





Los talibán atacan un convoy de combustible

Operación aérea

en la provincia de Farah

CARLOS MAESTRO FERNÁNDEZ

Teniente Coronel de Aviación

Fotos del autor

Tenemos que remontarnos al día 18 de diciembre del año 2007 para contar los hechos que acaecieron en un puente de la Ring Road en la provincia de Farah, a unas 110 nm (200 km) en línea recta al sur de la Base de Herat y a 50 nm (80 Km) al este de la ciudad de Farah. Hechos que dieron lugar a una nueva operación aérea de la unidad de helicópteros del Ejército del Aire en Afganistán –HELISAF–:

Ya habíamos tenido nuestro briefing a primera hora de la mañana, también habíamos salido de la reunión del cuartel general de la OTAN de las 08.30 y de otra de la base de apoyo avanzado de Herat. Tres reuniones consecutivas a las que acude el jefe del destacamento todas las mañanas y con objetivos diferentes. En total, casi dos horas de recibir información y actualizar datos.

En la primera, que es la propia del contingente de helicópteros, se repasan procedimientos, se dan directrices para el día, se recibe la información meteorológica, se coordinan tripulaciones de alarma y nos ponemos al día sobre las vicisitudes del personal así como de los medios materiales.

La segunda, la de la OTAN, aporta una visión sobre las operaciones en Afganistán de forma general y en la zona oeste, que es la nuestra, en parti-

cular. Es de vital importancia este briefing, porque es el mando de la OTAN el que nos ordena las misiones y por lo tanto, fundamental que conozcamos las intenciones y que ellos sepan de nuestra disponibilidad y capacidades.

La de la base, que es la tercera, versa sobre las novedades de todo aquello que afecta a las operaciones, vida y funcionamiento de las unidades ubicadas en ella.

¡No es mala forma de empezar el día! Uff!! ¡Ya ha terminado la última! Bien es cierto que mejor que sea así porque sólo se ven interrumpidas cuando el curso de alguna operación lo impide. En nuestro, caso cuando se activa una misión de recuperación de combate (–Combat recovery–, las conocidas como misiones MEDEVAC).

Son las 09:30 horas de la mañana y finalizadas todas las reuniones nos dirigimos a tomar un café. Es uno de los mejores momentos del día. Café o capuchino con algún dulce o tostada, tertulia, risas y cómo no, hablar y hablar del trabajo.

Y en eso estamos cuando suena ese teléfono inalámbrico que llevo siempre conmigo, los que me rodean me miran expectantes, porque un porcentaje elevado de mis llamadas tienen mucho que ver con las misiones aéreas de eva-

Vista general del lugar del ataque donde se puede apreciar un Superpuma en la carretera.

cuación de personal. Unos segundos de conversación y se inicia el proceso. Llamo a los dos teléfonos del personal de mi unidad que al tiempo activarán al resto, me disculpo con mis compañeros de café y les informo que ha salido otra misión y acudo presto (corriendo) al centro de operaciones del RC-W (Mando regional oeste) para recibir información y activar o no la misión. Mientras corro camino del TOC, suena por la megafonía de la FSB la señal inconfundible de que en algún lugar de nuestras cuatro provincias alguien precisa de nuestra ayuda. Retumba por todos los rincones de nuestro pequeño fuerte (la base de apoyo avanzado de Herat) las palabras pronunciadas en inglés con acento italiano: “ÁLERT, ÁLERT, ÁLERT, MÉDEVAC, MÉDEVAC, MÉDEVAC”, que son la mejor forma y más rápida, de avisar a todos.

Jadeante, entro en el TOC del RC y me informan que ha habido un TIC. Aquí voy a hacer un pequeño inciso porque a todo aquel que no está familiarizado con estas siglas le puede sonar a chiste y describirlo de otra manera rompe un poco con la fraseología que solemos utilizar. Sí es cierto que suena a broma, a todos nos lo ha parecido el primer día que lo oímos y por eso lo explico, lo más brevemente posible.

La utilización de las siglas en los entornos nacionales e internacionales está proliferando tanto, que en muchas ocasiones, además de saber los idiomas de utilización según la situación (en nuestro caso: inglés, español y/o italiano) se hace necesario conocer todas estas siglas que se pronuncian dependiendo del idioma del interlocutor y que expresan un hecho, una orden o cualquier otro tipo de información. El TIC y TOC son dos de esas palabras que se pronuncian a diario y que como muchas otras, sin su conocimiento estaríamos perdidos. TIC de Troops in Contac (enfrentamiento armado) o TOC de Tactical Operations Center, son un claro ejemplo de esto que estoy tratando de explicar, pero que no deja de ser gracioso.

