

KUWAIT

JUAN C. NUÑEZ DE ANDRÉS
Capitán de Aviación

NO es raro que las misiones nos cojan por sorpresa, pero esta vez desde hacía varios días sabíamos que el Sr. Embajador de España en Kuwait y varias toneladas de ayuda tenían que llegar allí. Los aliados acababan de liberar el país y los Hércules eran el único medio de llegar.

Aún así nos pillaron por sorpresa. El día seis de marzo a la hora de comer nos enteramos por televisión que tres aviones Hércules de la Fuerza Aérea estaban a punto de despegar desde Getafe hacia Kuwait. La práctica hace mucho y un par de horas después tres T.10

aterrizaban efectivamente en Getafe. Allí mientras el Cnte. Luis Méndez se sometía a una rueda de prensa junto con el Sr. Yáñez y el Embajador, cargamos 27 toneladas de ayuda de Cruz Roja y Cooperación Española, así como doce pasajeros: El Sr. Embajador, el secretario de embajada Sr. Buitrago, dos funcionarias con sus maridos kuwaitíes, la delegada de Cruz Roja, el Delegado de Cooperación y miembros del TEDAX encargados de comprobar el edificio de la embajada tras los meses de ocupación.

El plan era volar vía Akrotiri y Riyadh. En la base británica esperábamos recibir un "briefing" de inteligencia como había sido habitual durante las operaciones. Las únicas noticias que teníamos sobre el estado del Aeropuerto de Kuwait City eran las imágenes de pozos ardiendo y destrucción que habíamos visto en la CNN. Además el Estado Mayor nos había informado que quizás a la vuelta trajésemos carga de la RAF vía Akrotiri y destino Lyneham.

Por fin a eso de las ocho de la tarde, al mando del comandante Miguel Romero, despegábamos de Getafe.

XX horas después llegábamos a Chipre. Siguió sorpresa, los ingle-



8 de marzo 91. Los T-10 en el King Khalid de Ri

ses, no nos esperaban. El oficial de operaciones que acude a recibirnos va de asombro en asombro al enterarse que no es un solo avión, sino tres,

y que llevábamos civiles, uno de ellos un embajador. Son las tres y media de la mañana hora de Chipre. Nos cuenta que los tratados con Chipre no permiten el aterrizaje de aviones no pertenecientes a la Commonwealth. Por primera vez desde diciembre hemos llegado con indicativo "AME" en lugar del inglés "ASCOT" y por lo tanto esta vez somos españoles.

En favor de los británicos hay que decir que antes de que el tercer avión tomase tierra habían colocado guardia de honor al embajador y poco después, el coronel de la base acompañaba a nuestros pasajeros al "VIP Lounge", donde por supuesto se sirvió un té. Ellos pasaron la noche en un hotel de Limassol, nosotros en nuestros barracones habituales.

Al día siguiente, después de dormir unas cinco horas, y sin información sobre nuestro destino, salimos hacia Riyadh. Una vez en vuelo el Sr. Embajador nos informó que desde el hotel había conseguido hablar con nuestra embajada en Arabia. Tampoco allí

EL GRUPO 31 EN LA GUERRA DEL GOLFO. RESUMEN DE OPERACIONES

Durante la pasada guerra del Golfo los Hércules del Grupo 31 llevaron a cabo misiones que por su número, ritmo y el entorno en que se desarrollaron, se apartaron en mucho de lo habitual.

Fueron más de 2.500 horas de vuelo y unas 150 misiones que exigieron un gran esfuerzo por parte de todos.

Se operó con las Fuerzas Aéreas de los Estados Unidos, Francia y el Reino Unido, fue necesario adaptarse a los respectivos sistemas de trabajo, a la operación continuada 24 horas al día y a procedimientos de tiempo de guerra.

Vamos a intentar dar una idea del contenido de estas misiones por medio de un cuadro resumen.

- Puente Aéreo Refugiados.

Amman (Jordania) - El Cairo (Egipto).

del 28-8-90 al 6-9-90.

1 T. 10.

Evacuación de los Inmigrantes Egipcios que huían por tierra de Iraq atravesando el desierto hasta Jordania.

- Traslado de la 401 Ala de la USAF

Torrejón-Incirlik (Turquía)

15-9-90

7 T. 10.

- Logísticos Armada. El Cairo (Egipto), Dubai, Abu Dhabi, Hurghada (Egipto).

Desde el 16-9-90 al 8-2-91

6 T. 10.

Estafeta para abasteci-

miento de los buques españoles en operaciones en el Golfo Pérsico y Mar Rojo.

- Operaciones RAF.

Zaragoza-Lyneham (R.U.)-Akrotiri (Chipre)-Al Jubail. Riyadh, Yeddah (Arabia Saudita).

