

Participación de la Jefatura de Movilidad Aérea en la Operación Evacuación Afganistán

**ÁNGEL LUIS GONZÁLEZ
FERNÁNDEZ**

Coronel del Ejército del Aire

Los 53 primeros evacuados de Afganistán tras la toma del poder por parte de los talibán llegaban a la Base Aérea de Torrejón el 16 de agosto. Los protagonistas de esta operación han sido sin duda el Escuadrón de Apoyo al Despliegue Aéreo (EADA) y el Ala 31 del Ejército del Aire, pero no podemos obviar el papel relevante que jugó la Jefatura de Movilidad Aérea (JMOVA) del Mando Aéreo de Combate, llevando a cabo el planeamiento y la coordinación de todos los vuelos inter e intrateatro, así como el apoyo al seguimiento de los vuelos bajo control del JFAC/MACOM¹.

Como parte del JFAC/MACOM, la participación de la JMOVA comenzó en la fase de planeamiento de la Operación. El día 12 de agosto, un oficial de la JMOVA fue requerido con urgencia para asistir a una reunión convocada por el Mando de Operaciones (MOPS) donde se iba a informar de la situación en Afganistán, transmitir las intenciones del mando y recabar la contribución de los ejércitos para la misión que se estaba planeando.

Con anterioridad a esa reunión, en la que se congregó a personal de diversas unidades, centros y organismos², se realizó una de coordinación en el Cuartel General del MACOM, a la que el oficial de operaciones de la JMOVA acudió con una propuesta,

previamente coordinada con el Ala 31: establecer una base de operación en la zona del Golfo Pérsico (preferiblemente en Emiratos Árabes Unidos, Qatar u Omán), desde dónde realizar intercambios mediante rotaciones a Kabul, para evacuar a los civiles afganos y personal de la embajada hasta la base y, posteriormente, ser transferidos a aviones civiles contratados para ser trasladados a territorio nacional.

Esta propuesta contó con el visto bueno del GJMACOM, y fue la que finalmente adoptó el MOPS tras desechar la idea inicial de entrar en Kabul con aviones civiles contratados, ante el rápido deterioro de la seguridad en la zona.



Sede de la Jefatura de Movilidad Aérea

¹Elemento de Mando y Control para el Componente Aéreo de la Fuerza Conjunta.

²Estado Mayor Conjunto (EMACON), Mando de Operaciones (MOPS), DIGENPOL, Ejército de Tierra, Armada, Estado Mayor del Aire y MACOM.

Al tratarse de una misión realizada bajo control de la cadena operativa nacional, la primera acción de la JMOVA consistió en revocar la transferencia de autoridad (RTOA) el control operativo (OPCON) de los medios a emplear (3 T.23), que habitualmente están transferidos al Mando Aéreo de Transporte Europeo (EATC).

Hay que señalar que cuando se atribuyen un número determinado de medios para una operación, si el ritmo de empleo es alto, mantener la operatividad de esa cantidad de medios requiere la utilización de prácticamente todos los disponibles de la unidad a la que pertenecen; ello obliga a hacer constantes TOA/RTOA entre el mando nacional y el EATC, en función de su situación logística y operativa.

A continuación, en estrecha coordinación con el Ala 31, comenzó el planeamiento detallado de todos los movimientos, lo que se tradujo en la emisión de un plan de movimientos (MOVPLAN) sin fecha de finalización, que contemplaba diariamente dos o tres rotaciones Kabul.

A partir de aquí, la rápida evolución de los acontecimientos obligó a designar un grupo de personas de la Sección de Operaciones dedicado en exclusiva a la operación, mientras el resto del personal de la sección continuaba con las labores habituales de programación y coordinación de las peticiones de aerotransporte. Este grupo estuvo plenamente dedicado a la misión durante los 15 días que duró la operación aproximadamente.

El primer despegue para zona de operaciones, previsto inicialmente para el día 18 de agosto, se adelantó al día 16, lo que obligó a variar parte del planeamiento inicial en el que se contemplaba la entrada directa del primer avión en Kabul, tras una parada técnica en Al Minhad (EAU), donde se tenía previsto cambiar la tripulación por otra previamente posicionada en un avión T.18 del 45 Grupo. Tras esta modificación, las operaciones se desarrollaron, prácticamente, según lo planeado.