Pues bien, me informan en el centro de operaciones que “ha habido un enfrentamiento con numerosas bajas (me informan en el TOC de que ha habido un TIC)”.

El crono sigue en marcha, realmente se pone en marcha cuando recibo

la primera llamada y los segundos vuelan. La vida de alguien corre peligro y hay que despegar en el menor tiempo posible.

Aquí la expresión de la relatividad del tiempo cobra su máxima dimensión. A unos se les pasa “volando”. Nadie desperdicia ni un solo segundo y los acontecimientos se suceden vertiginosamente. Claramente me estoy refiriendo a los vehículos de rescate –helicópteros– con sus tripulaciones, a las cisternas de combustible, al camión contraincendios, a la torre de control, etc. Necesitamos tiempo y éste corre de forma inexorable. En el otro lado está la otra cara. La más amarga, la de aquello del que espera desespera, la de la impotencia ante ver que la vida, que en algunos casos pende de un hilo, se difumina y los helicópteros no aparecen. No es difícil comprender la angustia de los que esperan los helicópteros; pero desde estas líneas, nuestro reconocimiento más profundo, sea cual sea su nacionalidad, y la rotunda afirmación de que hacemos cuanto está en nuestras manos, con la promesa de seguir intentando reducir nuestros tiempos de evacuación.

A modo de reflexión diré, que es cierto que instalaciones nuevas donde aeronaves, equipo personal, armamento y personal de alerta estén ubicados más próximos, podrían reducir los tiempos en desplazamientos; quizás se podría ahorrar algún minuto. También es cierto que el tiempo de decisión para lanzar la misión pudiera ahorrar algún que otro más –por supuesto, todos son vitales e importantes–, pero helicópteros con mayor velocidad y carga de pago, sería lo único que permitiría realizar las misiones de evacuación de combate con una reducción significativa del tiempo y esto, no se puede cambiar de hoy para mañana.

El proceso de información y decisión se hace lo más rápidamente posible. Hay que saber dónde se ha producido el ataque (autonomía y radio de acción), si es o no factible hacer el rescate con helicóptero (elevación, estacionario con y sin efecto suelo, etc), qué tipo de seguridad hay en la zona (amenaza, número de insurgentes, etc), cómo es la meteorología (viento, visibilidad, temperatura, etc), quién será nuestro enlace en tierra, frecuencia de



El jefe de los P.J.s da la últimas instrucciones antes del despegue.



Exhibición.





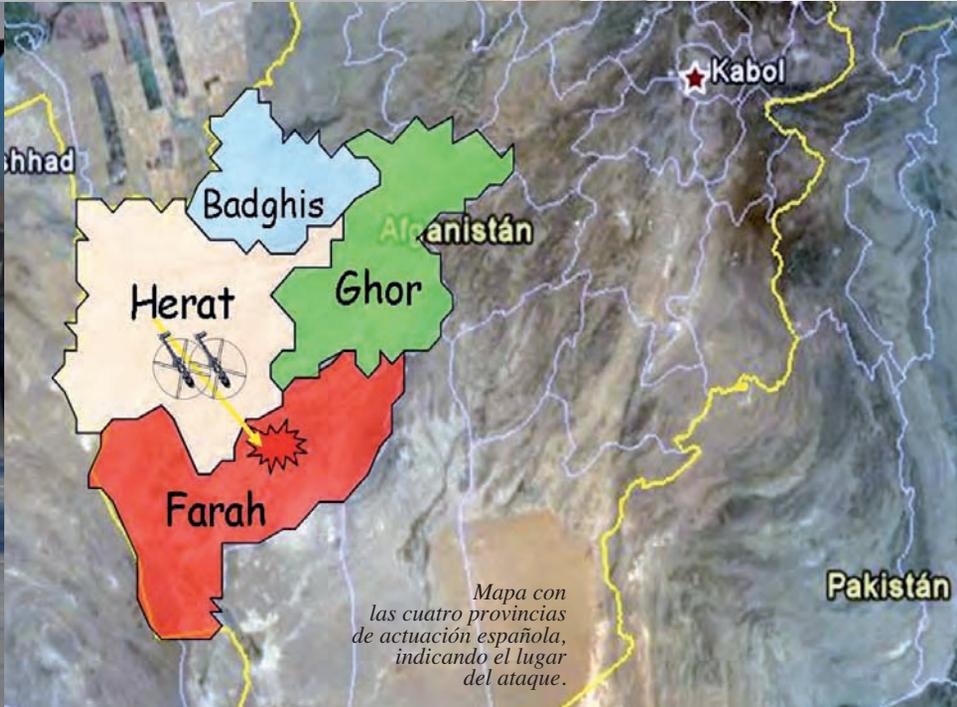
Los helicópteros ya están listos para despegar camino de la provincia de Farah.



