

Indonesia: la misión más lejana

HUMBERTO BRIONES VALERO
Comandante del Ejército del Aire



Costa no afectada por el tsunami

En la mañana del domingo 26 de diciembre de 2004 tuvo lugar un devastador terremoto submarino en el océano Índico. Ocurrió a las 07:58 hora local de la región y tuvo como epicentro la costa de Banda Aceh (Indonesia). Este terremoto es conocido como el terremoto de Sumatra-Andamán.

El tsunami se extendió a lo largo de las costas de la mayoría de los países que bordean ese océano, acabando con la vida de un gran número de personas y destruyendo a su paso una gran cantidad de comunidades costeras en el sur y sudeste de Asia, incluyendo extensas áreas de Indonesia, Malasia, Sri Lanka, India y Tailandia. Las estimaciones iniciales fijaron la cifra de fallecimientos en más de 275 000, sin contar a las miles de personas desaparecidas.

La magnitud del seísmo alcanzó 9 grados en la escala de Richter, siendo el segundo terremoto más grande registrado desde la existencia del sismógrafo (aproximadamente en 1875), después del terremoto de 1960 en Valdivia (Chile). Tuvo igualmente la segunda duración más larga observada, prolongándose de 8 a 10 minutos y fue lo suficientemente grande como para hacer que el planeta vibrara un centímetro aproximadamente.

La situación apremiante de miles de personas damnificadas de varios países incitó una amplia respuesta humanitaria. Los Gobiernos de todo el mundo, la comunidad internacional, las organizaciones humanitarias, Cruz y Media Luna Roja, entre otras, hicieron importantes donaciones económicas y dedicaron substanciales cantidades de recursos económicos, materiales y humanos para tratar de paliar las duras condiciones de vida de los damnificados.

El Gobierno español no dudó en aportar con urgencia medios y recursos de todo tipo para ayudar a la población afectada por la tragedia, encontrándose la mayor parte de ella abatida por el dolor y la desesperación, sin apenas recursos básicos para subsistir, ya que escaseaban principalmente los suministros de agua potable, alimentos básicos y atenciones médicas, lo que hacía peligrar, aún más si cabía, a la población, debido a posibles brotes de epidemias y enfermedades, que podían originarse principalmente por las condiciones de insalubridad producidas a consecuencia del tsunami.

Del mismo modo, la llegada de estas necesidades básicas a los núcleos de población más afectados se hacía especialmente dificultosa, ya que había desaparecido prácticamente la totalidad de

las infraestructuras, vías de comunicaciones y sistemas de energía en las áreas golpeadas con virulencia por el tsunami.

La situación descrita obligaba a las naciones a actuar con prontitud, flexibilidad y eficacia, con medios efectivos que hicieran llegar con urgencia, a las personas más necesitadas y desvalidas, la ayuda humanitaria que se acumulaba en áreas seguras, pero relativamente alejadas de las zonas más castigadas.

Con el propósito de hacer llegar urgentemente la ayuda humanitaria española y apoyar logísticamente en el traslado de suministros a las áreas más vulneradas, el Ministerio de Defensa ordenó el envío de cinco aeronaves del Ejército del Aire, dos T.10 del Ala 31 y tres T.19 del Ala 35 y la constitución de un contingente aéreo formado por personal del Ala 35, el EADA y la UMAER. Fue designado como JECONTAIR el entonces teniente coronel Luis Gómez-Guillamón Arrabal, de la Jefatura de Movilidad Aérea.

De este modo, el lunes 10 de enero de 2005 y una vez recibida la orden de despliegue a Indonesia, 18 miembros del EADA partieron desde la base aérea de Zaragoza hacia la base aérea de Getafe para incorporarse al que sería el Destacamento Sirius, tal y como se establecía en el OPLAN 00027 de la operación respuesta solidaria, compuesto por un total de 63 efectivos del Ejército del Aire.

A la llegada a la base aérea de Getafe, el EADA preparó los *pallets* con el material y equipo necesario para realizar la misión y la carga de ayuda humanitaria que debía repartirse entre la población indonesia. Finalmente se decidió que la base aérea de Pekanbaru, a 350 millas de distancia de Medan y 700 de Banda Aceh, sería la base de despliegue desde donde el destacamento español desarrollaría su misión humanitaria.

