
DOMINGO DIA 26 (DOMINGO DE PASCUA)

Con lo poco que habíamos descansado, a las 05:15 Z nos pusimos en marcha para la siguiente etapa. El Cónsul apareció puntualmente y nos encaminamos al aeropuerto. Tras las formalidades aduaneras nos despedimos de él, agradeciéndole sinceramente todo lo que habían hecho por nosotros.

La predicción meteorológica no era muy buena y despegamos a las 06:16 con un fuerte aguacero. Durante toda la ruta hasta LIBREVILLE fuimos esquivando cumulonimbos y en un claro pudimos ver la ciudad y el aeropuerto de BATA.

Enlazamos con "VIGIA" y le informamos de lo que había ocurrido para alertar a las tripulaciones venideras de que debían abstenerse de salir del hotel.

Después de hora y media de vuelo tomamos tierra S/N en LIBREVILLE donde nos estaba esperando el Embajador de España en GABON, la tripulación del T.10 y algunos de los integrantes del destacamento de NAMIBIA que viajaban en el "Hércules", a los que informamos de todo lo que había ocurrido.

El Embajador nos acompañó en todo momento y no encontramos ninguna pega.

La tripulación del T.10 nos informó de los problemas que habían tenido en ABIDJAN, donde les retuvieron los pasaportes hasta el día siguiente y las Tasas tan monstruosas que habían tenido que pagar, alrededor de 2.000\$, al transportar pasajeros.

Los problemas que se plantean en relación con las tasas y la naturaleza de los países en los que hay que hacer escalas, parecen indicar que las tripulaciones no deben viajar con las grandes cantidades que se necesitan. Lo más conveniente sería llegar a un acuerdo con Asuntos Exteriores para que las Embajadas se hagan cargo de esa partida. La forma de proceder actualmente no tiene sentido pues a todos los problemas que tienen que hacer frente las tripulaciones se le añade el tener que preocuparse por la custodia de fuertes cantidades de dinero.

Después de hacer una escala de una hora, aproximadamente, en LIBREVILLE despegamos por LUANDA a las 09:05, cruzando el ECUADOR a las 09:20 horas.

La ruta no está mal del todo y tenemos viento en cola, por lo que llegaremos pronto a LUANDA.

El HF del 71 sigue sin funcionar por lo que tenemos que hacer "RELAY" continuamente como ha ocurrido en días anteriores.

La sonrisa pícara de una tierra

A LREDEDOR de tres semanas en Namibia, que coinciden con el momento de escribir estas líneas, constituyen ya un período suficiente de tiempo para poder ofrecer una perspectiva, aunque somera, de lo que aquí nos hemos encontrado.

Ante todo, la sorpresa, ya comentada en otro momento, de descubrir una ciudad que, mucho más que la idea de Africa, sugiere la de que nos hallamos por el centro de Europa, a pesar del considerable número de personas de raza negra que la pueblan y de las jirafas, elefantes o cebras que las tripulaciones de los Aviocar afirman haber visto desde el aire en sus frecuentes desplazamientos al norte del país.

