



# S.O.S. *Terremoto* en Haití

ALBERTO RODRÍGUEZ GONZÁLEZ  
*Capitán de Aviación*

EL PRESTIGIO DEL EJÉRCITO DEL AIRE NO SE HA GANADO EN UNOS POCOS AÑOS. MUCHAS MISIONES, MUCHO TRABAJO Y LA GRAN PROFESIONALIDAD Y DEDICACIÓN DE SU PERSONAL A LO LARGO DEL TIEMPO ES LO QUE HA LABRADO UNA IMAGEN IMPECABLE ANTE LA SOCIEDAD ESPAÑOLA, QUE ADMIRA Y VALORA QUE SUS FUERZAS ARMADAS ESTÉN SIEMPRE AL NIVEL QUE SE ESPERA DE ELLAS. DURANTE ESTOS DÍAS EL EJÉRCITO DEL AIRE HA SERVIDO DE PUENTE SOLIDARIO ENTRE LA SOCIEDAD ESPAÑOLA Y EL DESAFORTUNADO PUEBLO DE HAITÍ, TRANSPORTANDO LA AYUDA HUMANITARIA Y LAS ESPERANZAS SOLIDARIAS DE LOS ESPAÑOLES HASTA EL CORAZÓN DEL DESASTRE. COMO EN OCASIONES ANTERIORES, LAS CARACTERÍSTICAS ESPECIALES DEL 45 GRUPO SE HAN APROVECHADO PARA REACCIONAR CON RAPIDEZ ANTE LA CONMOCIÓN INTERNACIONAL, Y A LAS POCAS HORAS DEL TERREMOTO UN AIRBÚS 310 DEL EJÉRCITO DEL AIRE ATERRIZABA EN UN PUERTO PRÍNCIPE TOMADO POR EL CAOS Y LA DESESPERACIÓN. SEGUIMOS ALIMENTANDO ASÍ EL PRESTIGIO DE NUESTRO EJÉRCITO ANTE SU SOCIEDAD GRACIAS A LA EFICACIA, LA PRONTA REACCIÓN Y LA DEDICACIÓN TOTAL DE SU PERSONAL EN MOMENTOS TAN NECESARIOS...

**D**oce de enero de 2010. Comienza a anochecer en el Caribe. El paisaje del ocaso en este lado del planeta es paradisíaco. Pero esta puesta de sol resulta ser traicionera. La tierra bajo Puerto Príncipe tiembla sin compasión. La noche será más oscura de lo habitual. El paisaje se revela catastrófico. Dolor, tragedia y esperpento. S.O.S. ¡¡¡Ayuda!!! Poco antes de las 22:00 GMT un terremoto siembra el terror y la desesperanza en un pueblo de por sí desafortunado. Las comunicaciones desaparecen por completo, a excepción de la vía satélite, al alcance de muy pocos. No hay información fiable. Poco se sabe. Haití se guarda la hecatombe para sí misma. La noche esconde poco



Vista aérea de Puerto Príncipe.



La vicepresidenta primera del Gobierno, María Teresa Fdez. de la Vega descendiendo del avión tras aterrizar en Puerto Príncipe. No existían medios logísticos suficientes para dar servicio a las aeronaves, como puede apreciarse en la improvisada escalera.



Ayuda española, con el Airbús 310 del 45 Grupo al fondo. La Vicepresidenta, en primer plano de espaldas, gestionando la ayuda enviada.

a poco el desastre. Occidente duerme... Al amanecer la comunidad internacional reacciona. Los planes de ayuda humanitaria se activan. Los corazones se encogen. Almas desconocidas necesitan ayuda. La solidaridad mueve montañas. A las 24 horas un avión del Ejército del Aire sobrevuela el Atlántico con lo más necesario. Personal especialista en búsqueda de vida.

Un epicentro de magnitud 7 en la escala de Richter a 10 kilómetros de profundidad es el origen de la tragedia. No es el peor terremoto de la historia, se ha llegado a medir una magnitud 9 en la misma escala de destrucción, pero sí que es de los peores en número de víctimas. Cientos de miles, difícil cal-

cular. El origen está debajo de Puerto Príncipe, capital del pequeño país de Haití, y la destrucción originada es devastadora. Millares de cuerpos esperan bajo escombros. Muchos no volverán a despertar. Los especialistas comienzan los cálculos especulativos de víctimas. La mitad de la población podría haber fallecido. Un dato escalofriante.