El viaje fue largo, aproximadamente tres días desde Getafe hasta Pekanbaru, y el itinerario realizado por el personal del EADA que viajaba en T.10 se inició con un primer tramo inicial hasta El Cairo, donde se realizó escala técnica; después Mascate, en Omán, para, a continuación dirigirse a Chennai, en la India, llegando a las 06:00 locales del día 13 y alcanzando sobre las 17:00 de ese mismo día la isla de Sumatra, en Indonesia. El destacamento llegó a la base aérea de Pekanbaru, y después de ser recibidos por el ministro de Asuntos Exteriores de España, comenzaron las labores de activación del destacamento.

A partir de ese momento empezaba una intensa labor para que el destacamento aéreo pudiera realizar cuanto antes su misión. Se debía establecer su

asentamiento, organización y funcionamiento, las coordinaciones y relaciones con la base anfitriona, ubicación de la SATA, estudio de las rutas, establecimiento de las comunicaciones, no solo locales entre base y aeronaves, sino también con la península, diseñar los dispositivos de seguridad del emplazamiento y la protección de las aeronaves en sus movimientos a lo largo de toda la costa de la isla de Sumatra, descargar el material de los aviones, preparar las sucesivas cargas de suministros para los damnificados, etc. Todo ello debía realizarse bajo unas extremas condiciones climatológicas que alcanzaban los 30 °C y una humedad constante en el ambiente superior al 80%.

Al día siguiente de la llegada del destacamento, se inició el reparto de la ayuda humanitaria española, principalmente en el área de Banda Aceh y las islas cercanas. Las tripulaciones de los T.19 del Ala 35, junto con el personal de SATA y FP del EADA, tenían también entre sus cometidos principales hacer llegar la carga de ayuda humanitaria de otros países, que se encontraba dispersa por la isla de Sumatra, a los aeropuertos de Banda Aceh, Melabou y Sabang, al norte de la isla. Desde bases como Batam o Sipang, se recogían y cargaban los suministros allí almacenados y se trasladaban a la provincia de Aceh; asimismo se transportaba personal indonesio dentro y fuera de la zona del maremoto, como por ejemplo el desplazamiento del alcalde de la isla Batan y el vicegobernador de la provincia de Riau, que viajaron en T.19 a las zonas afectadas.



Contraste con las zonas de costa arrasadas por el tsunami



Descarga de ayuda humanitaria por parte del personal del EADA

Durante el tiempo que duró la misión, el EADA desempeñó los cometidos propios que siempre le han caracterizado como unidad de apoyo al despliegue para constituir y garantizar el correcto funcionamiento de las bases aéreas de despliegue que el Ejército del Aire ha proyectado dentro y fuera del territorio nacional (TN), y que hoy en día siguen siendo asignados a la unidad en el marco de la directiva de la DOB.

El personal del escuadrón allí destacado estableció las condiciones necesarias para garantizar la protección y defensa del Destacamento Sirius y sus aeronaves a través de un equipo de protección a la fuerza. Según los informes de inteligencia recibidos, las posibles amenazas a las que se enfrentaba el destacamento no se limitaban a posibles pillajes, hurtos, intentos de saqueo, apropiación indebida de las aeronaves o la formación de tumultos en las inmediaciones de las mismas, como consecuencia de la grave situación humanitaria existente. Menos conocidas, no había que descartar las potenciales actividades de insurgencia del movimiento Aceh Libre (Gerakan Aceh Merdeka, GAM), también conocido como el Frente de Liberación Nacional Aceh-Sumatra, creado en 1976 con el objetivo de lograr la independencia de la provincia de Aceh y que podía aprovechar la afluencia de numerosos medios de prensa internacionales desplazados a la zona para reivindicar y tratar de externalizar el conflicto que llevaban librando desde hacía casi 30 años.

Todo ello exigía un riguroso planeamiento, basado en una apropiada matriz de riesgos y en el estudio de posibles consecuencias. Fruto de ese planeamiento se confeccionaron los procedimientos específicos de protección del personal, instalaciones y aeronaves ajustados a la región, y comenzaron a establecerse las correspondientes escoltas de aeronaves, seguridad perimetral en tierra de las mismas, así como la protección de las tripulacio-



nes y aeronaves en caso de emergencia aérea o aterrizaje en las pistas secundarias, la mayoría de ellas sin medios de vigilancia ni infraestructuras adecuadas. Del mismo modo, se realizaba el control de acceso a la aeronave de personal y comprobación del material a transportar, acompañamiento de la tripulación en desplazamientos lejos del *parking* de aeronaves, velando por su integridad.

