



Primer contingente de Cascos Azules españoles.

Zaragoza-Windhhoek: el Ala 31 con los cascos azules

FRANCISCO NUÑEZ ARCOS,
Brigada MMA del Ejército del Aire
Fotos del autor

SINTESIS DE UN VIAJE HISTORICO

UN día antes del previsto para la salida de los "Cascos Azules" desde Madrid, un supervisor de carga del Ala 31 se había desplazado hasta Getafe, con el fin de acondicionar, configurar la carga que el avión TL10-01 iba a transportar hasta la capital de Namibia; con ello se simplificaba el tiempo que el avión tendría que permanecer en el suelo antes de ser iniciada la primera etapa con la primera misión de los cascos azules

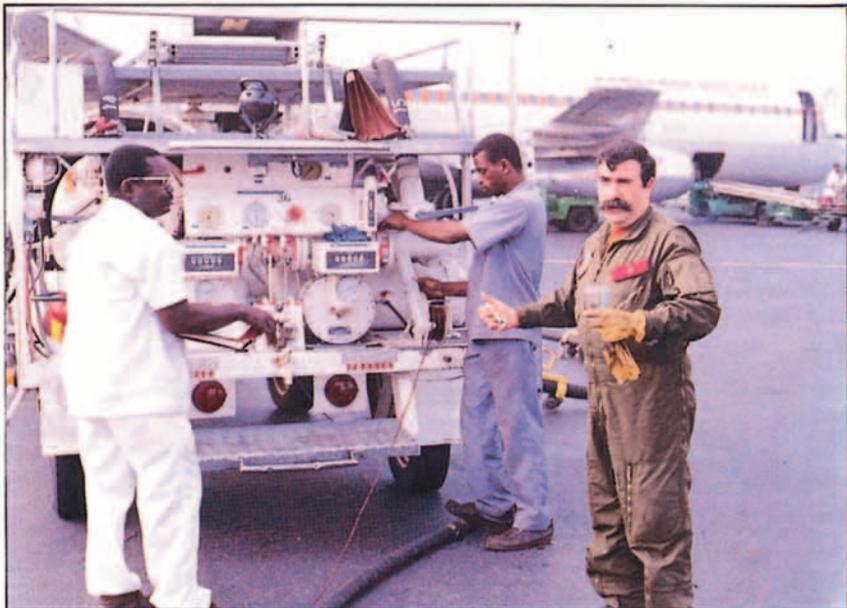
españoles del Ejército del Aire. El total de la carga, la máxima que se podía transportar dadas las características del avión y los tramos a efectuar, 14.500 kg. y 36 pasajeros, que, unidos al combustible, los diez miembros de la tripulación y al peso del avión, daban un peso final al despegue de alrededor de 80 toneladas. El viaje tenía una doble finalidad: la principal, trasladar el primer contingente de personal y material aportado por el Estado español a las Naciones Unidas para apoyar el proceso de independencia de Namibia, y la secundaria pero

también importante, establecer las pautas para que los previsibles próximos viajes del Ala 31 se hagan con la máxima eficacia y destreza a las que habitualmente están acostumbradas las tripulaciones de esta Unidad. Los aviones T12B-17 y T12B-71 y sus correspondientes tripulaciones habían iniciado su viaje con anterioridad, y el Hércules del Ala 31 iba a efectuar además una misión de apoyo, "pastoreo" le denominó la prensa internacional, de forma tal que si en cualquier momento los "hermanos pequeños" hubiesen necesitado ayuda, les hu-

biera sido aportada con prontitud con los medios humanos y materiales a bordo del T-10.

GETAFE-GANDO-DAKAR (SENEGAL)-ABIDJAN (COSTA DE MARFIL)-LIBREVILLE (GABON)-LUANDA (ANGOLA)-WINDHOEK (NAMIBIA): 23 HORAS DE VUELO

Ningún problema en todo el viaje. Todas las misiones se preparan concienzudamente en el Ala 31, no queda nada a la improvisación; en esta ocasión, el compacto equipo que forma una tripulación estudió todas las parcelas posibles en briefing previos: sobrevuelos, planes de vuelo, meteorología, cartas, fichas, pasaportes, visados, provisiones, medidas sanitarias, alojamientos..., todo dispuesto desde antes de comenzar la misión. También se habían determinado con anterioridad



Haciendo un análisis del combustible que va a ser suministrado.

Entrevista efectuada a don Antonio Ortiz, observador diplomático de España en Windhoek

EN rigurosa exclusiva, hemos tenido la ocasión de entrevistar a don Antonio Ortiz, observador diplomático de España para el proceso e independencia de Namibia, enviado por el Gobierno español en los días anteriores a la llegada del primer contingente de cascos azules españoles. La charla tiene lugar en el apartamento 206-A del Hotel Safari de Windhoek, donde tiene instalada provisionalmente la delegación diplomática.