PJ.



Tripulantes corriendo a embarcar en los helicópteros para salir de misión.



Mapa con las cuatro provincias de actuación española, indicando el lugar del ataque.



Superpuma procediendo al lugar de evacuación de los heridos.



Superpuma y su sombra volando a muy baja cota hacia el objetivo.



Vista interior del tirador comprobando la ametralladora de 12,7 mm.



Los helicópteros despegan para la operación MEDEVAC



Superpuma visto desde abajo donde se aprecia la ametralladora de 12.7 mm y al tirador.



Vista desde dentro de los PJ,s en su posición en el helicóptero y realizando su labor de protección.



Equipo médico y PJ,s llevando un herido al helicóptero.



Otra vista de la zona del ataque.



Lugar de ataque al Convoy

Helicóptero
MEDEVAC

Helicóptero escolta

Mapa satélite del lugar del ataque donde se simula la catuación de los helicópteros.



Proceso de traslado de heridos del helicóptero a la ambulancia.

contacto y lo más importante: número de heridos y de qué tipo.

Alguien podría pensar que por qué no se tienen los helicópteros cargados con todo su combustible y con todos los equipos necesarios para la misión. Bien, sin lugar a dudas, en algunas de las misiones se podría ahorrar algún minuto, pero tener el helicóptero preparado con toda su autonomía para poder acudir a la zona más lejana de nuestra zona de responsabilidad, —muy poco probable por otra parte, a tenor de las estadísticas de estos más de cuatro años—, nos impediría realizar operaciones en lugares muy elevados y con mucho calor y en este caso el tiempo que se perdería en reconfigurar los helicópteros sería mucho mayor. Respecto al equipo médico, parte de él precisa estar en lugar refrigerado para su conservación y seguimiento (el hospital ROLE 2 es el lugar idóneo) y algunos de los equipos enchufados a la corriente para disponer de su máxima carga.

Por todo ello, tenemos los helicópteros cargados con el combustible suficiente para las misiones más probables, que son aquellas donde están las operaciones en curso. En cualquier caso, no recuerdo que por estos motivos se haya demorado una misión de las más de 600 que se han realizado.

La información llega de forma ordenada y continua. En escasos minutos todos los que de alguna manera tenemos que dar la autorización —en última instancia es el jefe del contingente de HELISAF—, ya disponemos de suficientes datos. El responsable médico tiene que valorar si es o no una misión MEDEVAC y los heridos pueden esperar o precisan de una evacuación inmediata. En éste punto es muy importante hacer un uso racional de los medios, porque son muy limitados, y el riesgo de evacuar a alguien que pueda esperar y dejar sin evacuar en otro lugar a otro herido de mayor urgencia, siempre está latente.

Simultáneamente, los mecánicos ya están atendiendo los helicópteros, los PJ,s se pertrechan y recogen su armamento, los tiradores chequean munición y ametralladoras de abordaje y se pertrechan adecuadamente y los copilotos hacen lo propio con sus equipos y armas y se dirigen a los helicópteros para poner en marcha y esperar a los

comandantes de aeronave. Previamente han sido informados del lugar del TIC y han preparado la navegación al objetivo.

El equipo médico recibe instrucciones sobre la categoría y número de heridos y se dirige a las aeronaves para preparar lo necesario y estar listo cuando se reciba la autorización de salida. Los helicópteros normalmente operan en este escenario con las puertas abiertas, por lo que las temperaturas que soportan todos los que van en la cabina de carga son..., increíbles y en su máxima extensión las de aquellos que van en las puertas correderas.