El 45 Grupo nunca duerme. Siempre preparado para volar a cualquier lugar del mundo. Aeronaves a punto y personal disponible H24/W7/Y365 (las 24 horas del día, los siete días de la semana, todos los días del año). Eficacia y fiabilidad con total seguridad. Eso es precisamente lo que ha hecho que el 45 Grupo del Ejército del Aire inspire

toda la confianza ante la consecución del éxito para cualquier misión. La Unidad dispone de unas estructuras permanentes diseñadas para poner un avión de forma inmediata en cualquier lugar del planeta. Se recibe una llamada y la máquina se pone en marcha. Operaciones trabaja en la misión. Es consciente de la premura y la necesidad. El caos en la zona depara muchas incógnitas. Pilotos, mecánicos y auxiliares listos para partir en una misión que trasciende más allá del deber. Los servicios de tierra cumpliendo como siempre. Un sentimiento de solidaridad y ganas de actuar directamente en la necesidad agilizan la preparación de todo. En la Base Aérea de Torrejón se

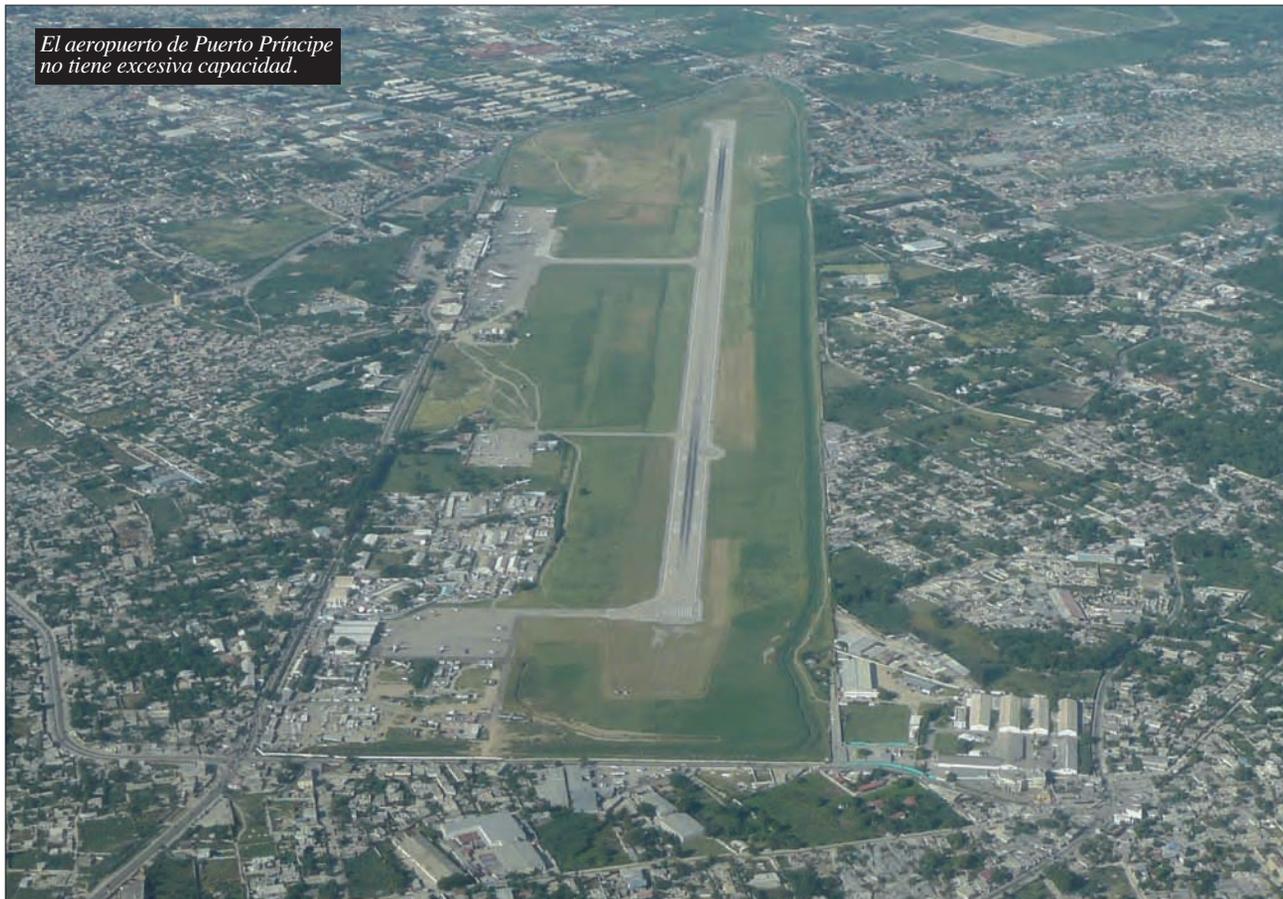
presenta una inmensa cantidad de material de primera necesidad y gran número de especialistas en desastres. Bomberos autonómicos y locales con sus perros rastreadores, Guarda Civil, Policía Nacional, la UME en su primera misión en el extranjero... hay que fijar prioridades. La recepción de tanta ayuda retrasa el despegue. El Secretario de Estado para Iberoamérica, Juan Pablo de Laiglesia, encabeza el primer vuelo de ayuda humanitaria desde España. Se despega sin tener certeza del

utilizado de noche. Debemos pues aterrizar en Santo Domingo y esperar al amanecer. Dicho y hecho. Santo Domingo aún no está tan concurrido como lo estará en pocas horas.