— *¿Cuál es Sr. Ortiz su misión en Windhoek, en Namibia?*

— El Gobierno español ha decidido recientemente crear una pequeña infraestructura en Namibia que pueda servir de base para alguna futura Embajada, en el caso de que una vez obtenida la independencia por parte de Namibia se decida crear una representación diplomática española con carácter permanente. La misión tiene tres aspectos principales: uno de ellos es el servir de apoyo al contingente español que forma parte de la UNTAG; un segundo aspecto es el de establecer todo tipo de relaciones y contactos con las autoridades locales y con los futuros políticos que son los que desempeñarán un papel importante una vez que el país alcance la independencia y, un tercer aspecto, es ocuparse en general de todos los intereses españoles en la Namibia actual y, también, en la futura Namibia independiente; como sabe, entre los intereses españoles hay uno principal que es el de la pesca. Hay en las costas de Namibia una cantidad muy considerable de buques de pesca españoles que recogen al año unas 1.500 toneladas de merluza; la costa de Namibia tiene uno de los caladeros más ricos del mundo. Pensamos que el Gobierno, naturalmente el

Estado, debe ocuparse de los intereses de este sector tan importante de nuestra economía.

— *¿Considera que el país podrá salir con fuerza cuando tenga una independencia plena o seguirá siendo una independencia vigilada al estilo de otros países? ¿Cuál es para Vd. el futuro de Namibia?*

— El futuro de Namibia debe ser un futuro claro. La comunidad internacional está haciendo un excepcional esfuerzo para que el proceso hacia la independencia de Namibia se desarrolle bajo los mejores auspicios; la prueba es esta gran operación de la UNTAG, que tiene solamente no un aspecto militar, los 4.500 cascos azules que van a vigilar y controlar los pasos desde ahora, desde el 1.º de abril en que se inicia el proceso de aplicación de la Resolución 435, hasta la celebración de las elecciones en el próximo noviembre. Hay como le digo, no sólo un aspecto militar sino también un aspecto civil: va haber más de 2.000 administradores civiles que van a ir poco a poco sustituyendo a las autoridades sudafricanas. De hecho no ha habido nunca un proceso de independencia en los últimos tiempos que haya estado tan cuidado, tan mimado y tan vigilado por la comunidad internacional, en este caso por las Naciones Unidas. Por tanto debería alcanzarse una independencia sin problemas que sirviera de base para un país que tiene unas riquezas naturales suficientes, con una población escasa, un amplio territorio y una viabilidad económica lógica.

— *¿Y el papel concreto de los cascos azules españoles?*

— Los cascos azules españoles son un contingente de unas 85-90 personas, que sirven de apoyo a los Aviocar que ha puesto España a disposición de las Naciones Unidas y que llevan, como vimos en el aeropuerto, su distintivo. En principio las labores del contingente español son las de asegurar el transporte desde la Base principal, que estará establecida en la capital, en Windhoek, a todas las regiones del Norte y Sur del país, en especial

los tramos, cargas de combustible, tarjetas de crédito para los aeropuertos, etc., etc. Ya durante la misión y con el fin de aprovechar al máximo la experiencia adquirida, se fue confeccionando un diario en el que se fueron plasmando todas las vivencias; éstas notas serán seguramente muy útiles para los siguientes viajes que efectúe la Unidad.

Es justo destacar aquí el inestimable apoyo prestado en cada uno de los países visitados por los respectivos Embajadores y personal de las Embajadas, particularmente en aquellas escalas en las que tuvimos que pernoctar; el conocimiento del país, sus costumbres y particularidades por parte de este personal, nos resultó de una importancia extraordinaria, sobre todo a la hora de los trámites aduaneros, el pago de las tasas aeroportuarias o del



Intensa actividad del navegante durante la misión.

transporte de eventuales heridos, transporte de medicamentos, de observadores, teniendo en cuenta también la capacidad especial de este avión, que puede aterrizar en pistas muy cortas; es una misión de considerable importancia que estará en todo momento determinada por el Estado Mayor de la UNTAG; es decir, por parte de la misión diplomática española, lo único que hacemos es

poder trabajar en el proceso de independencia de uno de los pocos Estados coloniales que todavía quedan y en especial con un grupo de compatriotas que desempeñan, no sólo aquí, sino en España una importante y excepcional labor como es la del Ejército y en este caso la del Ejército del Aire, en el que por cierto yo hice mi servicio militar, en la Milicia Aérea Universitaria.