Ya en la base de Pekanbaru, y como cometidos no menos importante, se coordinaba con las fuerzas policiales de la base la seguridad de las instalaciones cedidas al destacamento aéreo y se realizaba la tramitación de visados de pasaportes y relaciones con la oficina de inmigración del aeropuerto de Pekanbaru, ofreciendo estos mismos servicios al personal cooperante o periodistas españoles que se encontraban en la zona y solicitaban apoyo.



Personal del Destacamento Aéreo Sirius en la base aérea de Pekanbaru

El personal del EADA asignado a las labores de SATA tenía por delante una ardua tarea de gestión y preparación de carga, recepción y envío desde y hacia territorio nacional, coordinación y control de la carga humanitaria, confección, gestión y distribución del suministro en las aeronaves, descarga y reparto a los damnificados, entre otros cometidos.

Toda esta labor se hizo mucho más compleja, ya que en la mayoría de los lugares donde se repartía el suministro, no disponían de maquinaria para la descarga de los aviones, principalmente adolecían de la falta de carretillas elevadoras, por lo que todo el suministro transportado por el avión se debía descargar a mano, en unas condiciones meteorológicas extremas, donde desgaste físico y sobre todo el riesgo de deshidratación del personal era constante y muy elevado.

Del mismo modo, el EADA desplegó un elemento de comunicaciones (CIS) para el establecimiento de un CECOM en el destacamento, desde donde se tenía contacto radio continuo con todos los vuelos programados, con el personal desplegado en la AOR, y con las estructuras de mando en TN, efectuando el envío de partes e informes diarios a través de los sistemas de información y terminales satélites desplegados.

Todas las dificultades a las que este grupo de personas tuvo que hacer frente se solventaron no solo con su esfuerzo personal, espíritu de grupo y profesionalidad, sino también gracias al reconocimiento y cariño que demostraban las gentes de las áreas afectadas, que siempre recibían a las aeronaves españolas con esperanza y que no se resignaban a permanecer sumidos en el caos y la desesperación, luchando por sus familias y por sus pueblos con ganas de seguir adelante y superar sus infortunios. Esta actitud íntegra ante la adversidad era suficiente



Personal del EADA descargando ayuda humanitaria en Banda Aceh

motivación para los componentes del Destacamento Sirius, que siempre recordarán esta misión como una de las más gratificantes, ejemplares e importantes de sus vidas.

El 8 de febrero de 2005 el buque de asalto anfíbio (BAA) Galicia arribó a la zona de operaciones para contribuir a la misión y el 16 de febrero tuvo lugar la primera reunión de coordinación con los contingentes terrestre y naval que comenzaban a llegar a la zona con el objeto de proporcionarles de primera mano una actualización sobre la situación en la zona y el desarrollo de las labores humanitarias que el Ejército del Aire estaba realizando en la isla desde el 13 de enero.

El 19 de febrero 2005, JECONTAIR recibió la orden de inicio de repliegue del destacamento fijada para el jueves 24 de febrero de 2005.

Antes del repliegue del destacamento aéreo, el embajador de España en Indonesia no quiso pasar por alto la labor realizada por el Ejército del Aire en aquel rincón del mundo, a más de 14000 kilómetros de distancia de España, y visitó el Destacamento Sirius del EA el 22 de febrero, viajando al día siguiente en T.19 a Banda Aceh para conocer de primera mano la magnitud del desastre y la labor del Ejército del Aire allí desarrollada.

El día 24 por la mañana despegaron hacia territorio nacional los tres T.19, y el 4 de marzo por la mañana lo hizo un T.10 para recuperar a JECONTAIR, los 18 miembros del EADA, dos de UMAER y un marinero perteneciente al BAA Galicia que hubo de ser recuperado a territorio nacional por problemas de salud.

Los 3 T.19 llegaron a la base aérea de Getafe el 28 de febrero sin novedad, el T.10 con el resto del contingente aéreo llegó a la base aérea de Zaragoza el 6 de marzo por la mañana, dando por finalizado sin novedad el repliegue del contingente aéreo que hasta la fecha ha operado a mayor distancia del territorio nacional, demostrando las capacidades de nuestro Ejército del Aire y el excelente potencial de los miembros que lo componen. «EADA Obviam primus». ■

