

# Blancas alas de paz españolas en Namibia

Texto: ANTONIO ALONSO IBAÑEZ

Fotos: ALFONSO TEXIDOR NACHON



Momento de la salida del primer C-212 "Aviocar" del Ejército del Aire hacia Namibia. Eran las 8 horas 30 minutos del día 21 de marzo de 1989.



**“M** i general, si no ordena ninguna cosa, vamos a iniciar los preparativos del despegue, o empezaremos ya con retraso”. Eran las 8 horas y 30 minutos del día 21 de marzo, y de esta manera se dirigía al Jefe del Estado Mayor del Aire el teniente coronel Ferrús, Jefe del Grupo de Transporte Aéreo español, piloto de uno de los dos aviones que, minutos más tarde, despegaron para un vuelo con destino final en Namibia. El resto, hasta un total de ocho aparatos lo irían haciendo escalonadamente en los días posteriores, y todos ellos forman parte de la aportación española a las Fuerzas de pacificación de las Naciones Unidas en el proceso de independencia de ese país africano. La partida había contado con la presencia del General Jefe del Estado Mayor del Aire, quien acompañado por el Teniente General Jefe del Mando Aéreo de Transporte y del Coronel Jefe del Ala 35, se dirigió hacia las tripulaciones formadas a pie de los dos aviones y se despidió uno a uno de sus componentes. Por delante les quedaban seis días de viaje con once escalas y una misión de un año de estancia, nunca antes encomendada al Ejército del Aire español.

## Antecedentes

**N**AMIBIA, última colonia africana, controlada por Suráfrica desde 1919, deberá alcanzar su autodeterminación en el plazo de un año, según los acuerdos de paz alcanzados en Nueva York el 22 de diciembre pasado entre Suráfrica, Angola, Cuba y Estados Unidos. Durante este tiempo contabilizado a partir del día 1 de abril, y con motivo de garantizar la paz en este proceso, existirá una fuerza de paz denominada UNTAG (Grupo de Asistencia de las Naciones Unidas para el Período Transitorio, de Namibia), operación diseñada para dar cumplimiento a la resolución 435, aprobada por el Consejo de Seguridad de la ONU en el año 1978.

Este cuerpo de paz, perteneciente a las Fuerzas de las Naciones Unidas (UNF) o "casos azules" comúnmente denominados, es uno de los ocho grupos que intervienen actualmente en los diversos "puntos calientes" del planeta, situándose sus orígenes en 1950, año a partir del cual, y basándose en el capítulo VI de la Carta de las Naciones Unidas actúan "sólo con el consentimiento de las partes involucradas", siendo su objetivo final el mantenimiento de la paz, la ayuda al cese de las hostilidades y la prevención de la reanudación de las mismas. Hasta hoy, estas fuerzas, bien como pacificadoras o como misiones militares de observación, han participado con ésta en 15 misiones, habiéndose contado con su presencia en los más importantes conflictos internacionales surgidos con posterioridad a la Segunda Guerra Mundial.

España, había mantenido contactos con la Secretaría General de las Naciones Unidas y, a requerimiento de ésta, aceptó participar en la operación de pacificación en 1978 y, posteriormente, en 1982, año en el que parecía próxima una solución al conflicto. Pero más recientemente, a finales del pasado año se comprometió formalmente a colaborar por vez primera en una misión de este tipo con ochenta y cinco hombres y ocho aviones C-212 "Aviocar", que formarán parte de los 4.650 militares, 500 policías y centenares de técnicos, que componen, de momento el contingente de la UNTAG.

## Preparativos

Aceptada por el gobierno español su participación en el proceso de independencia de este país del África austral, hace responsable de la operación al Mando Aéreo de Transporte del Ejército del Aire, quien, a tenor de los requisitos operativos solicitados por las Naciones Unidas decide asignar el cumplimiento de la misión al Ala 35 dotada con aviones T-12 (CASA-212 "Aviocar"), material idóneo por sus características, atendidos por tripulaciones de esta Unidad del Ejército del Aire reforzadas por otras del Ala 37. El Teniente General Eiroa, Jefe del Mando Aéreo de Transporte se muestra satisfecho de que una de sus Unidades "actuase en un país cuya extensión es casi el doble de la de España y donde la aviación adquiere especial relevancia debido a las dificultades palpables de sus comunicaciones terrestres". "Estamos orgullosos —resaltó, más adelante— de que sean aviadores del Mando de Transporte los que se sumen a la labor de los 'casos azules', merecedores del Premio Nobel de la Paz en 1988".