Desde el 9-12-90 al 9-3-91.

47 T. 10

Operaciones de Aerotransporte para la RAF, dentro de la "Operación GRANBY". Una tripulación destacada en RAF Akrotiri volaba durante la noche a Arabia y vuelta, mientras la tripulación que traía el avión desde Inglaterra descansaba en Chipre. Esta misma tripulación devolvía el avión a Zaragoza al tiempo que

habían recibido todavía aviso de nuestra llegada. Reservarían hoteles, irían a esperarnos e intentarían arreglar con los sauditas la falta de visados. Esto era un problema, sobre todo para las mujeres.

También durante el vuelo recibimos por HF la confirmación de que volveríamos con carga de la RAF.

Esta vez tuvimos la oportunidad de ver a la luz del día la ruta que tantas veces habíamos volado de noche los últimos meses. El Cairo, el Nilo, un mar Rojo de color turquesa y el desierto de Arabia. Llegando ya a nuestro destino el control nos llama. Más sorpresas. Nuestro sobrevuelo es para

Daharam, no Riyadh y tenemos que proceder allí. Les contestamos que nos espera el Embajador de España, que llevamos otro Embajador a bordo, que llevamos ayuda humanitaria, que tenemos que recoger carga británica en Riyadh, les contamos, en fin, todo lo que se nos ocurre. Por último, después de mucho hablar, de mucho

8 de marzo 91.
La capa de humos queda atrás y los pozos ardiendo quedan a la vista.

8 de marzo 91.
Nuestros pasajeros son recibidos en Kuwait City. En el centro el Sr. Embajador y el Sr. Buitrago.



orbitar y empezando a tener problemas de combustible, nos autorizan a tomar en el King Khalid Intl. Era ya de noche.

En el suelo nos esperan nuestro embajador en Arabia y el Coronel Agregado de Defensa. Este nos saca a todos por un control militar francés. Noche en un estuendo hotel de la capital.

otro volaba ya hacia Inglaterra.

- Evacuaciones de ciudadanos españoles en Oriente Medio.

Amman (Jordania), Yed-dah (Arabia Saudita), Tel-Aviv (Israel), Ankara (Turquía), Damasco (Siria)-Barrajas.

11-1-91 y 23-1-91.
5 T. 10

- Apoyo a los B-52 de la USAF.

Zaragoza-Torrejón-Morón.

desde el 25-1-91 al 17-2-91.
47 T. 10

- Avión Hospital para Francia.

Zaragoza-Orleans (Francia).

Del 25-2-91 al 1-3-91.
1 T. 10

Un Hércules equipado como Hospital con personal del Hospital del Aire, permaneció en alerta a 4 horas, en Orleans al comienzo de la ofensiva terrestre. Las escasas bajas francesas hicieron innecesario su despegue.

- Kuwait.

Zaragoza-Getafe-Akrotiri (Chipre)-Riyadh (Arabia Saudita)-Kuwait.
25-2-91.
3 T. 10

Traslado a Kuwait del Sr. Embajador de España y de Ayuda Humanitaria para la población Kuwaití.

- Apoyo al Kurdistán.

Tabriz (Irán), Ankara (Turquía), Diyarbaquir (Turquía), Uromiyeh (Irán).
Del 8-4-91 al 25-4-91.
8 T. 10
Transporte de Ayuda Humanitaria al pueblo Kurdo

refugiado en las montañas, en su huida del Ejército Iraquí.

-Operaciones Armée de l'Yir.

Orleans (Francia)-Iraqlion (Grecia)-Riyadh (Arabia Saudita).

Del 29-4-91 al 20-5-91.
4 T. 10

Operaciones de Aero-transporte en apoyo del repliegue de las fuerzas francesas de Arabia.

- Operación "Alcalá".

Sevilla-Torrejón-Incirklik (Turquía)-Diyarbaquir (Turquía).

desde el 23-5-91 al 12-7-91.

22 T. 10

Traslado, apoyo y repliegue del Hospital de Campaña del Ejército de Tierra en el Kurdistán.

A la mañana siguiente encontramos una tripulación inglesa que viene de Kuwait. Sobre una ficha del aeropuerto nos pintan las partes de pista y calles de rodaje en las que hay bombas sin estallar. Nos informan que la capa de humo empieza a los quince mil pies y termina a ras de suelo. La mejor forma de entrar es bajar por radar sobre el mar y meterse con el viento en cola bajo el humo. También nos cuentan que uno de sus Hércules, el día anterior, perdió dos motores al frustrar en el humo. Probablemente por falta de oxígeno.