Operar con temperatura exterior baja (por debajo de 0°C) y con velocidades de más de 200 km/h, supone una sensación térmica de muchos grados bajo cero. Parches térmicos, guantes especiales y todas las ideas ingeniosas que van surgiendo destacamento tras destacamento, permiten a los tripulantes estar listos para actuar en las condiciones más extremas. Justo es reconocer que, sobre todo en invierno, las condiciones son muy difíciles.

Las distancias entre los lugares de decisión y adecuadamente seguros, las oficinas donde se custodian y mantiene todo el equipo personal de vuelo (gafas de visión nocturna, cascos, bengalas, radios, etc), y los helicópteros, no son cortas y las agujas de reloj siguen su curso imparable mientras todos corremos de un lado a otro.

La tragedia se ha cebado esta vez —de nuevo— con afganos. Los talibán han asaltado un convoy de cisternas y han matado y herido a varios conductores y escoltas. Las noticias son imprecisas porque mientras se repele la acción enemiga se van produciendo más bajas.

Las caravanas de vehículos son un objetivo permanente de los insurgentes, el combustible, quizá, uno de los más preciados. Aunque la coalición junto con fuerzas afganas hacen esfuerzos por dar protección a todos los desplazamientos que se realizan por todo el país, se necesitarían muchos más recursos de personal y material para garantizar, sin asumir riesgos muy elevados, el libre movimiento por esta zona del planeta que tiene una orografía tan hostil y que carece de suficientes vías de comunicación.

La decisión se ha tomado y “como siempre” a la voz telefónica de “NOS VAMOS”, los copilotos empiezan a poner en marcha las turbinas de los helicópteros. La verdad es que rara vez se ha dicho que “no es posible”, puede que una o dos veces en los casi cinco años que llevamos en Herat.

La información que transmitimos al resto de la tripulación es de varios muertos y dos heridos graves. El resto de datos, como coordenadas, amenazas, etc, se han ido transmitiendo en tiempo real para que tanto el combustible como la ruta más segura y rápida, estuviesen preparados antes del despegue.

Despegamos a las 10:15 Z y nos dirigimos hacia el lugar del ataque con la siempre incertidumbre de saber qué es lo que nos encontraremos.

De sobra saben los talibán que cuando realizan un ataque, los helicópteros MEDEVAC van a acudir a apoyar al personal herido sea de la nacionalidad que sea; por lo que cualquier síntoma de que estamos siendo atacados hay que detectarlo con el tiempo suficiente que nos permita reaccionar.

En fin, creo que los nervios lógicos del inicio de cualquier misión ya se han pasado y nos encontramos inmersos en nuestras tareas. Pensamientos fugaces que rondan las cabezas de todos nosotros. ¡Cualquiera sabe qué es lo que piensa cada uno!, pero habrá de todo. ¿Qué nos encontraremos?, ¿qué amenazas nos acecharán?, recuerdos permanentes y casi subliminales de nuestros seres queridos y un sin fin de posibilidades que la mente humana es capaz de imaginar. Un recuerdo permanente al dolor que sabemos vamos a encontrar. Al dolor de las personas que vamos a rescatar y a las tragedias que acarrearán todas las acciones inexplicables que los seres humanos cometen a lo largo de su dilatada historia.

Ya hemos analizado concienzudamente cuál va a ser la secuencia de los hechos. El helicóptero que hace de escolta pasará primero por la zona, seguido muy de cerca del líder. Comprobará amenazas e informará al líder dándole luz verde para el aterrizaje.

El helicóptero MEDEVAC comprobará lugar de toma –que no siempre puede ser junto a los heridos–, decidirá la mejor dirección de aproximación en función de los obstáculos y el viento.

Los PJ,s (personal de operaciones especiales), desembarcarán y darán autorización al equipo médico para bajar del helicóptero si consideran la zona segura. La distancia desde el helicóptero al lugar donde estén los heridos determinará el tiempo de estabilización y evacuación. Aquí es importante reseñar que moverse con camillas y dependiendo del peso del herido puede demorar considerablemente las operaciones. Si además, hay que salvar barrancos o cualquier otro obstáculo, el tiempo puede ser demasiado crítico.

Ahora, el personal que abandonará el helicóptero, chequea los equipos de transmisión recepción.