El Mando Aéreo de Transporte y el Ala 35 han llevado a cabo un planeamiento en el que se ha definido desde la organización de la unidad aérea a destacar (Grupo de Transporte Aéreo) con definición de hombres y equipos específicos, a la coordinación de la participación de otros Mandos sin cuyo concurso la preparación de la Fuerza en tiempo y forma no habría sido posible.

Pese al corto espacio de tiempo con que se contaba, debido a los retrasos sufridos por parte de las Naciones Unidas en la aprobación definitiva de la operación, se inició un amplio programa de selección de hombres que dió como resultado la formación de un equipo compuesto por 11 jefes, 21 oficiales, 34 suboficiales y 19 cabos 1.º, con las especialidades de pilotos, supervisores de carga, personal de mantenimiento, tropas y servicios, oficinas militares, médico, capellán, intendente, auditor e ingeniero aeronáutico. Como jefes de la expedición se designó a los tenientes coroneles don Luis Ferrús, Jefe de la Fuerza Aérea española, y a don José M. Poblador, Jefe del Estado Mayor del Componente Aéreo de la UNTAG.

Los ocho aviones C-212 "Aviocar", en poco más de dos meses y con un considerable esfuerzo por parte del Ejército del Aire, especialmente del Mando de Material y del Ala 35, fueron acondicionados para el desempeño de esta importante misión. Fueron dotados con equipos de navegación OMEGA y de comunicaciones HF; se gestionaron y adquirieron piezas de repuesto y preparados los equipos de supervivencia; los aviones fueron pintados con los colores y distintivos de las Naciones Unidas. Asimismo, se estudiaron las rutas más adecuadas para trasladar los aviones desde España a Namibia y se preparó la cartografía aeronáutica al respecto, realizándose, además, las diferentes revisiones a los aviones con el fin de dotarlos del potencial de horas de vuelo necesarias, requeridas para este cometido.

## Primera toma de contacto con la realidad

Mientras los preparativos del traslado discurren con la celeridad requerida, el teniente coronel Ferrús se traslada el día 10 de marzo a Windhoek, capital de Namibia, al objeto de preparar el dispositivo de acogida al contingente del Ejército del Aire, ya que según se ha establecido por Naciones Unidas, el día 1 de abril —día D— debería existir una presencia efectiva española, materializada por dos aviones T-12, a los que seguirán en breve plazo el resto de la operación. A su regreso, y después de esta toma de contacto con la realidad del país africano, se reunió con su hombres para transmitirles las impresiones vividas sobre el terreno. Quedaban pocas jornadas para la partida y todo parecía ultimado.

Los aviones, pintados totalmente de blanco, con las únicas inscripciones de United Nations en el fuselaje y parte inferior de los planos, y como único emblema el de esta organización en la cola, se alineaban en el aparcamiento de la Base Aérea de Getafe. Eran, por ahora, los últimos días que permanecerían agrupados puesto que la ONU les tenía ya designados emplazamientos desde donde operarían en Namibia. Cuatro de ellos permanecerán ubicados en la ciudad Windhoek, capital de Namibia; dos más en Rundu y uno en Ondangwa, ciudades situadas al norte



El Teniente General Jefe del Mando Aéreo de Transporte, junto con el Coronel Jefe del Ala 35 y el Teniente Coronel Jefe del Grupo de Transporte Aéreo español, durante la rueda de prensa celebrada el 20 de marzo, fecha anterior a la salida de los dos primeros aviones españoles hacia Namibia.

del país y fronterizas con Angola; y, finalmente, el último de ellos en Keetmanshoop, ciudad situada al sur del país y a unos 250 kilómetros de la frontera con Suráfrica. "Sus misiones —según indicó el Jefe del Estado Mayor del Aire— son, entre otras, las de apoyo logístico a las tropas de la UNTAG, que comprenden acciones tales como aeroevacuaciones de heridos, transportes de personal y material de las Unidades Terrestres y vuelos de personalidades que se asignen".