Tripulación del TL10-01 del Ala 31 con el observador diplomático español Sr. Ortiz en el aeropuerto de Windhoek.

servir de apoyatura en tanto en cuanto son ciudadanos españoles, pero naturalmente sin intervenir en ningún momento en las labores de la UNTAG y en lo que decida el Estado Mayor del contingente militar, del que naturalmente no formamos parte, con el que tenemos una serie de relaciones pero sin ningún tipo de interferencia.

- ¿Quiere añadir alguna cosa más?
- Para mí constituye una especial satisfacción el

Agradecemos a don Antonio Ortiz sus palabras y nos despedimos de él deseándole todo tipo de venturas en el cumplimiento de la misión que le ha sido encomendada. ●

Francisco Núñez Arcos

transporte desde los aeropuertos a las respectivas ciudades.

Al día siguiente de nuestra llegada al aeropuerto J.G. STRIJDOM-WINDHOEK, fue efectuada la descarga del material, con apoyo de personal UNTAG danés. Desde allí será desplazado por carretera hasta sus lugares correspondientes, y el A.P.U., la emisora de HF, el hospital de campaña, las camillas, etc., serían depositados en los lugares donde se encontraban las personas encargadas de su manejo.

ILUSION EN LOS CASOS AZULES

Del contacto personal mantenido con los destacados españoles durante todo el viaje, puede deducirse que iban, cuando menos, muy ilusionados y con ganas de cumplir la misión que cada uno tenía enco-

LA VUELTA: WINDHOEK-ABIDJAN-GANDO-ZARAGOZA. RECIBIDOS POR EL JEFE DEL ESTADO MAYOR DEL AIRE

Ya sin carga, los saltos a la vuelta pudieron ser de mayor duración; así hasta Abidján, en Costa de Marfil, alrededor de nueve horas de vuelo directo, y al día siguiente, hasta Gando otras siete horas. La desinfección reglamentada inmovilizó el avión durante 12 horas y la tripulación pudo descansar en Las Palmas; cuatro horas más correspondientes al último tramo nos situarían en nuestra casa, en la Base Aérea de Zaragoza. Una vez en el aparcamiento recibimos instrucciones de que nos dirijamos hacia el Escuadrón, donde en nuestra sala de briefing fuimos recibidos y saludados por el Teniente General



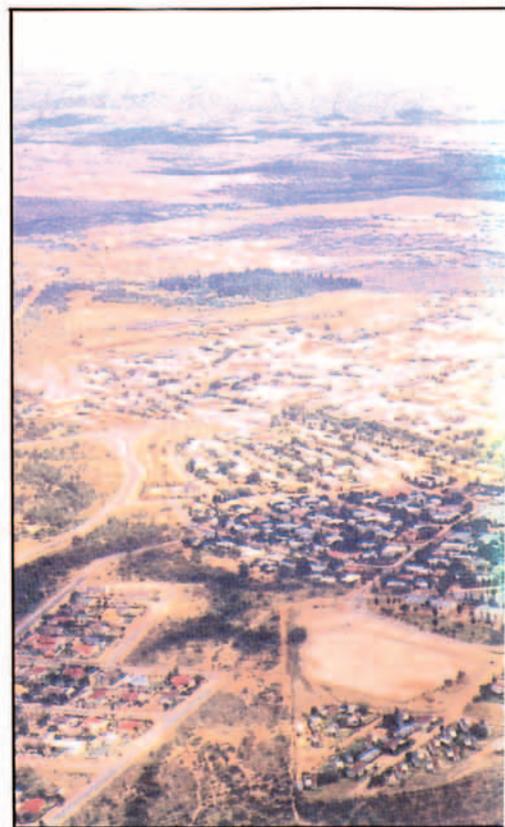
Repostando en Abidján.

mendada. Durante las más de veinte horas de vuelo del viaje de ida, y en las escalas, convivimos con ellos, más estrechamente con algunos como con el médico, el páter, el ATS o el hombre del video, Montero. Como por las características de los materiales transportados no les fue permitido fumar en la cabina de carga durante los tramos, los que no podían aguantarse todo el tiempo, nos acompañaban en la cabina de vuelo, "deleitándonos" con el humo de sus cigarrillos y su agradable compañía de cuando en cuando. Un momento simpático se produjo cuando, al cruzar el Ecuador e indicárselo así por el interfono a los pasajeros, diciéndoles que podían apreciar la raya del mismo si miraban por las ventanillas, alguien, un poco inocentemente preguntó "¿pero de verdad se ve algo?..."

