

AME 4593, Evacuación en *Katmandú*

EDUARDO VALERO CRIADO

Comandante del Ejército del Aire

Fotografías: Capitán del Ejército del Aire Raúl Riquelme Pérez

SÁBADO 25 DE ABRIL, SON LAS 6 DE LA TARDE EN LA BASE AÉREA DE TORREJÓN, EL DÍA ESTÁ DESPEJADO Y LA TEMPERATURA ES SUAVE. PARA NOSOTROS ES OTRO FIN DE SEMANA MÁS QUE NOS TOCA VOLAR. ES HABITUAL EN LAS MISIONES DEL 45 GRUPO, DONDE NO SE DISTINGUEN FESTIVOS NI LABORABLES, ESTAMOS DISPUESTOS LAS 24 HORAS DEL DÍA LOS 365 DÍAS AL AÑO. LO HACEMOS CON GUSTO, ESTA VEZ EL VIAJE ES A LA INDIA, UN DESTINO DESCONOCIDO PARA LA MAYORÍA DE LA TRIPULACIÓN.



La misión se presenta con buenas perspectivas. Tras las poco más de nueve horas de vuelo dispondremos de un día y medio en Delhi para descansar y hacer algo de turismo antes de regresar a España.

Tras realizar las comprobaciones cotidianas antes de comenzar el vuelo los pilotos nos dirigimos hacia el avión. Allí nos espera el resto de la tripulación. Mientras caminamos vamos comentando la agradable cena que tuvimos la noche anterior. Despedimos a siete antiguos compañeros de la Unidad y fue una satisfacción oír sus palabras y comprobar como el

paso por el 45 Grupo marca a todos los que han formado parte de él.

Nada más llegar al avión observamos el ajeteo típico que habitualmente mantiene ocupada a toda la tripulación antes del arranque de cualquier misión: comprobación de equipos, carga de catering, embarque de equipajes, etc. En esta ocasión somos 16 personas entre pilotos, ingeniero, mecánicos, aviónico, sobrecargo y auxiliares de vuelo.

En medio de los preparativos alguien comenta la noticia con la que nos despertamos esa misma mañana. Ha habido un fuerte terremoto en Ne-

pal, las replicas se sintieron hasta en Delhi y las víctimas se cuentan por miles. Desconocemos si entre ellas hay algún español.

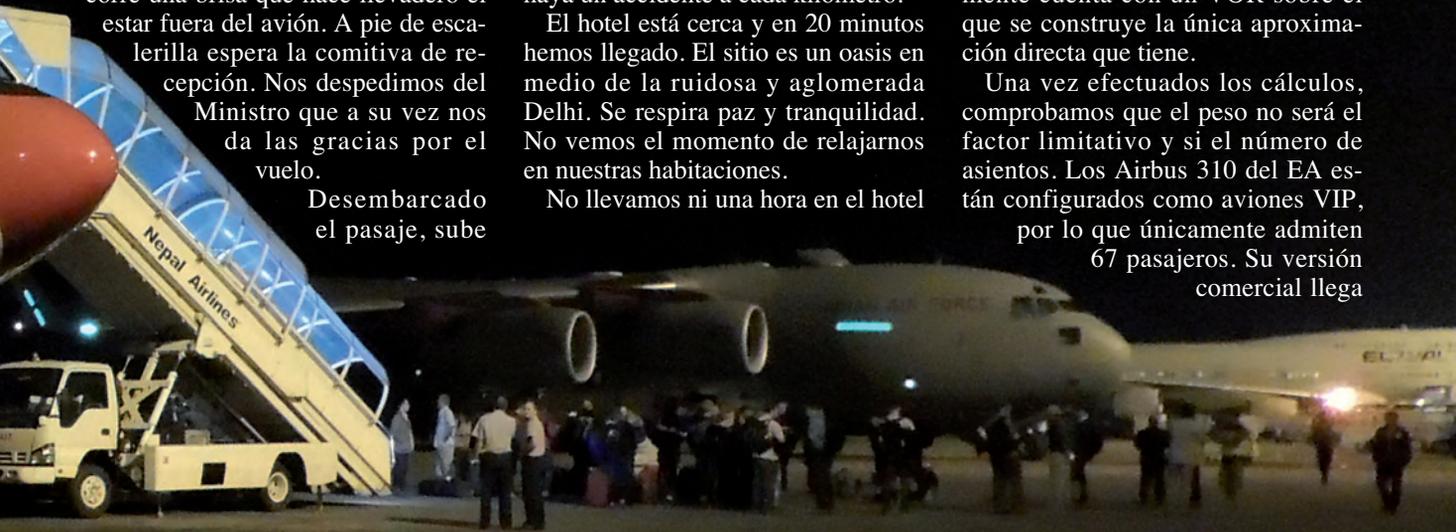
A nadie de la tripulación se le escapa que por la cercanía de nuestro destino y la capacidad de nuestro avión somos un medio idóneo para utilizarlo en la evacuación de los afectados. No sería la primera vez, Haití, Filipinas, Indonesia... Cuando ha habido grandes crisis humanitarias, el Airbus 310 del 45 Grupo, gracias a su gran alcance y velocidad, de una manera u otra, siempre ha terminado interviniendo.