Los hombres, con la cuenta atrás ya iniciada, ponían todo a punto. En el Ala 35 todos vivían con intensidad los preparativos de sus compañeros, quienes junto a los dos comandantes, tres capitanes y un teniente del Ala 37 pasarían en pocos días a estar bajo el mando del Comandante en Jefe del UNTAG, General Chand de la India, perdiendo toda vinculación operativa con el Ejército del Aire, al que sólo quedarán unidos administrativamente. "El ambiente ante la inminente partida entre los componentes de la expedición —señalaba el teniente coronel Ferrús— puede



El Teniente Coronel Ferrús explica, durante la rueda de prensa, las distintas etapas y países que deberían sobrevolar los aviones españoles hasta llegar a Windhoek, capital de Namibia.

considerarse bueno en general, existiendo, como es habitual en estos casos, la impaciencia por marchar, de un lado y, por otro, un poco de morriña y también, como es natural, una cierta inquietud ante lo desconocido."

#### **Quedando menos de 48 horas para la salida**

El día previo a la marcha se ofreció en la Base Aérea de Getafe una rueda de prensa a los distintos medios de comunicación. El General Jefe del Mando Aéreo de Transporte se encontraba acompañado por el Coronel Jefe del Ala 35 y por el teniente coronel Jefe del Grupo de Transporte Aéreo español. Junto a ellos, en la improvisada sala de prensa, un gran mapa con el trayecto y etapas a seguir por la expedición española, y enfrente un nutrido grupo de periodistas ávidos de conocer los pormenores de esta operación.

El teniente coronel Ferrús tomó la palabra para explicar que el viaje se haría en seis etapas con un trayecto diario medio de 800 a 900 millas y una duración de 6 a 7

horas de vuelo, que supondrían de 10 a 14 horas diarias de actividad. A la primera etapa Getafe-Jerez-Las Palmas seguirían: Las Palmas-Nouadhibou-Dakar; Dakar-Bamako-Abidjan; Abidjan-Accra-Douala; Douala-Libreville-Luanda, y, por último, Luanda-Moçamedes-Windhoek. Habría que sobrevolar Mauritania, Senegal, Malí, Costa de Marfil, Ghana, Benin, Togo, Nigeria, Camerún, Guinea Ecuatorial, Gabón, Congo, Zaire, Angola y, finalmente, Namibia, país del que dijo, salvo

Windhoek, la capital, con unos 120.000 habitantes, y una serie de ciudades y poblados, el resto del territorio es prácticamente desierto.

Más adelante, confirmó el conocimiento teórico previo que se tenía de la situación real de un país, prácticamente vacío, con una media de 1'2 a 1'3 habitantes por km<sup>2</sup>; con dos grandes desiertos, una zona central montañosa y orografía y climatología difíciles; con escasez de comunicaciones ya que, además de una carretera principal, existe solamente un ferrocarril que recorre el país de Norte a Sur. A pesar de todo ello, y por lo que a bases aéreas se refiere, señaló que además de Windhoek, la capital, había visitado

las situadas al norte del país, indicando que todas ellas se encuentran operativas; caso distinto es el de pequeños campos de aviación semipreparados, esparcidos por el territorio con elevaciones próximas a los 1.500 metros y cuya característica principal, junto con las altas temperaturas reinantes, es la ausencia total de infraestructura aérea y de servicios, así como las escasas o nulas ayudas a la navegación.

Tras la rueda de prensa y mientras el grupo de informadores se acercaba en el exterior a la línea de aviones ya preparados para la marcha, el teniente coronel Ferrús relataba con más detalle ciertos aspectos de la operación, como eran los plazos de permanencia, sustitución y reposición de tripulaciones y medios aéreos, indicando que "aunque por



*Línea de aviones C-212 "Aviocar", aparcados en la Base Aérea de Getafe. Durante un año operarán en Namibia, constituyendo el Grupo de Transporte Aéreo español que intervendrá en el proceso de independencia de ese país africano.*