Amanece en el Caribe. Desde Las Américas, nombre del aeropuerto internacional dominicano, podemos ver el mar tranquilo llegando a pocos metros de la pista. Es inviable tramitar un plan de vuelos a Puerto Príncipe. El destinatario no responde. Tenemos vidas que salvar. Despegamos. Llegar a

minutos se agolpan en el espacio aéreo de Haití numerosos aviones sin control. Todos con las mejores intenciones, pero ninguno con autorización explícita para aterrizar. Comienza el caos. Desde cabina se respira tensión. Tráficos ligeros comienzan a saturar las comunicaciones. Unos hablan inglés... otros no. Las expectativas no son nada agradables. La situación se empieza a complicar. Haití es el gran objetivo del interés mundial. Periodistas de todo el mundo llegan para infor-

*El aeropuerto de Puerto Príncipe no tiene excesiva capacidad.*



destino. Las autoridades no tienen medios para confirmar que la pista de Puerto Príncipe esté en uso. Podría estar afectada por el terremoto y para un avión de 150 toneladas su uso sería inviable. Por tanto el destino probable sería Santo Domingo. La impaciencia se respira en el interior del avión. El personal de emergencias desea llegar tan pronto como sea posible. Vidas que salvar les esperan. En la noche atlántica se reciben noticias, el aeropuerto no está en condiciones de ser

Puerto Príncipe nos lleva media hora escasa, hasta el otro extremo de La Española, donde llegó Colón hace más de 500 años. Una bahía perfecta baña la orilla de la capital haitiana. Santo Domingo nos transfiere con control Puerto Príncipe, pero el silencio domina la frecuencia. Un silencio incómodo y trágico que pronto se difumina. Poco después del amanecer todos los aviones portadores de esperanzas llegan a las proximidades del desastre. La situación no es la deseable. En pocos

mar, pero algunos lo hacen en aviones "piratas" que ocupan el lugar de los aviones humanitarios... son las paradojas de estas situaciones... pero la labor informativa en estos casos es crucial... de lo contrario el mundo jamás volvería la vista hacia la necesidad.

Comenzamos a escuchar una voz que intenta poner orden. Un fuerte acento americano intenta identificar aeronaves próximas al campo. No es nada fácil. El alcance de la frecuencia evidencia que no es suficiente. Escu-

*El Palacio Presidencial visto desde nuestro avión.*



*Uno de los barrios destruidos próximos al aeropuerto.*



*La improvisada Torre de Control.*



*Siguiendo al "Follow Me".*



chamos una conversación tensa por la radio. Dos tráficos parecen haber estado cerca de colisionar. Tragamos saliva. Intentamos contactar, pero parece imposible. Debemos hacer algo. Utilizamos el TCAS (sistema anticolidión entre aeronaves) para mantenernos a una distancia suficiente del resto de tráficos. Comenzamos a descender poco a poco. Nuestros ojos miran lo que nunca hubiéramos querido tener que ver. Una ciudad destruida por completo. Aglomeraciones de gentes en torno a determinados lugares que no logramos identificar. Debemos aterrizar. Los aviones se aproximan a la pista como pueden, y el improvisado controlador pregunta quiénes son cuando se encuentran en aproximación final. En ese momento les autoriza a aterrizar.

Después de tres maniobras con este sistema el aeropuerto se colapsa. El controlador advierte a todos los tráficos que Puerto Príncipe se cierra por no poder albergar ni una aeronave más. Algunos tráficos notifican que por corto de combustible tienen que proceder al aeropuerto alternativo. Una buena noticia, tenemos combustible de sobra. No abandonamos. Tenemos fe. Nos aproximamos al campo cada vez