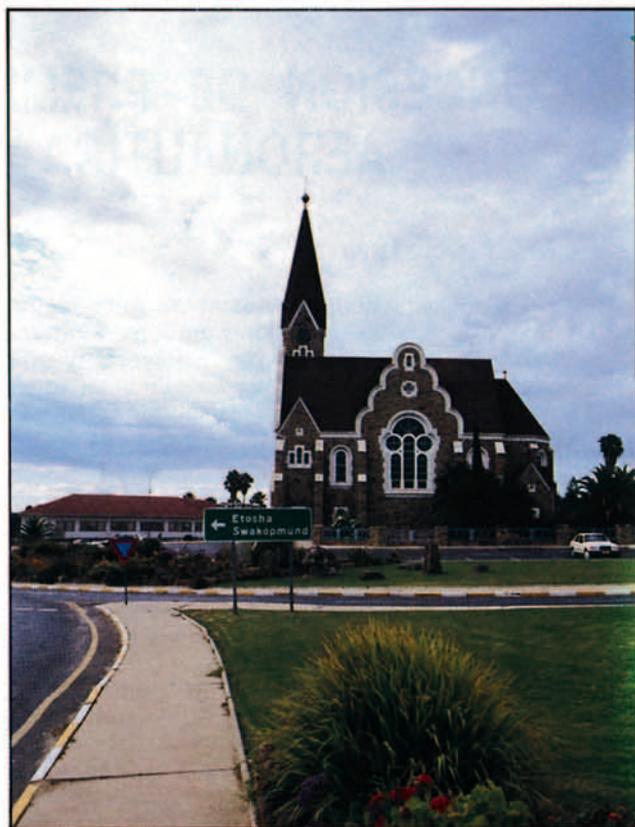
Michavila, Jefe del Estado Mayor del Aire, que se encontraba acompañado por los también Tenientes Generales Eiroa, Jefe del MATRA y Recuenco Jefe del MAMAT. Tras unos minutos de relajada conversación con ellos, en los que se comentaron someramente aspectos de la misión, la tripulación compuesta por el teniente coronel Grajera, comandante Arellano, capitanes Ballesteros, Carramiñana, Sanz y Suevos, teniente Alcázar, subteniente Ochoa, brigada Soto y el autor del presente reportaje, volvió a retomar el hilo de su trabajo en el avión, y posteriormente, tras un merecido descanso, nos reintegramos a las tareas diarias en el Grupo de Fuerzas Aéreas del Ala 31 para seguir cumpliendo, como hacemos habitualmente, con las misiones que nos son encomendadas. ■



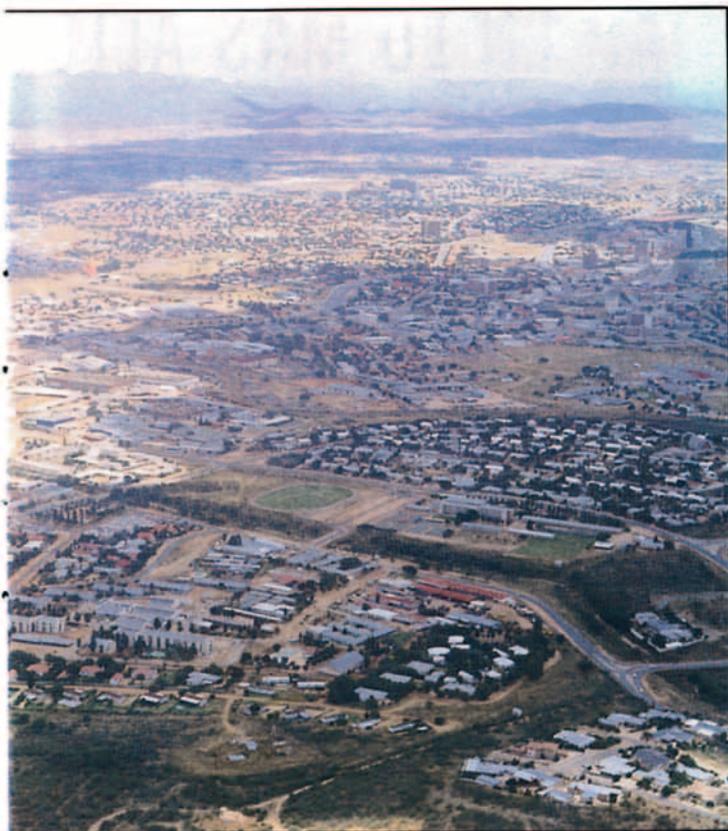
Llegada a Eros.



Vista aérea de Windhoek.



Iglesia Católica: todo un símbolo para la ciudad.



Una calle peatonal de la capital.