*El teniente coronel Ferrús, quien, junto a los capitanes Guillén y Otero, como pilotos; el subteniente López de Turiso y el brigada Alguacil, como mecánicos, formaban la tripulación del primer avión español.*

parte de la UNTAG la operación ha sido planeada para una duración aproximada de un año, no obstante, se ha tenido en cuenta por parte española la posibilidad de que el proceso de independencia de Namibia no se complete en ese plazo y, por consiguiente, se necesite prolongar su tiempo de permanencia". "Para ello, en principio, se han establecido unos plazos de permanencia en Namibia entre cuatro y seis meses para los miembros del destacamento, de tal modo que sea posible la rotación escalonada del personal sin merma de la operatividad. En cualquier caso, una vez efectuado el despliegue de la Unidad, y a la vista de las dificultades que se encuentren, podría considerarse la conveniencia de modificar los tiempos de estancia." "Los aviones, sin

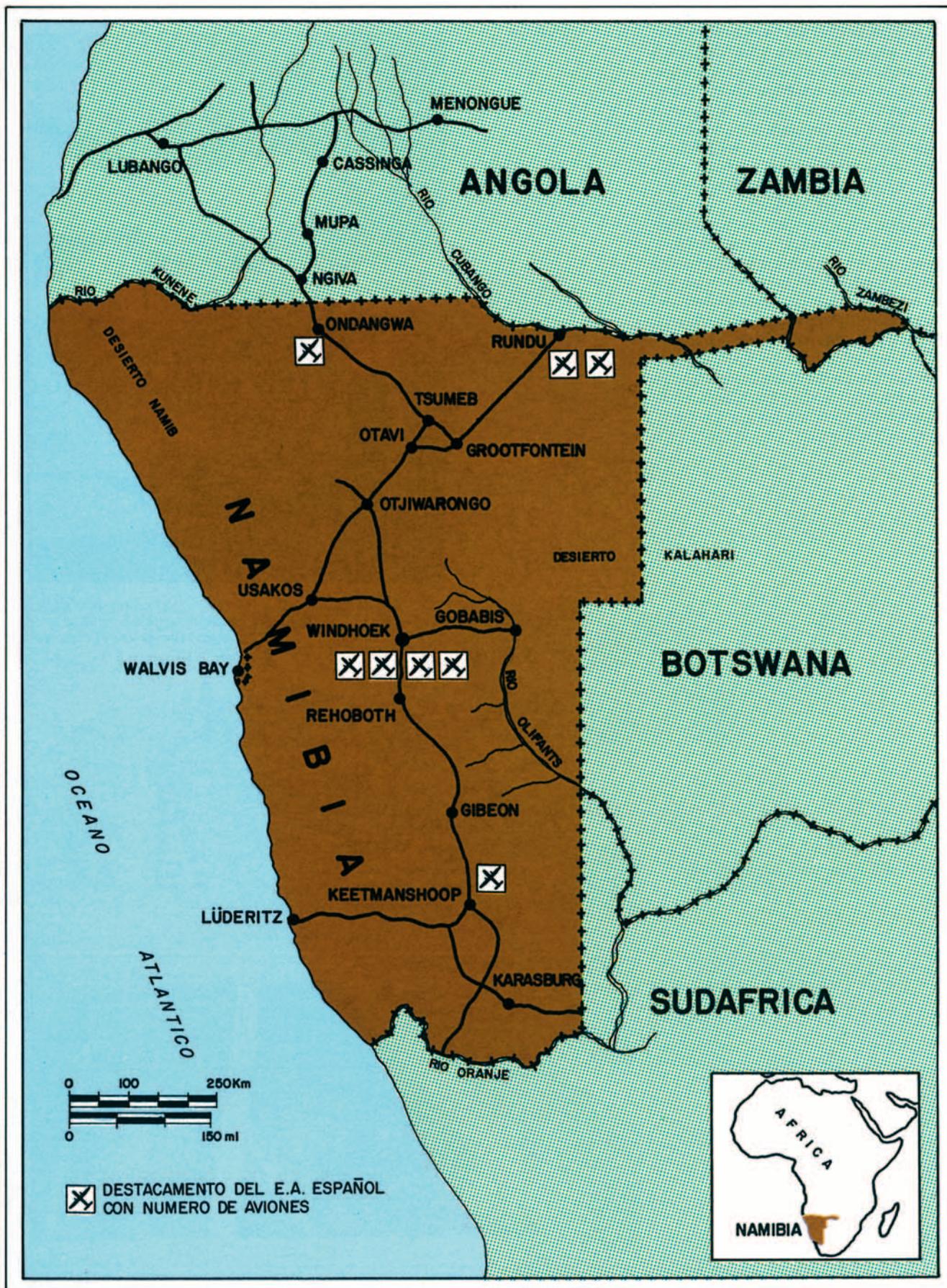


*El subteniente Blanco efectuando las últimas comprobaciones al avión momentos antes del despegue.*



