

El despliegue del Ala 31 en Kabul

JOSÉ R. GARCÍA PANIAGUA

Teniente coronel

del Ejército del Aire

Jefe del Grupo de Fuerzas Aéreas

del Ala 31 y jefe del Destacamento

de T.23 desplegado en OMDM

Hay misiones que son especiales; si eres afortunado de servir en el Ala 31 las posibilidades de participar en una de ellas son muy grandes. Eso es lo que nos pasó el 16 de agosto cuando se lanzó el primer T.23 de un total de cinco para participar en la Operación NEO de Evacuación de Kabul.

Esta misión ha sido especial por varias razones: por un lado, cierra, de momento, la etapa afgana de nuestras Fuerzas Armadas tras 20 años de participación en las operaciones en ese país. Por otro lado, ha sido la puesta a largo del novedoso T.23 (A-400M fuera del Ejército del Aire) que todavía se encuentra en fase de implementación, aunque ya se habían realizado misiones en teatros de operaciones, incluyendo el mismo Kabul, esta ha sido la primera vez que se ha empleado en un número elevado, desplegado y con un esfuerzo tan grande. También ha sido importante por el impacto mediático que ha tenido en nuestro país, aunque durante todo el desarrollo de la misión, el personal del Ala 31 fue bastante ajeno a

esta faceta, inmerso como estaba en el día a día de las operaciones. Y ha sido especial por la carga afectiva, y lo prolongado en el tiempo de esta, que iba a afectar directamente a los tripulantes y personal de mantenimiento al interactuar con los refugiados.

Para el Ala 31, todo empezó el 11 de agosto cuando se nos pidió factores de planeamiento para organizar la evacuación del personal afgano colaborador con España, no vamos a entrar en el detalle de cómo se desarrolló el planeamiento de la misión y como se vio desbordado por la realidad y se tuvo que adaptar a ésta. El caso es que el 13 de agosto, terminamos la semana con una misión para desplegar personal del EADA a Kabul a finales de mes y otra para recogerlo al cabo de una semana... nos podíamos ir de puente del 15 de agosto tranquilos. La caída de Kabul en manos de los talibanes y los acontecimientos ocurridos en el aeropuerto de Kabul (OAKB, código OACI del aeropuerto de Kabul) ese fin de semana aceleraron los aconteci-



Operaciones en tierra en Kabul



Amanece sobre Afganistán a través del HUD

mientos y el vuelo de despliegue del EADA se adelantó al lunes 16, y ese mismo lunes ya se nos comunicó que la operación pasaba a ser una NEO con rotaciones en T.23 desde una base de despliegue aún sin confirmar a OAKB y regreso. Posterior traslado de los refugiados desde esa base de despliegue a territorio nacional por aviones civiles; concepto que curiosamente había sido el que había propuesto el Ala 31 el día 11.

El día 16 se lanzó el primer T.23 con la idea de desplegar directamente al equipo del EADA en Kabul y traerse los primeros refugiados a España, por lo que la tripulación se reforzó en consonancia. Finalmente por problemas de sobrevuelos y de aterrizaje en Kabul, de incertidumbre con la situación en el propio aeropuerto y con la falta de personal a refugiar, ese primer avión pernoctó en la base emiratí de Al Minhad (OMDM) cercana a Dubái.

Ese mismo día se afianzó la idea de crear la base de despliegue en los Emiratos Árabes Unidos, en un lugar aún por determinar pendiente de los permisos de este país, y para ello, el 17 se lanzaron dos T.23 más, el primero de ellos fue directo a Al Minhad con la idea de reforzar las tripulaciones que habían volado el día anterior, y poder repatriar a España los primeros refugiados en cuanto el primer T.23 consiguiese saltar a Kabul (en aquel momento aún no había contratados aviones civiles); un segundo T.23 se desplazó a Torrejón para ser medicalizado y el 18 se incorporó al destacamento de Al Minhad como segundo avión para realizar las rotaciones a Kabul. A partir de ese momento se estaba en disposición de realizar dos rotaciones diarias de forma continuada y puntualmente tres rotaciones en un día. De esta forma, Al Minhad se convirtió en nuestra base de despliegue, apenas sin apoyos y con grandes condicionantes operativos que restringían las operaciones como veremos más adelante.