Uno de los hechos que evidenciaron la plena dedicación a la operación se produjo al atardecer del día 18 de agosto, cuando se dio la orden de desplegar en zona dos vehículos del EADA, que debían salir rumbo a Kabul a las 08:00 HL de la mañana siguiente.

Inicialmente, los vehículos seleccionados por EADA fueron los VAMTAC, descartados al impedir su peso transportar otras cargas de carácter urgente. El EADA propuso entonces dos de sus Ford Ranger TT que, tras el análisis realizado por la Célula de Evaluación de Cargas para el Transporte Aéreo (CECTA) de la JMOVA, también fueron desechados, por la complicación que suponía su amarre dentro del avión. Finalmente, el EADA propuso solicitar a UME dos Volkswagen Amarok, verificándose que estaban validados para su aerotransporte.

A lo largo de la noche se realizaron todas las coordinaciones pertinentes para obtener las debidas autorizaciones, se cargaron los vehículos y al día siguiente, junto con el resto de personal y material programado para ese vuelo, despegó hacia zona de operaciones.

Como parte del planeamiento, la JMOVA gestionaba a diario con el Resolute Support Flight Coordination Center (RSFCC), situado en Mons, Bélgica, todos los slot de entrada en el aeropuerto, emitiendo los correspondientes Mission Request Form (MRF). La situación era tan variable que los cambios fueron continuos, sucediéndose algunos incluso con los aviones en rumbo hacia Kabul. En este sentido, la flexibilidad mostrada por el personal del RSFCC con los españoles fue destacable.

También se supervisaban continuamente las solicitudes de sobrevuelos que generaba el Ala 31 y que emitía el Centro de Operaciones Aéreas (AOC) del MACOM a las Agregadurías y al Ministerio de Asuntos Exteriores, prestando especial atención a que estuvieran incluidas las declaraciones de mercancías peligrosas (MERCAPEL) del material que se transportaba. La Asesoría de MER-



CAPEL realizó numerosas comprobaciones para validar las peticiones de estas. Entre otras, se gestionó munición y vehículos del EADA, MERCAPEL de Unidad Médica de Aeroevacuación (UMAER) y personal del Ejército de Tierra.

Durante toda la operación la JMOVA estableció las configuraciones necesarias de los T.23, atendiendo a las necesidades que pudieran surgir durante el despliegue, las rotaciones a Kabul y el repliegue, y ordenó su montaje.

Inicialmente, las configuraciones no se podían modificar fuera de la Base; tal como saliesen de territorio nacional deberían continuar durante toda la misión. Dadas las exigencias de la misión, la JMOVA solicitó al Ala 31 que estudiase la posibilidad de modificar esa configuración fuera de la base principal. Muestra de la flexibilidad y capacidad de adaptación que caracteriza al Ejército del Aire, el Ala 31 fue capaz de proyectar un «costurero», consistente en un contenedor para alojar asientos plegados y sus correspondientes equipos de oxígeno de emergencia, lo que permitió cambios en el HUB de la operación. Las configuraciones propuestas fueron tres:

- Standard. 53 asientos más nueve posiciones de pallet.

- Configuración 5. 102 asientos más pallet en puro y dos pallets en rampa.

- Configuración 4. Aeroevacuación médica (MEDEVAC). 92 asientos más pallet MEDEVAC, pallet en puro y dos pallets en rampa.

Durante la operación el personal del EADA consiguió que 1900 colaboradores afganos de las Fuerzas Armadas pudiesen traspasar las puertas del aeropuerto de Kabul para ser transportados por el Ala 31 en 17 rotaciones, realizando 218:00 horas de vuelo (HV).

La labor desarrollada por el personal de la JMOVA resultó ser muy intensa, con la permanente preocupación por realizar un buen trabajo para responder adecuadamente a los requerimientos del mando y a las necesidades de nuestras unidades desplegadas, pero a la vez fue muy gratificante, por el orgullo que supone haber contribuido al éxito de lo que seguramente constituye la mayor operación de evacuación aérea de la historia de la aviación española. ■