Las comunicaciones en la formación de los dos helicópteros son incesantes e intensas. Chequeos de way points, distancias, rumbos y tiempos. Novedades de cada uno de los 15 tripulantes que van a bordo, órdenes del centro de operaciones y las lógicas llamadas del personal que se encuentra en el lugar del pick up point saturan unas comunicaciones que, en ocasiones, necesitan un silencio radio que permita a los pilotos informarse de los parámetros esenciales del vuelo y navegación. El que nos llama por la frecuencia de HF desconoce que al tiempo estamos hablando por satélite y a su vez el que llama por satélite desconoce que estamos hablando por alguno de los equipos de V/UHF con el personal de tierra, que a su vez desconoce que el otro helicóptero de la formación está pidiendo información o acusando recibo de algo. Las lógicas conversaciones entre tripulantes, comunicando posibles amenazas exteriores o la natural pregunta del equipo médico ¿tiempo para llegar a zona?... bueno, que no es difícil de imaginar la ingente cantidad de conversaciones que coinciden en el tiempo.

Una de las llamadas de actualización de datos nos informa que hay más bajas. El número de muertos es de 15 y hay, al menos, ocho heridos.

Las cosas se complican porque tan sólo tenemos un equipo médico completo y la capacidad de cada helicóptero es de dos camillas.

Se plantean las distintas posibilidades y, con la siempre incertidumbre de saber la situación real de los heridos, se toman decisiones: primero tomará el helicóptero líder y MEDEVAC, dejará



Impresionante imagen donde se aprecia la tragedia, la esperanza y el esfuerzo.

al equipo médico y personal de operaciones especiales. Despegará inmediatamente para dar zona segura y autorización para que el segundo helicóptero aterrice y recoja a los heridos que aparentemente estén menos graves pero no más de dos. Este segundo helicóptero realizará las maniobras en el menor tiempo posible y despegará para pasar a realizar labores de escolta y permitir que de nuevo el líder tome. El líder tomará y recogerá a los heridos más críticos y que precisen más atención. Realizadas todas las maniobras se procederá a la base de Herat donde el personal médico del hospital espera con todo preparado.



Pj vigilante mientras se introduce en uno de los helicópteros a uno de los heridos.



HD.21 estacionado en la Ring Road a la espera de los heridos



Sobre la sombra.



Vista de otro herido esperando a ser avacuado.



Cuatro militares españoles transportan un herido desde el helicóptero a la ambulancia.

La decisión está tomada y ésta será la forma de actuar. ¡El tiempo en zona será mayor!. Las entradas y salidas en el lugar del ataque son las más críticas y el combustible está muy ajustado. Habrá que medir cada uno de los movimientos y no tener contratiempos. “hay que ir muy rápido, chicos”.

“Cinco minutos para entrar en zona” comunica uno de los pilotos al resto de los tripulantes. Los acusos de recibo se suceden de forma ordenada. Tres minutos para entrar en zona” de nuevo comunican los pilotos y de nuevo los acusos de recibo. Las cosas acontecen sin más novedad de la esperada.

“Un minuto para la toma”. Ésta sue-

le ser la última llamada antes del aterrizaje y a partir de este momento todo se vuelve más ..., diría que como cuando un corredor de 100 mts se encuentra en los tacos de salida con toda la musculatura en tensión, preparada y la concentración al cien por cien esperando oír el pistoletazo de salida. Como iba diciendo, se vuelve más: “intenso”.

Todavía no se ha terminado la comunicación del minuto final, cuando el detector de lanzamiento de misiles –MWA– avisa de un posible lanzamiento contra nosotros. Además, la pantalla se ilumina con indicación del sector desde donde estamos siendo atacados.

Estamos muy cerca del suelo, no más de 20 metros y nuestra velocidad ronda los 120 nudos. Los dispensadores están lanzando bengalas y el panorama se torna un poco surrealista. El destello que producen nuestras bengalas, el temor de que alguna de ellas al caer al suelo incandescente pueda herir a alguien, los sentidos con todas sus capacidades buscando a nuestro agresor y la concentración en la maniobra de aterrizaje, que no suele ser sencilla en estas condiciones, son los factores para describir esta experiencia surrealista.

La orografía es muy abrupta y a esta altitud a la que volamos es muy difícil que un misil nos pueda adquirir. La



HD.21 dispensando bengalas.

adrenalina corre y realizamos una maniobra evasiva para ocultarnos tras las montañas.