*La ayuda y el personal se recibe sin pausa en el aeropuerto de Puerto Príncipe.*



más. Nos hacemos ver. Notificamos al control que no desistimos y que espere lo que haga falta. El controlador, por fin, nos identifica como "big white airplane around the airport" y nos promete ser turno uno en cuanto quede libre un espacio. Gritos exultantes se oyen en cabina. Parecía imposible entrar. Tras cuarenta minutos de espera intentando no perder nuestro sitio se nos autoriza a aterrizar. Allí vamos. Estamos en tierra. Tras frenar la

aeronave una escena poco habitual nos hace deducir dónde se ha situado la torre de control. El americano que nos controlaba se encuentra en una silla con una radio portátil, en un espacio de césped al lado de la pista. Es una primera idea de cómo se debe estar improvisando en todo. La necesidad agudiza el ingenio. El "follow me" es otro militar americano en una moto tipo quad. Decenas de motocicletas y quads se mueven por la plataforma. Pallets

llenos de material de ayuda se agolpan en las terminales. Gente sin ningún tipo de control se mueve cerca del avión. Paramos motores entre un A-330 de la Fuerza Aérea Belga y un C-130 de la US Air Force. Nos recibe personal español con semblante difícil de describir. Pero no hay escalera disponible para nuestro avión. Parte de la tripulación desciende por la escotilla delantera en busca de apoyo logístico. Los españoles manifiestan su alegría

por vernos. Somos el primer contacto exterior desde la tragedia.

La parada debe ser rápida. Otros aviones esperan a nuestra salida para poder aterrizar. Y todos somos conscientes de la necesidad. Descargamos al personal, ávidos de comenzar sus labores de rescate. El Secretario de Estado toma el mando. Comienza a organizar la acción de nuestra ayuda. Una coordinación tan difícil como necesaria. Es tan pronto que aún no existe perso-

nal preparado para evacuar. Debemos despegar. Nuestro sitio será aprovechado por otro cargamento de esperanza. Los semblantes del personal de emergencias consulares son los últimos rostros que vemos en Puerto Príncipe. Volved a por los españoles que quieren salir de aquí. Los llevaremos a España. Como siempre.

Despegamos de Haití con el sentimiento del deber cumplido. Ha pasado ya más de un día completo de actividad. No sentimos cansancio, es de esas ocasiones en las que el cuerpo, por alguna razón de autodefensa, exprime sus energías al máximo porque la ocasión lo requiere. Regresamos a Santo Domingo. Y descansamos. Sabemos que tres Hércules de nuestros compañeros del Ala 31 están de camino. Es necesario que les informemos de la situación. Entrar en Puerto Príncipe será más difícil cada minuto que pase. Todo el mundo está enviando aviones a la zona. En las terminales de Las Américas, Sto. Domingo, coincidimos con personal que no ha podido aterrizar de todos los puntos del planeta. Aviones de México, Polonia, Japón, Brasil, Corea, Rusia, Chile... esperan impacientes una garantía de éxito para participar



*Primeras coordinaciones recién llegados.*



*La Misión Especial de la UN omnipresente.*



*Descargando a los perros impacientes por actuar.*



*Unos silenciosos protagonistas.*



*A la espera para iniciar un duro trabajo.*



*El A310 del 45 Grupo repostando en Las Américas, con los Hércules del Ala 31 al fondo.*

en las tareas de ayuda. En dos días será imposible. Nuestros Hércules, y el Boeing 707 del 47 Grupo, que aterriza en Santo Domingo esa misma noche, no tienen la suerte que tuvimos nosotros y encuentran la zona mucho más saturada. Tras varios intentos en Puerto Príncipe deben recuperarse en Las Américas y esperar. El Ejército americano poco a poco va tomando el control de la situación en el aeropuerto de la capital y un sistema de slots (ventanas) se asigna para los aterrizajes por estricto orden de prioridades en la necesidad. Otro Airbus 310 del 45 Grupo despegará de Madrid con la Vicepresidenta 1ª del Gobierno. La presidencia europea de España en el primer semestre del año confiere a nuestro país unas responsabilidades que deben cubrirse. Será la segunda aeronave del Ejército del Aire en aterrizar en Haití tras el terremoto. Otro cargamento de ayuda humanitaria procedente de España llegará a los más necesitados. Pero antes, la primera aeronave que logró aterrizar en Puerto Príncipe está de regreso cruzando el Atlántico. Un regreso agrídulce para nuestros pasajeros, españoles que huyen de Haití por diversos motivos, españoles que han visto la muerte muy de cerca. Por desgracia algunos de ellos han perdido seres queridos en el terremoto. Es un vuelo muy triste. Una pequeña niña llamada Lidia, con sentimientos encontrados, despegó en cabina y se olvidó por unos instantes de los miserables momentos que ha vivido.



*El Boeing 707 del 47 Grupo, con su hermano al fondo, el Airbus 310 del 45 Grupo. En Santo Domingo esperando para poder volar.*



*Llegada a la Base de Torrejón. Sentimientos agrídulces.*

Su cara de emoción al ver despegar el A310 del 45 Grupo lo dice todo. Es feliz por volver a España. Y su expresión compensa con creces todo nuestro esfuerzo. Esa niña no olvidará jamás al

Ejército del Aire ni a su tripulación, con quienes pudo sonreír de nuevo, tras haber vivido la tragedia. Un corazón más, como tantos otros, que el Ejército del Aire nunca abandonará ■