*El comandante Ruano, quien, junto con el capitán Yagüe como pilotos; el subteniente Blanco y el brigada Vadillo como mecánicos, formaban la tripulación del segundo avión español.*





embargo, permanecerán todo el tiempo en Namibia, efectuándose allí cuantas revisiones sean necesarias. En principio se contemplan sólo las de 100, 200 y 300 horas de vuelo."

A pesar de esta situación, perfectamente planificada, señaló que además "podrían existir otros posibles factores ahora desconocidos que pueden requerir un mantenimiento en tierra muy superior al que se realiza en España por cada hora volada y, por esta razón, se ha previsto un enlace periódico con la Península para el traslado de los repuestos necesarios".

De la importancia y trascendencia de la actuación de estos profesionales del Ejército del Aire dió buena muestra cuando afirmaba que "en

cipio, de los que habitualmente realiza en España, el fin último de la operación que es la independencia de Namibia se considera de la mayor importancia e inédito para una Unidad española. Asimismo, se estima que la convivencia con profesionales de distintas naciones resultará muy positivo y servirá para estrechar lazos y para lograr un mejor conocimiento mutuo".

### La despedida

Amanece el día 21 de marzo. No son todavía las ocho de la mañana y en la Base Aérea de Getafe se despliega un actividad extraordinaria. Todos han querido madrugar un poco más de lo habitual para acercarse a la línea de aviones y

pañan el General Jefe del Mando Aéreo de Transporte y el Coronel Jefe del Ala 35. Junto a los aviones forman los componentes de las dos tripulaciones, de quienes se despide uno a uno el general Michavila. Instantes después, las tripulaciones se dirigen a sus respectivos aviones y se prepara todo para el despegue.

Mientras tanto, las autoridades del Ejército del Aire conversan con otros miembros de la expedición que saldrán dos días después a bordo de un Hércules del Ala 31. El teniente general Michavila daba su opinión al respecto de esta expedición, indicando que "la operación es muy complicada desde el punto de vista logístico, puesto que operar autónomamente durante un prolongado espacio de tiempo, en un

*Otro integrante del Grupo de Transporte Aéreo español, el capitán Serrano, agachado en primer término, quien, aunque su partida no se produjese hasta jornadas posteriores, estuvo presente en los últimos preparativos de la salida repasando con los miembros de las tripulaciones los distintos componentes de los equipos de supervivencia tanto del avión como individuales.*



el momento actual el Grupo de Transporte Aéreo español es la única Fuerza Aérea, como tal, que estará presente en la zona, pues si bien está previsto que operen dos aviones C.130, todavía ningún estado, hasta el momento, se ha ofrecido a proporcionarlos y, por otra parte, la Unidad de helicópteros italiana pertenece al Ejército de Tierra".

La visita de los medios de comunicación tocaba a su fin. Quedaban aún pocas horas para la marcha y las tripulaciones deberían ultimar los pequeños detalles. Antes de la despedida, el teniente coronel Ferrús, y como resumen de su valoración de esta operación subrayaba que "a priori, se estima que la experiencia que puede obtener la Unidad será muy positiva, pues si bien los cometidos asignados no difieren, en prin-

despedir a sus compañeros, tripulantes de los dos primeros aparatos que volarán hacia Namibia. También allí se dan cita numerosos informadores dispuestos a tomar nota de este importante momento. Se dan las últimas consignas y se revisan los equipos de supervivencia, tanto colectivos, consistentes en una balsa de dotación de avión para seis personas y una balsa más de emergencia, como los chalecos individuales de combate que llevan desde botiquín individual, brújula, radio, espejo de señales, hasta bolsa individual de comida, recipiente de agua, linterna, pintura de camuflaje y varios utensilios más necesarios para una situación de emergencia.