El 18 se consiguió por fin realizar el primer salto a Kabul, desplegando el equipo del EADA y repatriando a los primeros refugiados, que a la llegada a Al Minhad fueron transferidos inmediatamente al segundo T.23 que había llegado el día anterior y despegaron rumbo a España. Esto fue debido a que uno de los condicionantes políticos para utilizar Al Minhad era que los refugiados no podían permanecer en suelo emiratí, por lo que había que transportar a España a todos los que se sacase cada día de Kabul y la espera de los refugiados se debía hacer en los propios aviones españoles, al no disponer de salas de espera o una zona autorizada.

El día 19 se envía el cuarto T.23 a zona para sustituir al segundo que había repatriado a los afganos a España y para reforzar las tropas españolas en Kabul con vehículos y con un equipo de operaciones especiales, a partir de ese momento habría desplegados en Al Minhad de forma permanente tres T.23 y de forma puntual un avión de Air Europa.

Como la operación se alargó en el tiempo más de lo previsto, el potencial de horas del primer T.23 que desplegó se consumió y tuvo que ser relevado por un quinto T.23 el día 25 de agosto.

Los problemas de acceso al aeropuerto de Kabul por los refugiados provocaron que el día 20 y 21 solo fuese necesario una de las dos rotaciones previstas, cancelándose la segunda. A partir del día 22 se realizaron las dos rotaciones previstas todos los días hasta el final de la misión, siendo reforzadas por una tercera los días 24 y 26 de agosto.



Entrando en Afganistán



Procedimientos TCT para el transporte de personal

La operativa de las misiones comenzaba mucho antes del despegue, desde el Ala 31 se habían solicitado los correspondientes permisos de sobrevuelo de los países implicados, la autorización y asignación de *slot* en Kabul y la inclusión de nuestras misiones en el Approved Training Organization (ATO) del Central Command (CENTCOM) norteamericano, sin este tedioso y, la mayoría de las veces, frustrante trabajo la misión no habría sido posible.

La distancia de los alojamientos a la base de Al Minhad, los problemas de acceso a la misma y los trámites de inmigración hacía que la tripulación abandonase el alojamiento cuatro horas antes del despegue, antes del mismo se comprobaban todos los datos de la misión, especialmente la asignación de *slot* en Kabul y de Identification Friend or Foe (IFF), se comprobaba la meteo, ajustándose el cálculo de combustible y se repasaba la información de Intel. Una hora antes del despegue se daba un *briefing* general con toda la tripulación que se reforzaba con un piloto extra de seguridad, un tercer supervisor de carga, un equipo de seguridad (AMPT) del EADA, un equipo médico (de dos o cuatro miembros dependiendo si el avión estaba medicalizado o no) y un equipo de dos certificadores de mantenimiento.

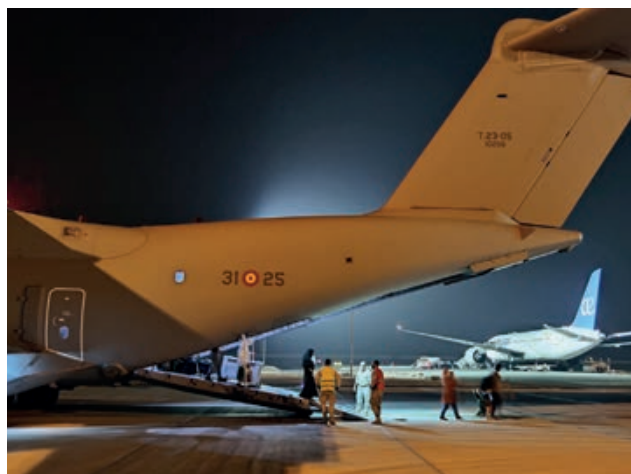
La premisa era que había que minimizar el tiempo y las operaciones en Kabul, para ello se optó por llevar a cabo todas las operaciones con motores en marcha (ERO) de esta manera se gana tiempo y se minimiza las posibilidades de fallos en las sucesivas puestas en marcha, aun así la exigente operación en Kabul hizo que el personal de mantenimiento resultase fundamental para solventar

