



Capitán Yagüe, "casco azul" en Namibia:

"TE DAS CUENTA QUE ENCAJAS PERFECTAMENTE, QUE PUEDES TRABAJAR EN EQUIPO Y ESTAS AL NIVEL DE LOS MEJORES"

ANTONIO TORREJON

Fotos: ANGEL CAÑAVERAS PARRILLA

UN grupo de 85 personas del Ejército del Aire español y 8 C-212 Aviocares forma parte de UNTAG (Grupo de Asistencia a la Transición de las Naciones Unidas) cumpliendo con la Resolución 435 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas para colaborar en el proceso de independencia de Namibia.

Los aviones españoles proporcionaban el transporte y el apoyo logístico a UNTAG, Grupo formado por 4.650 hombres de las más variadas nacionalidades, razas y lenguas. De los 85 españoles hay 18 pilotos, 9 mecánicos de vuelo, personal de mantenimiento y apoyo con un Comandante al frente y todo un equipo, un capellán, un intendente, un médico y un ATS, un auditor, un ingeniero aeronáutico y cuatro Jefes y Oficiales integrados en el Estado Mayor Aéreo de UNTAG. De todos ellos un bloque mayoritario procede del ALA 35 más 6 pilotos del ALA 37.

Los primeros relevos del contingente español se han producido ya. El regreso, muy emotivo, ha estado cargado de una gran dosis de satisfacción y alegría, tanto por el reencuentro con los seres queridos como por sentir que se ha sabido cumplir la misión encomendada. Una misión difícil e histórica, por cuanto un contingente de hombres y material de nuestro Ejército del Aire participa por primera vez

LUIS MIGUEL YAGÜE HERREROS

EL Capitán Yagüe pertenece a la segunda promoción de Granada, a la 31, ingresando el año 75 y saliendo de Teniente en el 79. Posteriormente hizo el curso de vuelo sin visibilidad y de transporte en Salamanca y en mayo de 1980 fue destinado al Ala 35, de Getafe, en la que ha permanecido hasta ahora, viviendo todas las vicisitudes por las que ha pasado el Ala desde entonces.

Tiene unas 3.400 horas de vuelo en Aviocar y "unas pocas" en el CN-235, de los que hay dos en versión VIP en Getafe.

Ha sido destacado en cinco ocasiones a Guinea, a una media de dos meses en cada ocasión y luego, estos cuatro meses en Namibia.

Tiene 33 años.

en una misión de la ONU fuera de nuestras fronteras, y por el objetivo de la misma: nada menos que preparar la paz y la independencia de Namibia.

El Capitán Luis Yagüe fue uno de los que regresó en la primera tanda y sin apenas tiempo para asimilar todo lo vivido nos contó sus impresiones y sus vivencias. "Sí, ha sido duro, por la separación de la familia y por el contexto del trabajo, integrándote en un grupo multinacional, sin directrices claras al principio y en el que estaba todo por organizar, pero ha merecido la pena, ya lo creo".

"Llegamos allí —nos dice el Cap. Yagüe— el 27 de marzo, con los dos primeros Aviocares y al principio había un poco de debarajuste y con problemas de infraestructura, pues no había alojamientos adecuados, vehículos, etc. En cuanto al trabajo no había nada programado y era hacer lo que iba surgiendo cada día. También coincidió con un infiltración de las guerrillas del SWAPO a primeros de abril, con unos combates bastante serios, y todos los vuelos eran improvisados, no había nada organizado, cubríamos las necesidades que surgían en cada momento. Luego poco a poco se fué estructurando todo hasta ahora que ya hay una buena organización, tanto en el trabajo como el alojamiento".

Actualmente hay dos destacamentos fijos, con dos aviones en cada uno de ellos, en dos bases aéreas utilizadas por los sudafricanos, ahora también en proceso de retirada: Ondangwa y Rundu. Cada destacamento lo forman siete españoles: cuatro pilotos, dos mecánicos de vuelo y un Cabo 1º de apoyo, que pasan una semana en cada base, intecalando una semana en la capital, Windhoek, operando en el aeropuerto de Eros, cercano a la misma. Desde las tres bases existen unos vuelos fijos, prácticamente todos los días de la semana, más los vuelos que hay



M E sorprendió lo de volar a baja cota y la inicial desorganización de UNTAG.



que realizar según necesidades, por ejemplo para llevar a un grupo de observadores a determinado punto o hacer una evacuación de un enfermo o transportar a mandos de UNTAG, como el General Prem Chang o el Delegado de las Naciones Unidas en Namibia, un poco de todo.