Nos pusimos en camino y las cosas fueron como nos habían dicho. El panorama de cientos de pozos de petróleo ardiendo era desde luego sobrecogedor. El viento estaba a nuestro favor y la toma no presentó demasiados problemas.



8 de marzo 91. Las tripulaciones posan en los restos del Aeropuerto de Kuwait City.

Una vez en el suelo, un camión y un coche del Ejército francés se hicieron cargo de los pasajeros y la carga con destino a nuestra embajada.

La SATA móvil de la USAF aceptó descargarnos de los aviones. El

teniente coronel Morales, que la mandaba, había estado destinado en Zaragoza. Nosotros nos dedicamos a curiosear entre los restos del aeropuerto. Mientras, los equipos americanos de desactivación hicieron ex-

plosionar varias bombas iraquíes. Recogimos también algunos recuerdos para nuestro museo de Zaragoza y cambiamos una bandera de Kuwait por unos botellines de cerveza española.

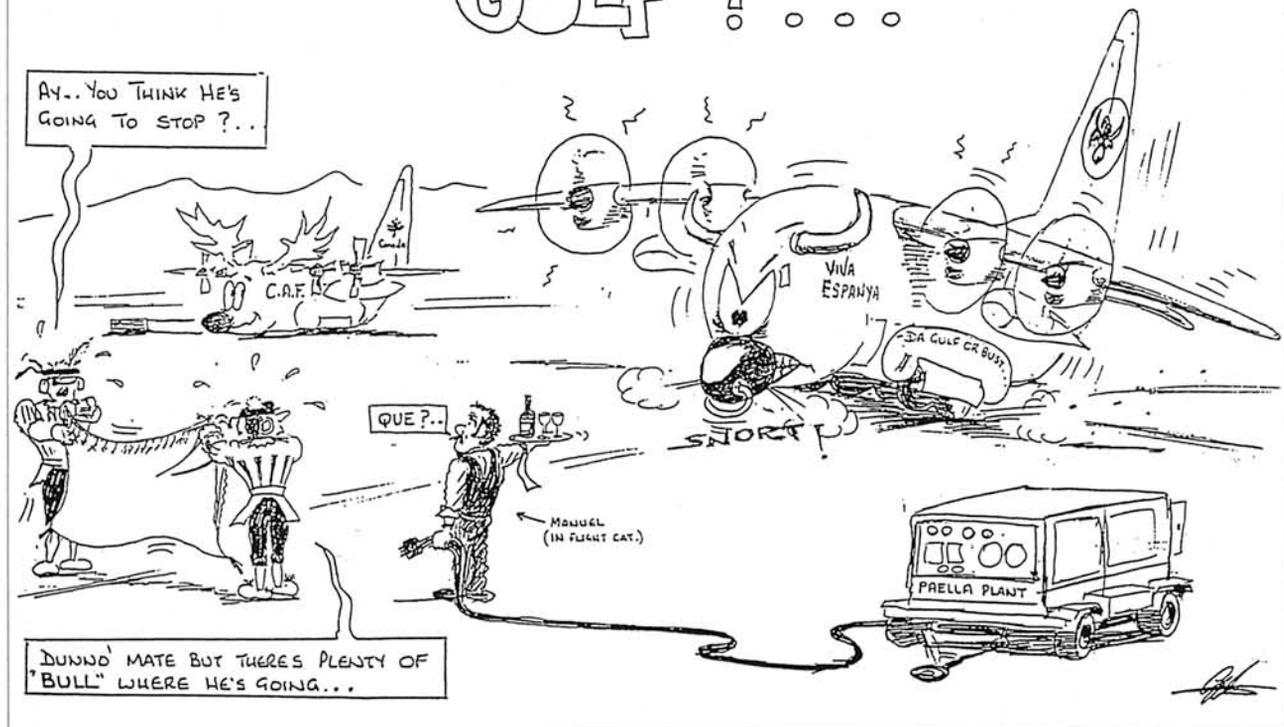
Aquella misma tarde volvimos a Riyadh. Allí pudimos ver los daños causados por los "SCUD" iraquíes.

Al día siguiente, nueve de marzo, volvimos a Akrotiri, como "ASCOT's" una vez más. Aquella noche aprovechamos el estar tres tripulaciones para celebrar el fin de la guerra. Más de un británico cantó con nosotros "clavelitos".

Al otro día volamos a RAF Lyneham a dejar nuestra carga y después a casa.

Creíamos que la calma llegaría después de la "Tormenta del Desierto", pero lo que llegó fue la "Operación Alcalá" y todavía íbamos a cruzar el Mediterráneo algunas veces más. ■

BULL-FIGHTERS TO THE GULF ? ...



Este dibujo apareció en el tablón de operaciones de RAF Akrotiri como bienvenida a la primera tripulación que voló para la RAF.