aviso y fallos que sin su presencia hubiesen significado un NO GO para el avión. Igualmente se debía despegar con el máximo de refugiados posibles sin sobrepasar la capacidad total del avión de Air Europa que luego los repatriaría a España, por eso, y autorizados por el Mando, se optó por utilizar procedimientos tácticos de transporte de tropas (TCT) y se transportó a los refugiados sentados en el suelo sujetos por cintas de amarre, de esta manera se llegaron a embarcar 150 pasajeros en varios vuelos.

En vuelo nocturno hasta la frontera con Kabul, era un vuelo normal, una vez en la frontera, el control de tráfico desaparecía y se volaba por Afganistán sin control ATC, hasta las proximidades de Kabul donde un controlador de combate (CCT) norteamericano espaciaba los tráficos de llegada y salida e intentaba aplicar cierta separación, si bien en todo momento la responsabilidad de la separación entre tráficos y con el terreno recaía en la propia tripulación. Debido a la amenaza y a la volatilidad de la situación se intentaba minimizar la operación por debajo de los 3000 pies sobre el suelo.

Kabul siempre ha sido un aeropuerto exigente, situado entre montañas y con una elevación muy alta, exige una cuidadosa preparación por el tema de actuaciones del avión, por ejemplo en el aterrizaje se toma a mucha más velocidad sobre el suelo (GS) que en las operaciones normales, lo que se traduce en una demanda más alta a los frenos y más posibilidades de sufrir frenos calientes (agravado por la propia capacidad de enfriamiento de la atmósfera). Y en el despegue hay que calcular con mucho cuidado el peso al despegue para no tener sorpresas desagradables en caso de problemas en alguno de los motores.

A lo anterior hay que sumar la gestión del combustible, por un lado había que hacer *tankering* a la ida ya que repostar en Kabul no era opción, y había que contar con el combustible para volver más el consumido durante la operación en tierra, con algún extra para com-



Transbordo pasajeros en Al Minhad



Personal del Destacamento del Ala 31 y del EADA

pensar posibles demoras; pero nunca se quería llegar a Kabul con mucho combustible ya que eso significaría menos carga útil al despegue, y por tanto menos refugiados fuera de Kabul.

Tras una hora en Kabul en la que se cargaba a los refugiados, se realizaba el viaje de vuelta. En total eran unas ocho horas de vuelo, al llegar, aunque se intentaba acelerar al máximo, las tripulaciones sufrían otras cuatro horas de trámites, lo que llevaba la duración de las misiones a unas quince o dieciséis horas; y muchos de los tripulantes volaban hasta tres misiones antes de tener un día sin vuelo.

Al llegar a Al Minhad, los refugiados debían permanecer en los T.23 hasta que el avión de Air Europa los pudiese embarcar, los primeros días esto se prolongó hasta cinco horas, durante las cuales, tripulantes que no volaban al día siguiente personal de mantenimiento apoyaban al personal del EADA y del equipo CIMIC, mientras realizaban sus tareas propias. Destacar que en ese momento, prácticamente el medio día emiratí era cuando mantenimiento podía trabajar en los aviones, con temperaturas de más de 40°C, para que estuviesen listos para la siguiente misión.