Transcurridos unos minutos llega al mismo lugar el General Jefe del Estado Mayor del Aire. Le acom-

pañan el General Jefe del Mando Aéreo de Transporte y el Coronel Jefe del Ala 35. Junto a los aviones forman los componentes de las dos tripulaciones, de quienes se despide uno a uno el general Michavila. Instantes después, las tripulaciones se dirigen a sus respectivos aviones y se prepara todo para el despegue. Mientras tanto, las autoridades del Ejército del Aire conversan con otros miembros de la expedición que saldrán dos días después a bordo de un Hércules del Ala 31. El teniente general Michavila daba su opinión al respecto de esta expedición, indicando que "la operación es muy complicada desde el punto de vista logístico, puesto que operar autónomamente durante un prolongado espacio de tiempo, en un

Comparó más adelante esta misión con la que desempeñan los dos Aviocares del Ala 35 en Guinea, señalando que si bien las dos misiones son de apoyo logístico y son similares en cuanto al tipo de acciones a realizar, condiciones marginales, meteorología adversa, escasez de ayudas a la navegación y entorno ambiental hostil, "sin em-



**Fotografía superior:** Momento en el que el Teniente General Jefe del Estado Mayor del Aire, acompañado del General Jefe del Mando Aéreo de Transporte y del Coronel Jefe del Ala 35, se despide uno a uno de los componentes de las dos primeras tripulaciones que partirán instantes después hacia Namibia. **Fotografías de la izquierda:** El Teniente General Elroa conversa con el capitán Peralba, médico de la expedición y pilotos de los dos Aviocares antes de iniciarse el vuelo. **Fotografía inferior:** El segundo Aviocar español calentando motores, dispuesto para la marcha.





Las fotografías de esta página nos muestran el emblema de las Naciones Unidas que como único distintivo, junto con las inscripciones UNITED NATIONS en el fuselaje y parte inferior de los planos, llevaban los Aviocares, así como el vuelo de otro de los aviones españoles, que salieron días más tarde hacia Namibia.



bargo existen notables diferencias: las distancias desde España a Namibia, dentro de este país, y la exigencia de operar desde cuatro bases diferentes complica el apoyo logístico; la dispersión de las bases de operación; la dependencia operativa de un Estado Mayor Internacional perteneciente a una Fuerza de Paz de la ONU; mayor incidencia de las condiciones adversas de climatología y enfermedades, entre otras, añaden todos ellos grandes dificultades adicionales respecto a la misión que se desarrolla en Guinea".

A continuación, tras asegurar que el Ejército del Aire no tiene noticia de nuevas misiones de este tipo y que de todas las maneras es el gobierno quien recibe las solicitudes y quien determina la participación o no de nuestras Fuerzas Armadas en misiones de paz de la ONU, se refirió a la merma de efectivos que para la unidad del MATRA significaba tener destacamentos en dos países diferentes en África al indicar que "la operatividad del Ala 35, al tener que cubrir los destacamentos de Guinea y Namibia, quedará mermada. Sus misiones serán absorbidas por el resto de Unidades del Mando Aéreo de Transporte; pero, evidentemente, dado lo ajustado de los medios totales disponibles, habrá que efectuar algún recorte en las actividades programadas".

Eran poco más de las 8 horas 30 minutos. Los aviones inician la marcha por la pista de rodadura. Momentos después despegaban de la Base Aérea de Getafe los dos primeros Aviocares del Grupo de Transporte Aéreo Español que formarían parte de los efectivos de las Naciones Unidas en el proceso de independencia de Namibia. El resto de la expedición saldría, en tandas de dos, los días 8, 10 y 12 de abril. Todos ellos tendrán el honor como señaló el teniente general Eiroa, de participar en una misión de los "cascos azules". Misión de pacificación de la ONU que, como ya han apuntado destacados comentaristas internacionales, será la más importante realizada desde su intervención en el proceso de independencia del Congo en el año 1960. ■

Con objeto de posibilitar la separación del poster del despiece del CASA C-212 "Aviocar", se inserta en las páginas centrales de la revista