Por si acaso echamos un vistazo al aeropuerto de Katmandú. Pequeño pero con tráfico y con las limitaciones propias de un campo situado en terreno montañoso.

El VIP llega puntual, despegamos sobre la hora prevista, las 8 de la tarde. El vuelo transcurre tranquilo, volamos durante toda la noche mientras que el pasaje descansa. Únicamente al llegar al espacio aéreo pakistán esa tranquilidad parece desaparecer. Algún problema con nuestra autorización de sobrevuelo nos obliga a orbitar durante 15 minutos hasta que por fin nos dejan pasar. No nos aclaran el motivo de la demora y ya empezando a amanecer continuamos rumbo a Delhi.

A las 9 de la mañana hora local nuestras ruedas tocan en la pista del aeropuerto Indira Gandhi. La temperatura ronda los 30 grados, por suerte corre una brisa que hace llevadero el estar fuera del avión. A pie de escalera espera la comitiva de recepción. Nos despedimos del Ministro que a su vez nos da las gracias por el vuelo.

Desembarcado el pasaje, sube



al avión el Agregado Militar, el coronel García Sipols, muy afectuoso nos da la bienvenida y en seguida se pone a nuestra disposición para cualquier gestión que necesitemos. A la postre pudimos comprobar que no solo fue así, sino que sin sus numerosas gestiones todo el desenlace posterior y el éxito de la misión no habría sido posible.

Le preguntamos por la posibilidad de tener que ir a Katmandú. No tiene noticias al respecto. Nos dice que nos avisará con cualquier novedad.

Realizamos los servicios del avión con bastante rapidez. La compañía de

handling que nos atiende es eficaz y tiene personal dedicado exclusivamente a nosotros. Llegado el momento de repostar decidimos no hacerlo al máximo como teníamos previsto para el vuelo de regreso a España. Katmandú esta cerca, a poco más de una hora de vuelo de Delhi, y no queremos descartar esa posibilidad. Repostar el avión a máximo combustible nos limitaría tanto el aterrizaje como el despegue allí.

Aproximadamente dos horas después de aterrizar salimos del aeropuerto en dirección al hotel, nos adentramos en el tremendo caos que es el tráfico en Delhi, una autopista que llega a tener hasta ocho carriles por los que circulan un ejército de coches y motos sin orden ni concierto, buscando cada espacio y cada hueco como si de un pelotón ciclista se tratase. Sin duda es un milagro que no haya un accidente a cada kilómetro.

El hotel está cerca y en 20 minutos hemos llegado. El sitio es un oasis en medio de la ruidosa y aglomerada Delhi. Se respira paz y tranquilidad. No vemos el momento de relajarnos en nuestras habitaciones.

No llevamos ni una hora en el hotel

cuando suena el teléfono. Es la señora Fuentes, nuestro punto de contacto con la delegación del Ministerio de Asuntos Exteriores que hemos traído a bordo. Nuestra intuición inicial finalmente se confirma. El ministro va a solicitar al Ministerio de Defensa la utilización de nuestro el avión para evacuar a los ciudadanos españoles que se han visto sorprendidos por el terremoto en Nepal. Ávida de información me hace una pregunta tras otra ¿Cuántos pasajeros podríais sacar de Katmandú? ¿A qué hora podríais despegar? ¿Cuántas rotaciones podríais hacer? En seguida te infor-

mo le contesto. Katmandú es un aeropuerto complicado y hay que planificar el vuelo con detalle.