OPERACIONES

En cuanto a las operaciones y la forma de llevarlas a cabo, el Cap. Yagüe señala que hay que diferenciar entre la parte norte del país, zona donde viven los obandos, etnia en la que el SWAPO tiene mucha raigambre, la más independentista, y el resto del país. "En el norte, por si acaso y para evitar problemas si surgía algún incontrolado, los vuelos se tienen que hacer a

baja cota, cosa que aquí no estamos acostumbrados, aunque los pilotos españoles estemos preparados para realizarlos en cualquier momento, por el entrenamiento recibido. Pero estos vuelos plantean ciertos problemas de adaptación y te tienes que habituar a ellos. Para la forma de operar ésta es la única recomendación que nos hicieron al llegar.

En el resto del país son vuelos normales, como los que podemos hacer en España normalmente."

— ¿Respecto a campos, infraestructuras, ayudas a la navegación, qué había?

— Hay un poco de todo. En un país con grandes espacios abiertos, pequeñas pistas hay en cualquier sitio, muchos granjeros tienen su avioneta y su pista en sus tierras y nosotros estamos habituados a entrar en pistas de tierra y las utilizábamos con frecuencia. También el país tiene cierta infraestructura aérea, con varios aeropuertos más grandes, con ayudas a la navegación y las bases aéreas ya citadas. Pero era muy normal utilizar pequeñas pistas de tierra.

El aprendizaje de estos vuelos ha sido sobre la marcha, pues no ha habido en España, previamente, un entrenamiento específico, "ya que se desconocían las misiones que íbamos a realizar. Teníamos información del país y de los aeropuertos y campos principales, situación, coordenadas, etc, pero luego han surgido algunos campos secundarios en los que hemos operado sin ningún tipo de ayudas a la navegación, pero no ha habido ningún problema, porque el avión tiene un sistema de navegación autónomo, que es el Omega, que te permite llegar a cualquier parte, por un sistema de coordenadas. Prácticamente todos los vuelos eran en visual, por el día, aunque se han realizado vuelos por la noche, en casos urgentes". Los sistemas Omega

se han instalado en los aviocares destacados en Namibia y es previsible que se haga también en los que operan en Guinea, aunque lo deseable es que se hiciera en todos los del Ala 35.

Otra dificultad encontrada allí-continúa-es la elevación del terreno, pues la capital tiene una elevación de 6.000 pies, mientras que Madrid, por ejemplo, está a unos 2.000 pies. Entonces los motores reaccionan de modo muy distinto, es una sensación curiosa volar a 8.500 pies pareciendo que estabas casi dando una pasada. El avión se comporta distinto y las carreras de despegue y aterrizaje, claro, son distintas, pero conociendo el avión y sus posibilidades no hay problemas.

— *¿Las misiones y sus condiciones se parecían en algo a la idea que llevábais desde España?*

En parte sí, aunque había aspectos que no. Me sorprendió lo de operar a baja cota, así como la inicial desorganización que existía en UNTAG, aunque es lógico al tratarse de una misión nueva en la que participan numerosos países.

Para los populares Aviocares todo son elogios: "ningún problema con los aviones, se han comportado perfectamente, es una cosa que nos ha sorprendido. Hemos tenido que cambiar tres motores, uno de ellos por el impacto de un pájaro, pero se ha mantenido la media que se puede dar en España, no ha habido un mayor número de incidentes o de rotación de piezas". El mantenimiento se hacía allí, por el equipo de mantenimiento, que contaba con un buen stock de piezas de recambio, abastecido por un Hércules que va a Namibia cada tres semanas.