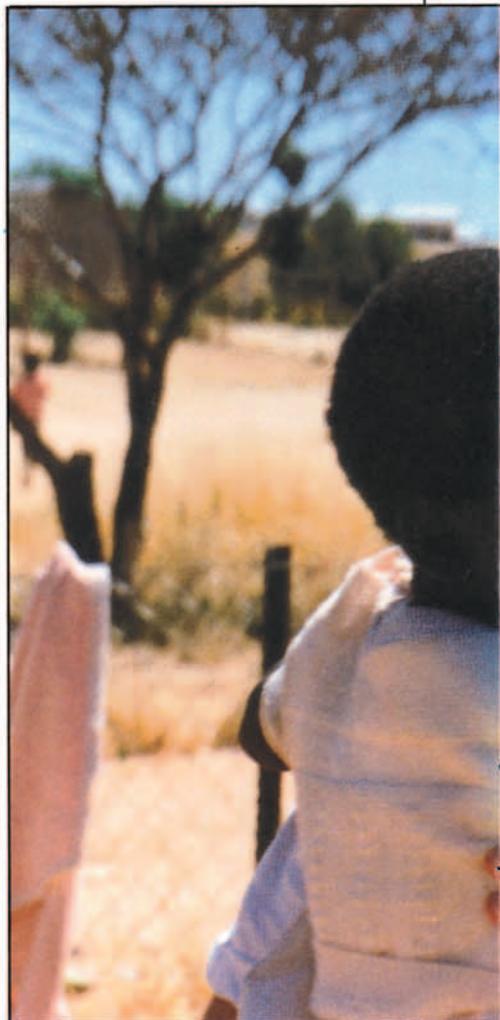
Una ciudad, en la que llama la atención el hecho de que el transporte público es prácticamente inexistente, con lo que a diario se pueden ver, al inicio y al final de cada jornada, camiones o camionetas que en sus plataformas transportan a un considerable número de trabajadores que, estoicamente y siempre a pie firme, se hacen sitio como pueden para ganar espacio donde éste casi ya no existe.

Una ciudad que, pese a las alarmantes noticias de lucha en el territorio, no tiene más sintoma de inseguridad que la que pueda derivar, en la mente de cada cual, del hecho de ser severamente cacheado, por alguien que parece algo así como un guarda jurado, cada vez que se pretende entrar en un establecimiento abierto al público.

Una ciudad, por fin, que animada durante el día deviene solitaria y silenciosa, como por arte de magia, en el momento mismo en que llega la hora del cierre de los comercios y que parecería muerta si no fuera por los distintos restaurantes que la mantienen con vida.

Ha habido momentos de preocupación. Ciertamente, no es ningún secreto que la participación de las Naciones Unidas en el proceso de independencia del territorio se ha tambaleado cuando, desde el primero de abril, lejos de cumplirse las

expectativas de paz, se han producido serios enfrentamientos entre miembros del SWAPO (South West Africa People's Organization) y de la policía sudafricana, que se han traducido, por desgracia, en un considerable número de muertos. Tampoco es ningún secreto que más de uno hemos llegado a pensar que nuestra presencia en Africa podía terminar, sin apenas haber comenzado, con un apresurado regreso a España. Al fin, parece, las aguas vuelven al cauce diseñado por la Resolución 435 y los intereses mayoritarios se imponen sobre los