Minutos más tarde el agregado nos confirma lo mismo. No hay duda, ya no veríamos Delhi, en su lugar nos esperaba el Himalaya.

Aviso a la tripulación y rápidamente nos ponemos a planificar el vuelo. Comprobamos NOTAM,s, meteo, ruta, fichas del campo, etc. Afortunadamente disponemos de nuestra EFB (Electronic Flight Bag) que nos facilita mucho todo lo que es la preparación de la misión. En un simple Ipad tenemos al alcance de la mano toda la información que necesitamos.

Katmandú es un aeropuerto difícil, situado a las faldas del Himalaya su altitud es de 4300 ft. en una zona donde las montañas que lo rodean alcanzan los 10.000 ft. No dispone de aproximaciones de precisión, únicamente cuenta con un VOR sobre el que se construye la única aproximación directa que tiene.

Una vez efectuados los cálculos, comprobamos que el peso no será el factor limitativo y si el número de asientos. Los Airbus 310 del EA están configurados como aviones VIP, por lo que únicamente admiten 67 pasajeros. Su versión comercial llega

a embarcar hasta 240. Sin embargo, este es un caso excepcional, hay que evacuar al mayor número posible de afectados, así que tomamos la decisión de contar con todo asiento disponible, incluyendo los ubicados dentro de las habitaciones VIP, sala de tripulantes, centro de comunicaciones o trasportines. Con todo ello somos capaces de elevar la cifra hasta un máximo de 79 y así se lo transmitimos a la delegación del Ministerio.

Tras llamadas continuas durante toda la tarde finalmente el agregado nos confirma que realizaremos dos

rotaciones Delhi-Katmandú con el objetivo de evacuar aproximadamente a 150 españoles. Fijamos el despegue de la primera a las 09:00 de la mañana, de esa forma tendremos suficiente tiempo para descansar y además podremos volar de día que siempre es preferible cuando se va por primera vez a un campo complicado.

Al final del día tenemos ya todo coordinado, únicamente nos falta la autorización de Nepal, pero previsiblemente se conseguirá al día siguiente por la mañana.

Cae la noche sobre Delhi cuando en el hall del hotel volvemos a reunirnos toda la tripulación. A modo de briefing repasamos el planeamiento de la misión que nos espera. No hay comentarios de queja ni lamento por tener que volar en un día que en principio iba a ser de turismo y relax. Todo lo contrario, las caras expresan compromiso y satisfacción por poder contribuir con nuestro granito de arena a paliar una catástrofe de tal magnitud.

Son las 6 de la mañana del día 27 cuando los primeros rayos de sol se

encontrábamos solos, comienza a llenarse de aviones.

El primero en estacionar a nuestro lado es un Boeing 767, su pasaje sale a estirar las piernas, parecen bomberos, acaban de llegar pero no se van, al igual que nosotros les toca esperar. Con la esperanza de recabar algo de información me acerco a hablar con ellos. Se trata de una compañía chárter inglesa, llevan a bordo personal de salvamento y rescate y de diferentes ONG; su destino era también Katmandú, pero les ha sido imposible aterrizar. Nos actualizan la situación en Katmandú de primera mano. Efectivamente confirman que el aeropuerto está saturado, las calles de rodaje y plataforma llenas. No entra ningún avión sin la autorización diplomática. Ellos lo han intentado, han hecho esperas sobre el aeropuerto hasta que no han tenido más remedio que desviarse a Delhi por combus-

otros compañeros de viaje durante la larga jornada que tenemos por delante.

Al rato nos llegan informaciones de que Katmandú no admite más vuelos. La plataforma de aparcamiento y calles de rodaje están saturadas. Las autoridades nepalíes están reunidas para decidir la gestión de las múltiples peticiones de aterrizaje que les llegan. Son muchos los aviones y países que quieren ayudar y el aeropuerto está desbordado. Me viene a la mente Haití 2010, en aquella ocasión la situación fue muy parecida y las esperas fueron interminables. Nos preparamos para un día muy largo.

El agregado nos transmite noticias esperanzadoras. Parece ser que las expectativas de obtener la autorización son buenas y podríamos conseguirla en breve. Somos turno dos.

