue emocionante la llegada. Quien más, quien menos, cualquiera de nosotros hubo de sentirse protagonista de la historia viva cuando, al descender del avión, aparecieron ante nuestros ojos aquellos cascos azules de los que tanto habíamos oído hablar y entre los que de inmediato íbamos a integrarnos. Aquellas boinas, que no son cascos (eliminando aún más si cabe toda idea de lucha, ajena siempre a la paz) que pronto adornarían nuestras cabezas dando un particular tono a nuestra uniformidad, tenían algo de mágico y se convertían en el punto de unión de hombres de distintas nacionalidades, razas y condiciones en una aspiración común, la paz, superando barreras lingüísticas para sugerir, en un lenguaje por todos entendido, una expresión universal: "SI QUIERES LA PAZ, PREPARA LA PAZ".

Y la paz que perseguimos nos ha recibido en Windhoek. Ciudad en-

cantadora, sobrecogen sus vivos colores, en una confusión de azul y verde de cielo y vegetación, que dan como resultado una casi cegadora claridad. Y sus pobladores nos ven, al igual que a los demás participantes de otros países en la tarea, como auténticos artifices de una paz que anhelan y cuyo logro, conscientes de nuestro protagonismo en sus vidas, depositan en nosotros.

La tarea, sin embargo, empieza ahora para todos. La Resolución 435, adoptada por el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas en 1978, en cuya virtud el UNTAG (United Nations Transition Assistance Group), del que formamos parte, ha de colaborar en el proceso de independencia de Namibia a través de elecciones libres y auténticas bajo la supervisión y el control de las propias Naciones Unidas, tiene como fecha clave el 1 de abril de 1989. Y este día ha llegado. Con la esperanza de que la paz se imponga definitivamente en el territorio. En ella, se ha empeñado también España. Por ella, está aquí



La alegría de España y Angola.



Foto de grupo en Libreville.

el Ejército del Aire. Con ella, se pondrá fin, pondremos fin entre todos, a la inestabilidad de una parte del continente africano que

hoy nos acoge con ilusión, admiración y alegría, consciente de la razón de nuestra presencia. Estamos preparando la paz.



Debe haber inversión de temperatura en altura y durante la aproximación a DAKAR la temperatura de aceite casi llega al límite rojo lo que no ocurre en tierra. A las 16:25 se toma tierra S/N en DAKAR, procediendo a repostar aviones, pagar tasas y cambiar el "gyro" al UN-17. Sorpresivamente se ha terminado todo a las 17:15 y a las 17:30 estamos en el hotel.

Tanto en NOUADHIBOU como en DAKAR nos recibieron representantes de la Embajada en dichos países.

A lo largo de toda la jornada se mantuvieron contactos permanentes con "JOTA" y "VIGIA", informándoles de nuestra posición.

En el hotel MERIDIAN donde nos alojamos, hubo una pequeña "fiesta africana", después de la cena, con bailes exóticos, en cierto modo dedicada a las tripulaciones.

En total se efectuaron 6:10 H/V en 12 horas de actividad.

* * *

JUEVES DIA 23 (JUEVES SANTO)

A las 05:30 se inicia la jornada.

Se efectúan trámites aduaneros y se consulta meteorología.

El primer tramo hasta BAMAKO está bien. El siguiente hasta ABIDJAN hay riesgo de cumulonimbos.

A las 07:25 se despegamos de DAKAR. El "gyro" cambiado funciona bien, pero ya no tenemos más repuesto. El UN-71 sigue con fallo de HF. Se contacta con "VIGIA" y "JOTA" y se informa al respecto.

Se ha cambiado el océano por la sabana semidesértica. Volamos a FL90 y la temperatura exterior es de 14 grados centígrados. El aceite del motor izquierdo va en el arco amarillo. Poco a poco nos vamos introduciendo en una nube de polvo que va más allá de nuestro nivel y que prácticamente nos impide ver el suelo.

Tomamos tierra en BAMAKO S/N y a pesar de que nos habían dado al final 1.000 metros de visibilidad la pista se vio con relativa facilidad.

La escala técnica dura alrededor de una hora lo cual es favorable a pesar de un par de anécdotas. Una al pagar las tasas de aeropuerto que valen 37.000 CFA, hay que "redondear" a 40.000 CFA porque, como es habitual, no hay cambio. Otra, como hay cerca de 40 grados centígrados de temperatura solicitamos APU para la puesta en marcha a fin de evitar una sobretemperatura. Con los