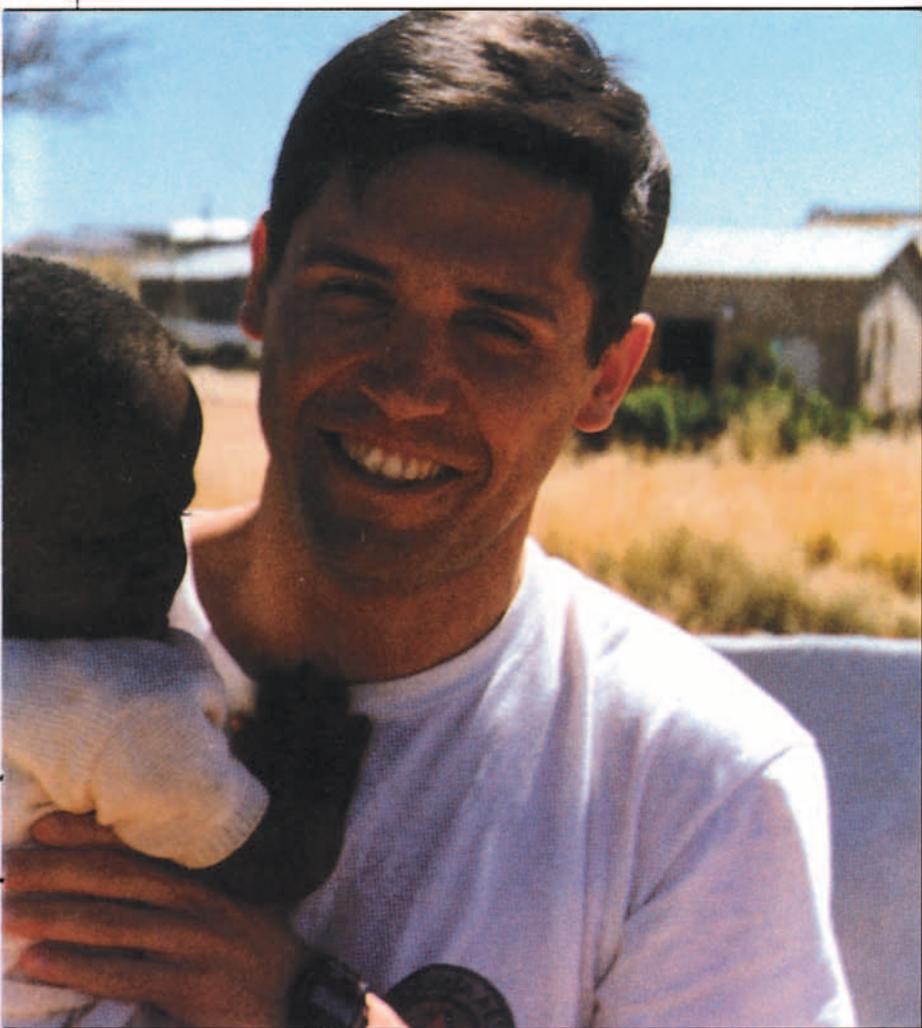
Black & White.



El emblema de las Naciones Unidas figura en la cola de los aviones "Aviocar" desplegados en Namibia.

de unos pocos para que sea la de las urnas, allá por el mes de noviembre, fecha prevista para las elecciones generales, la única batalla a librar.

Namibia va recuperando la calma, que nunca perdió Windhoek, y el proceso continúa. Y también los españoles seguimos aportando nuestra decidida colaboración, con un número de hombres que pronto alcanzará el de ochenta y cinco previsto. Poco a poco, nos vamos asentando y estamos superando todos los problemas que pueden presentarse cuando se llega a un lugar en el que hay que partir de cero. En el que, al fin, se consigue un centro de operaciones, en el aeropuerto de EROS, un local que no tiene más de seis despachos y en el que, todo lo más, se encuentran un par de sillas y otras tantas mesas de trabajo. La lista de objetos, material de todo tipo a solicitar, ha



El OMEGA demuestra ser esencial al efectuar continuos cambios de rumbo para esquivar cumulonimbos en un lugar donde escasean las ayudas a la navegación. Se debería aprovechar el empuje dado ahora por el MAMAT para completar la instalación de todos los aviones del Ala. Después de la experiencia acumulada en estos días y dada la forma de operar en GUINEA, se considera del todo imprescindible dotar de OMEGA también a los aviones de ese Destacamento.

La coincidencia de indicativos 17 y 71 nos está trayendo complicaciones desde el primer día. Los controles no se aclaran y como además el 71 tiene el HF estropeado, la mayor parte de las llamadas las tenemos que hacer nosotros, lo que aumenta la confusión y hay que explicar una y mil veces que somos dos aviones distintos.

El tiempo que no era muy bueno al despegar de LIBREVILLE, lo hicimos en medio de un fuerte chaparrón, se fue arreglando poco a poco y al llegar a LUANDA estaba prácticamente despejado y con 40°C. de temperatura. Eran alrededor de las 14 horas locales y allí nos estaban esperando el Embajador de España y otro personal de la Embajada. Todo parecía presumir que por una vez terminaríamos temprano cuando nos informan que no aceptan tarjetas de combustible y que tienen instrucciones del Ministerio de Asuntos Exteriores angoleño de que el combustible se pague en metálico.