— *¿Has hecho muchas horas de vuelo en estos cuatro meses?*

"He hecho horas, pero tampoco muchas más de las que hago



normalmente en España. Creo que he hecho unas 180, incluyendo el vuelo de ida, que fueron unas 37 horas y en España hubiera hecho unas 120-130".

A veces no nos damos cuenta de los buenos mimbres que tenemos.

Al recabar su opinión de si ha valido la pena, el Cap. Yagüe señala: "para mí, profesionalmente ha sido una gran experiencia. Ha sido la primera vez

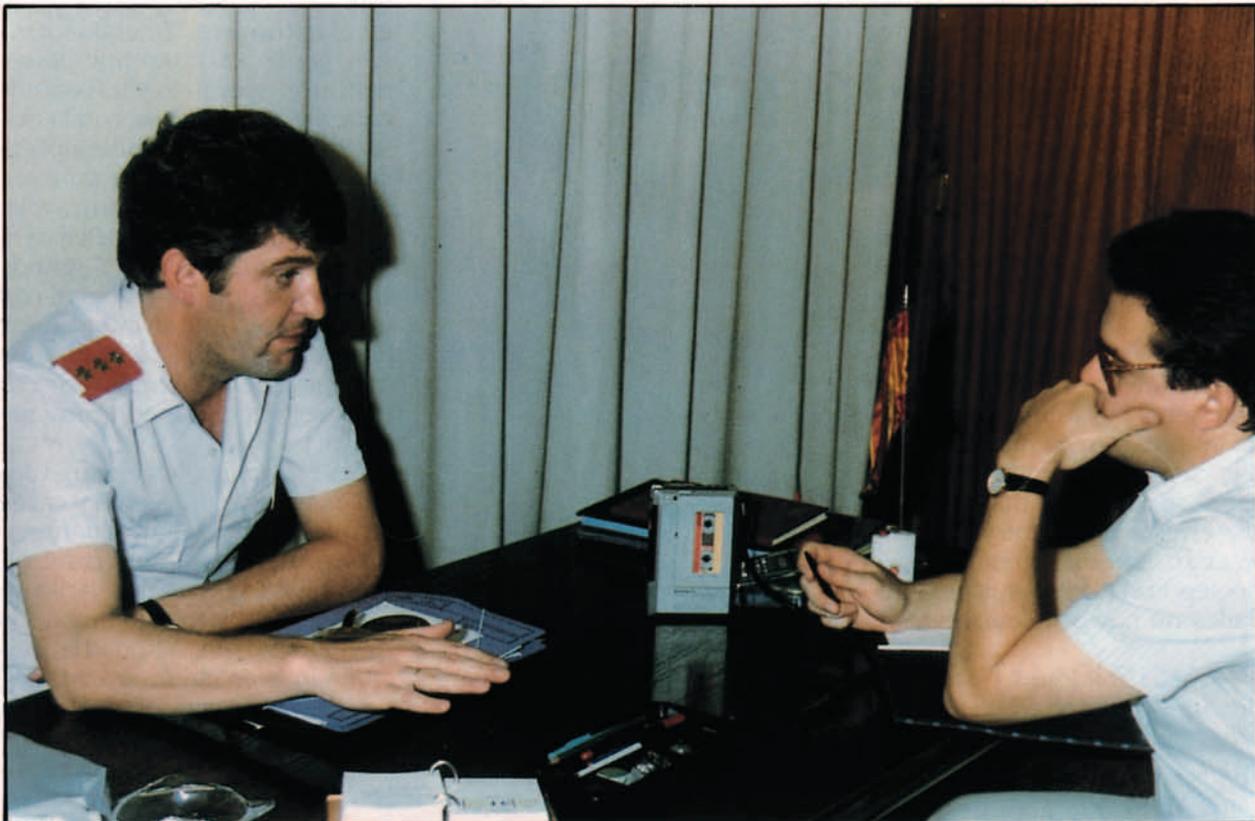


que una fuerza española opera en el extranjero. Te encuentras con gente de cuarenta países distintos, operando y trabajando codo a codo con ellos, con lo que la experiencia es terrible, aprendes mucho y aprendes también que estamos un poco infravalorados, pues los españoles tendemos bastante a ello. Y cuando tienes ocasión de trabajar con otras gentes te das cuenta que eres, a nivel de grupo, tan bueno o mejor que los demás. Por eso la experiencia ha sido muy positiva.