Pese a lo duro del ritmo de trabajo, no hubo ninguna queja ni se bajó el ritmo en ningún momento. Pocas veces los tripulantes han visto tan directamente el fruto de su trabajo, no es lo mismo que te digan que los suministros que llevas son vitales a ver la cara de alivio de los refugiados cuando embarcaban en el T.23. Ese aspecto le dio una pátina de humanidad a la misión de la que nadie, ni el curtido comandante de aeronave, ni el supervisor bregado en mil vuelos, ni los de mantenimiento se pudieron escapar. Todos, e insisto en el todos, se volcaban en ayudar a los refugiados, sobre todo a los niños, se repartían cara-

melos, se les entretenía con juegos y con cyalúmenes. El tiempo que debían permanecer en los T23 a la espera de embarcar en los aviones de Air Europa se intentaba por todos los medios que estuviesen tranquilos y ocupados, para que la espera pasase rápido, se tiraba de traductores improvisados. Hubo refugiados que contaron sus historias a las tripulaciones, y éstas proporcionaron cierto consuelo a dichos refugiados, se intentaron realizar gestiones para facilitar la evacuación de familias separadas. En general el personal del Destacamento además de realizar sus tareas con mucha profesionalidad, siempre actuó con gran humanidad y cercanía, con el objetivo no declarado de facilitar el traumático lance por el que la mayoría de los refugiados estaba pasando.

En cuanto a mi experiencia personal, mi primer contacto con Afganistán ocurrió en mayo de 2002 con mi primer viaje a Bagram, después siguieron Kandahar, Herat, Kabul, Charcharan, Qalai-Now, Farah, Maimana, Camp Bastion y el resto de aeropuertos, pistas repartidas por todo el país, pero sin duda Kabul siempre ha sido un destino especial, quizás rodeada ese halo de exotismo, misterio y dificultad que tenía operar en su aeropuerto los primeros años, y posteriormente al convertirse en la joya de la corona de ISAF: un aeropuerto moderno, práctico, multinacional, vibrante... y poner punto final a mi experiencia afgana extrayendo refugiados de ese mismo aeropuerto no deja de ser paradójico. Casi 20 años después ¿volvimos a la situación inicial? Pese a que todos los indicios apuntan a que sí, quiero creer que nuestra implicación en ese rincón de Asia no fue en vano, y que conseguimos cambiar la vida de algunos afganos o, que en el peor de los casos, al menos hay 1900 refugiados que sí van a tener una oportunidad. ■

OPERACIÓN DE KABUL : PERSPECTIVA DE UN MECÁNICO

La primera vez que pisé Afganistán fue en enero de 2007, estaba destinado como mecánico de vuelo del helicóptero Superpuma HD21 y formaba parte del destacamento HELISAF en Herat. El propósito de aquella misión era el mantenimiento de la paz y nuestro trabajo la realización de misiones de aeroevacuación médica.

El 21 de febrero de 2007, un convoy de nuestras tropas fue atacado en el paso de Shindand y ese día tuve el triste honor de evacuar en nuestro helicóptero a la soldado Idoia Rodríguez, la conductora del BMR ambulancia atacado y primera militar fallecida en misión internacional. Regresé a España semanas después marcado para siempre por ese país y con la duda de si realmente podríamos hacer algo por esa gente y si el sacrificio de Idoia habría servido para algo.

El sábado 14 de agosto, recibí una llamada de mi jefe, nos habían activado para la evacuación de civiles en Kabul; 14 años después volvía a Afganistán.

Ahora estoy destinado en el Ala 31 como mecánico del A400 y esta vez la misión era la evacuación de civiles, una operación NEO, pero a la vez era el bautismo de fuego de nuestro T.23 y debíamos demostrar que el tiempo y los recursos invertidos en nuestra preparación y material daban sus frutos. No había duda, nadie escatimaría esfuerzos y la dedicación sería plena a la misión.