El problema en principio para los T.12 no era excesivamente grave, pues apenas necesitamos 5.000 libras entre los dos, lo peor era que el T.10 el lunes necesitaría 50.000 libras. Después de más de dos horas de gestiones, con mediación de todos los que podían intervenir, admitieron, mediante firma del Canciller de la Embajada, que ésta se hiciera cargo de la cuenta.

Por otro lado, en relación con las tasas, nos sorprendieron con la noticia de que teníamos que pagar casi 1.000 dólares por avión. Esto es demencial y como ya se ha indicado anteriormente debe solucionarse por medios ajenos a la tripulación. De acuerdo con la tarifa que nos han aplicado, el Hércules deberá pagar unas Tasas mucho más escandalosas. La solución mañana.

Durante la espera han acudido los componentes españoles de UNAVEM, con su Jefe Tcol. RODRIGUEZ a la cabeza, con los que pasamos unos momentos muy agradables intercambiando noticias.

Por fin a las 16:30 se terminaron de

repostar los aviones y quedamos en que se informe a NAMIBE de que al día siguiente repostaremos combustible y que el cargo lo pagará la Embajada. En cualquier caso iremos preparados por si hay que pagar en mano. Menos mal que nuestros aviones consumen poco y aquí el combustible, algo es algo, es barato.

A las 16:50 regresamos al hotel y al hacer cuentas indefectiblemente nos salen las doce horas de actividad. Está claro que ese es nuestro sino. Quedamos con el Embajador en acudir a su residencia a las 19:30 en unión de nuestros compañeros "terricolas" de ANGOLA.

La actuación de nuestros Embajadores a lo largo de todo Africa ha sido, sin duda alguna, extraordinaria y debe quedar constancia de ello. A destacar la atención recibida en DOUALA, LIBREVILLE y LUANDA.

En total se efectuaron 05:40 H/V por primera vez desde que salimos de España el enlace con VIGIA ha sido difícilísimo de mantener, pues salía muy débil en todas las frecuencias. Veremos que ocurre mañana.

* * *

LUNES DIA 27

Iniciamos la actividad a las 04:30 Z con el fin de despegar a las 06:00 Z y enfilarse la última jornada con tiempo por delante.

Llegamos al aeropuerto a las 05:30 horas y tenemos que entregar los pasaportes para un nuevo control. A las 06:00 los devuelven sin haber logrado información meteorológica, pero como el tiempo es bueno no demoramos la salida y despegamos a las 07:20 locales (06:20 Z).

Han acudido a despedirnos los componentes de UNAVEM y el Secretario de la Embajada, quien ha gestionado los pasaportes. Una vez más hay que decir "chapeau".

Enlazamos con VIGIA muy bien y sabemos que el Hércules ha despegado de LIBREVILLE, por lo que les informamos de lo ocurrido con las Tasas y el combustible para que vayan preparándose.

A lo largo de la ruta nos encontramos con un par de barreras de cumulonimbos que pasamos mucho mejor de lo que en un principio parecía.

En poco más de dos horas y media llegamos a NAMIBE. Una base militar totalmente operativa y alertada.

Nos recibe un Teniente cubano quien al parecer es el que parte el bacalao y todo son facilidades. En 45 minutos hemos repostado y estamos en el aire otra vez.

sido interminable. Pero al final, las latas vacías de cerveza han dejado de ser ceniceros y han recobrado su entidad de latas vacías dispuestas a morir en una decente papelera que ya no es una cutre caja de cartón. Y la araña que habitaba, feliz, en el despacho del Jefe, se ha mudado permitiendo que en las paredes luzcan ya vistosos mapas, tan necesarios para las operaciones, hábilmente colocados para cubrir algún que otro desconchón.