Entre llamadas y demoras al plan de vuelos va transcurriendo la mañana. Una vez más la espera vuelve a ser nuestra fiel compañera, como en tantos y tantos vuelos VIP. Estamos acostumbrados, el avión para eso es cómodo y cada miembro de la tripulación aprovecha el tiempo de la mejor manera posible. Algunos duer-



dejan ver en Delhi. A las 7:30 ya estamos arribando al aeropuerto. Allí nos espera puntual Chandrakant, nuestro agente de handling. No se despegará de nosotros en todo el tiempo que permaneceremos en el aeropuerto. Nos saluda con una sonrisa y nos acompaña hasta el avión. Los trámites de aduanas son lentos y tediosos. Después de aproximadamente una hora volvemos a encontrarnos subiendo las escaleras de nuestra aeronave.

Nos acompañan dos personas de la embajada española que serán nues-

men, otros estudian, otros simplemente charlan y así van pasando las horas hasta la hora de comer.

El contacto con el agregado es constante y en sus últimas llamadas nos advierte que el permiso se va complicando, las comunicaciones con Katmandú son muy difíciles, la ciudad es un caos y el aeropuerto sigue saturado. Parece que están dando prioridad a los vuelos que transportan equipos de rescate y ayuda humanitaria.

Poco a poco el parking en Delhi, en el que al principio de la mañana nos

tible. No han sido los únicos. Al igual que ellos otros aviones han estado orbitando con el mismo resultado.

Nos comentan que sus esperanzas de conseguir la autorización de aterrizaje son escasas. Hay que armarse de paciencia, nosotros llevamos horas de espera y continuaremos hasta agotar todas las posibilidades de volar a Nepal.

Es entonces cuando nos preguntan por la posibilidad de despegar a sus

equipos de salvamento en el caso de obtener nuestra autorización de aterrizaje antes que ellos. Lejos de verlo como un problema vemos al instante la oportunidad. Nuestro avión va vacío y contar con equipos de rescate a bordo podría agilizar los trámites para conseguir la autorización. Además, sabemos que para este tipo de equipos la importancia de llegar cuanto antes a la zona afectada es crucial.

Rápidamente coordinamos con nuestro agregado que inicia las gestiones necesarias con objeto desbloquear la obtención del slot. Nos agradece poder contar con alguna opción más para continuar las negociaciones diplomáticas.

Continúan aviones arribando a la plataforma. Un Airbus 321 de la Fuerza Aérea belga es el siguiente en llegar. Parte de la tripulación se acerca a hablar con ellos. Su destino, como no podía ser de otra forma, es Kat-

la autorización, así que hacemos las gestiones para incluir a su personal en nuestro vuelo y los belgas en agradecimiento nos ceden su número de slot. Acto seguido se lo transmitimos al Agregado para ver las posibilidades que tenemos de poder utilizarlo.

Nuestro avión por momentos se convierte en un pequeño centro de operaciones internacional, con británicos, belgas e indios, todos trabajando codo con codo para cumplir la misión de la forma más eficiente posible.

Por fin todo el trabajo da su fruto. A las 20:00 el coronel Sipols nos confirma que nos conceden un slot para aterrizar en Katmandú a la una de la madrugada. Está muy ajustado a nuestra actividad aérea,

a británicos y belgas en el avión. Estamos listos y la tripulación parece haber recobrado la vitalidad cuando prácticamente habíamos perdido la esperanza de volar a Nepal.

Sintonizamos frecuencia de "delivery" y llamamos a Delhi solicitando la puesta en marcha. "No están autorizados a puesta en marcha. Katmandú no admite vuelos" nos contestan. Las palabras caen como un jarro de agua fría entre todos los que estamos en cabina. Les replicamos que tenemos un slot y autorización para proceder. Contrariados, permanecemos en frecuencia a la espera de que lo comprueben.

Entre tanto intentamos agotar todas las vías de coordinación que nos quedan. Llamamos al agregado y a nuestra compañía de



mandú. Transportan a personal de Naciones Unidas y a un equipo de respuesta belga, pero a diferencia de nosotros su avión sí que cuenta con la autorización nepalí. Están autorizados a tomar tierra las 12 de la noche en Katmandú, pero es demasiado tarde para ellos, han estado volando todo el día desde Bélgica y su tripulación necesita el correspondiente descanso para continuar la misión.