Normalmente no vuela personal de mantenimiento con el avión en las misiones rutinarias, pero esta vez se decidió que un equipo de mantenimiento desplegase en Dubái. Concretamente se destacaron cuatro certificadores, dos B1 (mecánicos), dos B2 (aviónicas) y cuatro mecánicos de apoyo. Además un B1 y un B2 certificadores volaríamos siempre con la tripulación en todas las misiones a Kabul, con un pequeño kit de repuesto y una caja de herramientas. Era necesario asegurar la misión y minimizar las posibilidades de dejar el avión en Kabul como consecuencia de una avería.

El 17 de agosto con una densa calima y 56.º C de sensación térmica nos recibían en la base aérea de Al Minhad (Dubái) después de casi nueve horas de vuelo, condiciones duras para hombres y máquinas.

El primer vuelo a zona de operaciones lo realizó un solo avión T.23 al día siguiente, 18 de agosto, y tras tres horas de vuelo tomábamos tierra en Kabul sin novedad, se abrió la rampa y volvía a poner pie en Afganistán.

El primer pensamiento fue de autoprotección, el aeropuerto parecía seguro y una vez visto esto la atención se centró en el avión. Los mecánicos nos mirábamos seguramente pensando lo mismo, ¿esto, cuánto va a durar?. Los aviones no están diseñados para estar con los motores en marcha en tierra tanto tiempo, no refrigeran bien, se calienta la aviónica, pero en apenas media hora despegábamos con los 53 primeros refugiados.

En permanente comunicación con la cabina ante cualquier fallo del avión, nuestra atención se centró en los evacuados. Ayudamos a los supervisores de carga a sentar y atar a la gente y una vez despegamos fue cuando me dí cuenta de la cantidad de niños que llevamos a bordo.

Sus caras eran de alivio, o de pena, muchos rezaban con las palmas de las manos hacia arriba y otros simplemente lloraban. Una de las virtudes de un soldado es nunca perder la empatía hacia las víctimas de un conflicto, por dura que sea la misión hay que mantener intacta la humanidad.

Era inevitable ver en esos niños a mis propios hijos y sentir un especial afecto hacia esas personas que tenían que abandonar su país hacia un futuro incierto con lo puesto y con una bolsa de plástico como único equipaje.

La parte más dura del trabajo de mantenimiento en esos vuelos fue en el aeropuerto de Kabul, donde inevitablemente saltaron múltiples fallos, principalmente de motor. Nuestro



trabajo consistía en saber exactamente el elemento del motor que fallaba e informar al comandante de aeronave de la criticidad del mismo y sus posibles consecuencias, y él con esa información debía tomar la decisión de cómo proceder.

Se fueron sucediendo las rotaciones, cada vez embarcábamos más gente y tengo que reconocer la impresión que me causó el primer vuelo en el que utilizamos el procedimiento de transporte de combate y atamos con cinchas en el suelo a los refugiados aprovechando al máximo la capacidad de carga del avión, vuelos con 150 pasajeros y prácticamente ningún equipaje.

Desde el punto de vista técnico a nivel de mantenimiento apuntar que en 13 días se cambiaron varios computadores y válvulas de motor, además de realizarse pequeñas reparaciones de otros elementos y decenas de test para confirmar fallos y devolver funciones a los sistemas del avión. A su vez, significar que se trabajó hasta con tres aviones a la vez, manteniéndolos completamente operativos durante toda la misión, demostrándose que aunque el avión este diseñado para no llevar mecánico, un pequeño equipo a bordo y desplegado es parte esencial para el éxito de las misiones.

Pero quizás, lo más importante para mí de esta complicada misión es que hemos conseguido evacuar a 2000 personas y salvado probablemente sus vidas, dándoles la oportunidad de un mejor futuro. Por otra parte, esta vez he vuelto de Afganistán con la auténtica satisfacción del deber cumplido y el convencimiento de que el esfuerzo y sacrificio de todos los que hemos formado parte de la misión ha dado sus frutos.

FERNANDO CUELLAS BARRAGÁN
Brigada del Ejército del Aire
Mecánico certificador A400M