No se aprecia ningún misil y al asomar el morro de los helicópteros tras las colinas, nos aparece un escenario que bien podría haber inspirado una película: una gran columna de humo y llamas considerables, que proceden de las cisternas de combustible atacadas y que todavía continúan ardiendo, decenas de vehículos en la carretera que se van atascando al encontrar la tragedia, y el despliegue de las tropas que están intentando asegurar la zona y atender a los heridos.

Sospechamos que la propia radiación ultravioleta que emiten las cisternas pueden provocar las falsas alarmas de los misiles, pues coinciden con el lugar que nos indica la pantalla. Pero los avi-

os continúan y los lanzadores siguen dispensando las bengalas que nos protegen de un posible impacto de misiles.

La tensión se hace latente. No hay tiempo que perder pues el combustible nos obliga a actuar con prontitud. El panorama es “dantesco”. Muertos, heridos, y personal corriendo de un lado a otro, es una imagen que todavía permanece en nuestras retinas y que es lo que observamos desde la privilegiada posición que nos permite el vuelo.

El contacto radio con el personal de tierra ha sido positivo: nos autorizan a aterrizar, nos dan la información precisa y todo sucede como habíamos planeado. El líder deja en tierra al equipo médico y al personal de operaciones especiales. ¡qué poco nos gusta dejar a nuestra gente en tierra y despegar sin ellos! Es muy raro actuar así y sólo lo

hacemos en caso de extrema gravedad.

Todos los heridos son críticos y a los facultativos les resulta muy difícil decidir quienes van a ir en cada uno de los helicópteros y quienes van a tener la mayor atención. Todos son afganos. Todos muy graves: heridas de bala en cabeza, abdomen y extremidades, con muchas de las complicaciones imaginables, nos hacen dudar de si podrán salvar sus vidas.

Se suceden los despegues y aterrizajes previstos. Unos entran y otros salen y el equipo médico trabaja a destajo y a contrareloj.

Seguimos con avisos de misiles, seguimos dispensando. Ahora la máxima prioridad es la protección del que está en tierra. En las montañas que rodean el trágico escenario hay personas. Personas con barba, turbante y kalashni-



cov. “Posible amenaza a las dos”, “amenaza a las seis”, “amenaza a las diez”. Son las comunicaciones subidas de voz de los tiradores y entre los pilotos y el mecánico. Desde tierra nos avisan que los de un lado son amigos y los del otro posiblemente talibán. ¡Imposible diferenciar! Los dedos en los gatillos están tensos, la siempre grave y vital decisión de abrir fuego corre veloz por la mente del comandante de aeronave y se decide esperar una acción hostil que nos identifique al enemigo. Decisión difícil en un escenario tan complejo e indeterminado, donde el dilema está en poder segar una vida inocente o poner a todos tus hombres en peligro por no decidir a tiempo.

No disparamos y nadie lo hizo contra nosotros. Nunca sabremos si los autores de la masacre se encontraban allí

en las montañas o ya habían huido. Como otras muchas imágenes, éstas también nos acompañarán siempre.

Despegamos y abandonamos un panorama para el olvido o para el recuerdo!

Todavía nos quedaba un largo vuelo. Evitando las posibles amenazas, arañando tiempo al tiempo por esas vidas que se nos iban. Atrás, en nuestra bodega, en la cabina de carga, se libraba otra batalla. La lucha entre la vida y la muerte. El esfuerzo de españoles intentando que los afganos se aferrasen a esta vida. Había sangre, mucha sangre y situaciones que prefiero no describir en este artículo para que cada uno utilice su imaginación de la forma y manera que mejor quiera.

Los avisos de cinco, tres y un minuto para toma en la base de apoyo avanzado de Herat, son las comunicaciones

que se suceden cronológicamente y nos indicaban que esta misión estaba próxima a finalizar.

Y así fue. La nuestra terminó. Allí estaban los médicos, enfermeros, auxiliares y ambulancias esperando en el parking, donde comenzó otra batalla. La que lidia todo el personal del Role 2, nuestro pequeño hospital, para que todos los que entran continúen estando con nosotros. Fue otra larga jornada aunque no todos salvaron sus vidas. Desde estas líneas nuestro sentir por unos, y respeto y admiración por nuestro equipo médico.

Al bajarme y quitarme el casco, al recibir novedades de mis tripulantes, al ver la cabina llena de gente y de sangre y las lágrimas de todos recorriendo las mejillas, allí, justo allí, comprendí el verdadero valor de nuestra misión ■