Puede ser otro paso que nos facilite

pero no hay garantías de obtener otro en los próximos días. Nos comunica que gracias a gestiones diplomáticas muchos de los ciudadanos españoles afectados por el terremoto han podido ser evacuados en aviones comerciales indios hasta Delhi y únicamente será necesaria una sola rotación.

Tras solventar algunas trabas aduaneras, por fin conseguimos embarcar

handling en Katmandú. Nos confirman que allí hay espacio en el parking y que nos esperan. De hecho al agregado nos confirma que desde Katmandú creen que ya volamos ha-



cia allí. El caos en Katmandú es tremendo y las comunicaciones muy difíciles.

En medio de discusiones con la torre de Delhi suena mi teléfono particular. Es el ministro de Exteriores, quiere saber qué pasa y por qué todavía no hemos despegado. Rápidamente le pongo en conocimiento del problema y tras pasarme con el embajador español en India, éste último mueve también sus cartas para desbloquear la situación.

Cuarenta y cinco minutos después por fin nos autorizan. La espera ha merecido la pena y conseguimos despegar rumbo a Nepal con todo el personal extranjero a bordo.

Tras cincuenta minutos de vuelo nos transfieren a control Katmandú. La inquietud de todo el día desaparece totalmente al recibir su contestación: "AME 4593, autorizado a aproximación sin demora" responde Katmandú". Respiramos aliviados. Aunque había costado finalmente esa noche alcanzaríamos nuestro objetivo.

La noche es cerrada y los cuatro pilotos vamos en cabina. Llevamos muchas horas de actividad, la aproximación nos infunde respeto y ocho ojos ven más que cuatro. Aunque la oscuridad no nos deja verlas, el rojo intenso que nos muestra la altitud del terreno en una de las pantallas del avión nos hace ser consciente de que estamos rodeados por las montañas más altas del mundo.

La senda es pronunciada (5.40° frente a los 3° de las aproximaciones estándar) y con una buena situación meteorológica divisamos la pista desde lejos.

En corta final los avisos del readio- altímetro se suceden con celeridad 30 pies, 20 pies, 10 pies, hasta que por fin tomamos tierra en la bacheada pista de Katmandú.

Mientras rodamos observamos el aeropuerto. No parece tener grandes daños, como si hubiera permanecido ajeno al gran desastre ocurrido en todo el país.

En el aparcamiento nos están esperando; nuestro sitio es el único hueco que queda en toda la plataforma, entre un avión malayo y un C-17 indio. Miramos la hora, estamos al borde de nuestro periodo de actividad, pero ya hemos hecho lo más difícil, llegar hasta allí. La tripulación se encuentra bien y nuestros compatriotas nos esperan impacientes por dejar atrás la tragedia que han sufrido.

Desembarcamos deseando la mejor suerte a los equipos de rescate británicos y al personal belga; nos sentimos orgullosos y satisfechos de haberles ayudado a llegar cuanto antes a la zona de la catástrofe. La suya es una carrera contrarreloj y quien sabe si gracias a nuestro apoyo alguna vida pueda haberse salvado.

Nuestro personal de la embajada coordina rápidamente el embarque. Finalmente son 79 adultos y dos be-

bés, 81 en total. Salimos a tope, con el máximo de pasajeros que ha ido nunca en el avión, pero no se queda nadie en tierra. Verlos nos hace poner todo en situación. Nos damos cuenta que nuestra espera en Delhi no ha sido nada en comparación con la suya de días en un país sin apenas alimentos y servicios básicos.

Bajo el cansancio que se refleja en sus rostros se dibujan gestos de alivio y alegría. Muchos nos dan las gracias, otros entran casi llorando al avión, conscientes de haber vivido una pesadilla que está a punto de terminar. Entre ellos hay algunos que han visto la muerte y el horror del terremoto muy de cerca.

Cerramos puertas y arrancamos. Todavía es de noche. El despegue nos exige cumplir con un buen gradiente de ascenso para evitar las montañas. Afortunadamente el avión no va pesado y tenemos margen de sobra. Salimos con máxima potencia y el avión, generoso en el ascenso, en seguida sobrepasa la altura de seguridad.

Alcanzamos línea de vuelo, nos da tiempo a un café para despejarnos mientras continuamos curso a Delhi. Atrás, los pasajeros devoran los sándwiches del catering hasta quedarse saciados, llevaban horas en el aeropuerto con el estómago vacío.