Parece, pues, que la tormenta, la peligrosa tormenta que ha amenazado seriamente los buenos deseos

de pacificación avalados por la comunidad internacional, ha pasado. Al menos, está pasando. La Declaración de Mount Etjo, localidad ésta relativamente cercana a Windhoek, fruto de un nuevo y reciente acuerdo entre Angola, Cuba y Sudafrica, en el que participaron, en calidad de observadores, representantes de Estados Unidos, la Unión Soviética y de la propia Organización de las Naciones Unidas, constituye un importante empujón a los anteriores acuerdos suscritos por aquellos tres países y cuyo cumplimiento resulta imprescindible.



ble para la buena marcha del proceso que hoy se vive en Namibia.

Para colaborar en él, continúan llegando "cascos azules" al territorio. A un territorio que, familiarizado ya con el Aviocar blanco que lo sobrevuela, se muestra tranquilo ante su presencia y sonríe con pícaro expresión de complicidad hacia los pilotos españoles en su misión de paz, cuando aguzando la vista descubre que en esa aeronave, hasta hace poco para él desconocida, aquéllos transportan a personas tan decisivamente importantes para esa paz como el Representante Es-

pecial del Secretario General de las Naciones Unidas o el Teniente General Jefe de las Fuerzas Militares de UNTAG.

Una tierra a la que acabo de ver sonreír, esta vez ampliamente, cuando la casualidad ha querido que en este preciso momento, las 16:50 horas del domingo 16 de abril, me haya asomado a la ventana, al escuchar el rugido de unos motores, descubriendo que tres nuevos Aviocar, que partieron de Madrid hace algunos días, están a punto de posarse, por primera vez, en el cercano aeropuerto de EROS. ■



Ha sido la escala más corta de todo el viaje.

El tiempo es bueno y nada más despegar tenemos contacto HF con WINDHOEK. Nos pasa el último tiempo, que es excelente, y nos informa que debemos proceder inicialmente a WINDHOEK INTL., para pasar aduana y luego seguir a EROS.

Desde la salida de NAMIBE vamos paralelos a la costa y todo el terreno es puro desierto. Volamos sobre una capa de estratos que llegan justo a la línea de costa, confirmando la información recibida.

Hasta este momento llevamos voladas 34:10 H/V y nos faltan 04:00 H/V aproximadamente. La predicción de 38 H/V que se hizo en Getafe para el viaje resultó exacta.

Poco a poco el desierto va convirtiéndose en un terreno más montañoso y con una poca vegetación hasta terminar en la gran meseta central. Volamos a 110 y parece que volamos a 4 ó 5.000 pies y es la realidad. Finalmente tomamos tierra en el aeropuerto internacional de WINDHOEK, donde dejamos los aviones hasta el martes. Allí nos estaba esperando el representante diplomático español y los oficiales que dejé la semana pasada y me informaron de que todo sigue igual que cuando me fui; que la Unidad no tiene asignado sitio ni donde guardar los repuestos y que tendrá que utilizarse para ello un almacén general.

El alojamiento que nos han preparado no es nada extraordinario. Habitaciones dobles o triples para oficiales y de diez para suboficiales. Sin embargo, el ambiente entre la gente no es malo.

En total el día 27 hemos realizado 07:20 H/V, lo que suponen 38:20 para todo el viaje, sin contar el último trayecto del aeropuerto internacional al de EROS.

El viaje ha terminado felizmente y sin duda alguna la experiencia obtenida ha sido muy positiva. De no ser por el lamentable incidente de DOUALA que nos ha dejado muy mal sabor de boca podría decirse, utilizando nuestro "argot", que con ayuda del OMEGA, a pesar de la dureza real, el viaje ha sido "un paseo militar".

Como conclusión, la moral de todo el personal está muy alta, aunque el alojamiento sea malo.

Windhoek, 28 de Marzo de 1989

Aeropuerto de EROS, cercano a la capital Windhoek, principal base de operaciones de los "Aviocar" españoles de la UNTAG.