En ese grupo, los encargados del control de pasajeros y carga de nuestros vuelos eran daneses; los encargados de las comunicaciones, ingleses; los helicópteros y sus pilotos, italianos; los médicos, suizos. Y todo ha funcionado bien, todo eran facilidades y ayudas.

Entonces, como piloto, no ha habido muchas diferencias con las operaciones que realizamos en España, salvo lo de volar a baja cota, o a como volamos en Guinea, claro que las formas de operar son distintas y ello es muy interesante, pero lo que más me ha llamado la atención es el tema humano, el poderte comparar con otros países y darte cuenta que encajas perfectamente, que puedes trabajar en equipo y que estás al nivel de los mejores"

En un grupo tan heterogéneo, con cuarenta países, es lógico que siempre conectes más fácilmente con unos que con otros, por muy diversos factores: "al estar operando en bases aéreas sudafricanas, las mejores relaciones las hemos tenido, por lo menos las tripulaciones, con los pilotos de ese país. El diálogo era muy fluido, sencillo, te comunicas fácilmente porque tienes en común muchas inquietudes y problemas. En cambio, con efectivos de otros países, que podían pertenecer a tierra o policías, no teníamos esa facilidad. Los únicos pilotos allí éramos los españoles, y aunque también hay pilotos de helicóp-



teros italianos, "son del Ejército de Tierra" y ya hay su pequeña diferencia. Y la relación con ellos también ha sido muy buena, pero me ha llamado más la atención la comunicación fácil, con el mismo lenguaje y las mismas inquietudes, que hemos tenido con los sudafricanos. También será normal al juntarse dos grupos de la misma profesión, supongo.

En cuanto al funcionamiento interno del grupo de los españoles, Luis Yagüe no se lo tiene que pensar dos veces: "el "material" humano que ha formado el destacamento ha sido extraordinario, no ha habido ningún problema, por lo que se ha funcionado mucho y bien. Evidentemente, el conocernos buena parte del grupo ha facilitado las cosas, nos hemos apoyado mucho y si surgía alguna pequeña depresión enseguida salía alguno que hacía lo que hiciera falta para levantarte el ánimo. A veces no nos damos cuenta de los buenos mimbres que tenemos para hacer cosas.

Lo que sí se hace largo son los cuatro meses; hay que tener en cuenta que la mayoría de nosotros ha hecho también varios destacamentos en Guinea".

CUATRO meses se hace largo.

Las actividades fuera del horario de trabajo han sido más bien escasas, especialmente para las tripulaciones aéreas, "ya que no teníamos ni fines de semana ni dos días libres seguidos, por lo que no hemos podido hacer excursiones como el resto del grupo. Acabábamos el trabajo a las cinco, pero como la cena era a las siete (desayuno a las 7.30 y almuerzo a las 12.30), únicamente tenías tiempo para asearte, hacer algo de deporte o escribir a los tuyos. Y después de la cena, normalmente a dormir. Como verás ha sido una vida un tanto monaca. A veces teníamos nuestras propias reuniones o alguien hacía unas tortillas o una paella".

Del alojamiento no se queja, "aunque al principio fué todo muy improvisado y nos metieron en habitaciones de dos y tres personas. Luego nos trasladamos los oficiales a un ala de un hospital, donde estábamos bastante mejor, junto a efectivos de otros países. También los suboficiales y cabos primeros se trasladaron a lo que fué el Estado Mayor sudafricano, con habitaciones individuales. Refiriéndose a la comida, el Cap. Yagüe señala que aunque era aceptable y se podía comer, no era de nuestro gusto. La carne es buena, pero el pescado apenas lo probábamos y era "regularcillo". "Ha habido gente que apenas comía, que lo ha pasado mal porque no se adaptó. En general casi todo el mundo ha perdido peso. También contábamos con algunas provisiones que nos enviaba el ALA 35".

Con estas palabras acabó nuestra charla con el Capitán Yagüe, recién llegado entonces a España, una vez finalizada su misión en Namibia. ■