Amanece un nuevo día cuando damos comienzo a la aproximación a Delhi. Después de 1:40 de vuelo esta-



mos de nuevo en tierra rodando hacia la terminal.

Al abrirla puerta del avión volvemos a ver la figura de Chandrakant, inmóvil, de pie y con los ojos enrojecidos, al igual que nosotros se ha pasado todo el día sin dormir. Son las 06:00 de la mañana, el pasaje desembarca y nos vuelve a dar las gracias

esperando vernos al día siguiente esta vez de vuelta a España.

El avión se va vaciando hasta quedar solo la tripulación. En ese momento, ya sin tensión, notamos todo el peso de la fatiga. Prácticamente han pasado 24 horas desde que nos levantamos, estamos extenuados pero satisfechos por la misión cumplida.

Una vez más el Ejército del Aire, que más tarde contribuiría también a destacar personal de la UME y Guardia Civil, había colaborado en una crisis humanitaria. No en vano, el AME 4593 había sido el primer avión de la Unión Europea en desplegar equipos de rescate y evacuar víctimas en el terremoto de Nepal. •



250K+ / 571 / 400+
250,000+ FLYING HOURS / 571 ORDERED / 400+ DELIVERED

TOTAL PARTNERSHIP

www.eurofighter.com



Benchmarking Excellence

- **Effective:** being the most powerful and reliable swing role fighter
- **Proven:** in global operations with highest operational statistics
- **Trusted:** to deliver performance, political and industrial partnership



BAE SYSTEMS



AIRBUS
DEFENCE & SPACE



Eurofighter
Typhoon

Effective Proven Trusted

Primera Semana Aeroespacial del Ejército del Aire «La Seguridad Aeroespacial»

Como director del CEGA, he tenido el privilegio de organizar esta 1ª Semana Aeroespacial del Ejército del Aire, que empezó a gestarse, por expresa intención de nuestro jefe de Estado Mayor, a finales de noviembre de 2014, con la intención principal de colaborar en el fomento de la cultura aeroespacial de seguridad y defensa entre la sociedad española, centrándonos para ello en una mayor difusión del Poder Aeroespacial.

Nuestro Ejército del Aire trabaja 24 horas al día, 365 días al año, para la seguridad y defensa de todos los españoles, en y desde la tercera dimensión, lo que nos otorga una perspectiva global que nos hace percibir la relevancia cada vez mayor del aire-espacio como el escenario de mayor evolución tecnológica y con más potencial de desarrollo.

Pero, también cabe incidir en que ese desarrollo supone, a su vez, el aumento de medios y tácticas que para un posible uso malintencionado se traduce, como lamentablemente hemos podido constatar últimamente, en nuevos riesgos y amenazas para nuestra seguridad. Por ello, se ha elegido la seguridad aeroespacial como tema principal de esta 1ª Semana Aeroespacial del Ejército del Aire.

Con esta iniciativa, perseguimos un triple objetivo:

– Doctrinal, con la celebración de unas jornadas de conferencias y paneles dirigidos al público especializado.

– Informativo, facilitando a nuestras empresas líderes del sector aeroespacial que den a conocer sus proyectos y productos en relación a la seguridad aeroespacial, así como realizando una visita a las instalaciones de Instituto nacional de técnica aeronáutica.

– Y, en tercer lugar, pero no por ello menos importante, de fomento de la Cultura de Defensa, con la celebración de una exposición estática, en la se han podido visitar tanto diversos sistemas del Ejército del Aire, como numerosos stands de diferentes empresas y organismos del sector aeroespacial.

Espero que tras el logro de la mayor parte de los objetivos marcados, este dossier consiga trasladar a un abanico aún más amplio de profesionales las lecciones aprendidas durante el desarrollo de la semana, pues hemos tenido el honor de contar con ponentes internacionales y nacionales de reconocido prestigio que, con sus presentaciones, unidas al encomiable esfuerzo realizado por el personal que ha participado en su organización y desarrollo, han contribuido a aumentar el conocimiento que se tiene en nuestro entorno sobre este actual y relevante tema.

Con este dossier, esperamos incrementar y difundir el conocimiento de esta materia de actual y creciente importancia, la Seguridad Aeroespacial, y su interacción e influencia a nivel conjunto, de la Industria y de la Universidad.

MIGUEL MORENO ÁLVAREZ
General del Ejército del Aire