

No todas las misiones *terminan bien*

JESÚS RAMOS MUÑOZ
Comandante de Aviación

NO TODAS LAS MISIONES TERMINAN BIEN. NO SIEMPRE NOS PODEMOS COMPLACER EN EL DEBER CUMPLIDO. NO SIEMPRE DAR EL MÁXIMO ES SUFICIENTE. NO SIEMPRE, POR MUCHO QUE ARRIESGUEMOS Y NOS COMPROMETAMOS CON NUESTRO TRABAJO, EL RESULTADO ES EL DESEADO...
...Y SON ESTAS MISIONES LAS QUE TE DEJAN UNA HUELLA IMBORRABLE. LAS QUE TE DEMUESTRAN QUE LA VIDA NO ES UNA ECUACIÓN MATEMÁTICA Y QUE CASI SIEMPRE PIERDE EL MÁS DÉBIL.

Afganistán, verano de 2010. HELISAF, "...el sonido de la vida...", como reza en nuestro lema. HELISAF, Unidad de helicópteros de ISAF (Fuerza Internacional de Asistencia para la Seguridad) compuesta por personal y medios del Ejército del Aire. La componemos cuarenta "soldados". El vehículo, el Súper-Puma (AS 332 mk1). Tenemos tres en la zona de operaciones (noroeste de Afganistán), pertenecientes a la dotación de helicópteros del Ala 48.

La misión, espectacular, turnos de alarma de 24 horas día sí día no. Estar siempre preparado y cuando te activan, despegar en tiempo record (este punto es vital, nunca mejor dicho),

volar a la zona donde está el herido, aterrizar dónde y cómo sea, darle la primera asistencia médica y traerlo al hospital (ROLE 2). Según la doctrina OTAN, aeroevacuaciones médicas avanzadas (FAE).

Era mi segundo "Afganistán" como jefe de HELISAF en menos de seis meses. El primero había sido muy movido. Muchas misiones, muy duras, muy gratificantes, muchas horas de vuelo. Éste estaba resultando parecido, muy "divertido". Salíamos casi a diario. En verano, los "insurgentes" suelen activarse...debe ser que al no tener aire acondicionado en casa salen más a la calle...

Pero esta misión no fue promovida por los "insurgentes", fue un acciden-

te de moto con una niña de unos cuatro años. En Afganistán es muy complicado determinar la edad de los niños. La desnutrición y las duras condiciones de vida hacen mella en sus maltrechos cuerpos. Un niño afgano de unos ocho años es muy raro que sea más grande que un niño europeo de unos cinco años.

Y lo de las motos es otro mundo...

Serían las ocho de la tarde y ya había oscurecido. Noche sin luna, de cero "pelotero" (como le dijeron una vez a un buen compañero de promoción). Buena noche para dar paseos y ver estrellas pero muy mala para volar.

Ya estábamos pensando en qué haríamos después de cenar, cuando la alarma MEDEVAC empezó a so-



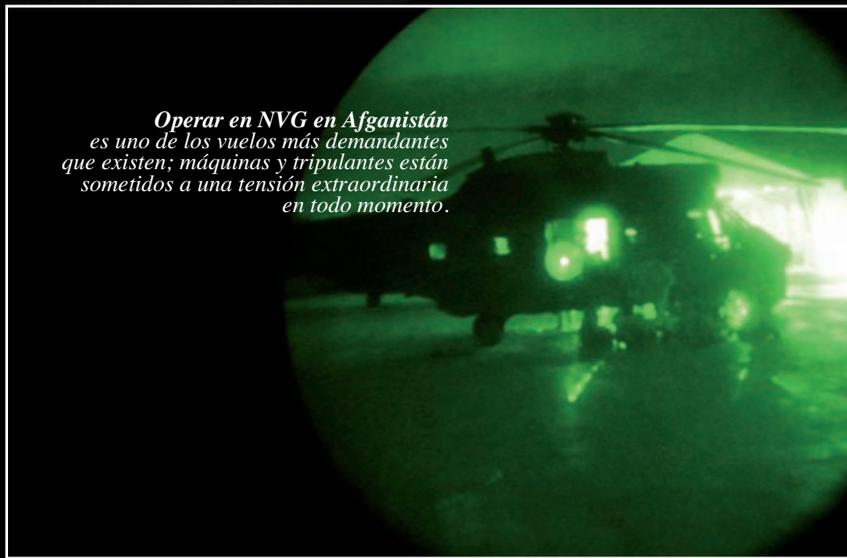
Operar en NVG en Afganistán es una de las misiones más solicitadas que existen; máquinas y tripulantes están sometidos a una tensión extraordinaria en todo momento.

nar por todo el campamento y nos resolvió las dudas.

Todo el HELISAF a la carrera. Los mecánicos sacando los helicópteros del hangar. Los segundos pilotos subidos en los helicópteros preparando la puesta en marcha. Los comandantes de aeronave y los de operaciones recopilando datos, estudiando amenazas y preparando la ruta. Y los Zapadores (a los que con sinceridad admiro) vistiéndose como si de una modelo de pasarela se tratara. Tiene un mérito enorme equiparse con más de cuarenta kilos de equipo y varias capas de ropa en menos de cuatro minutos.

A punto ya de poner en marcha nos llaman. Debemos esperar (odio esperar, parece que el tiempo no corre).

Operar en NVG en Afganistán es uno de los vuelos más demandantes que existen; máquinas y tripulantes están sometidos a una tensión extraordinaria en todo momento.



Nos confirman que es una niña muy pequeña. Ha sido un accidente de moto en la zona de Bala Murgah y ella se ha llevado la peor parte, un traumatismo craneo encefálico severo. Hay que aguantar en Herat porque están intentando estabilizarla en el pequeño hospital americano de Fort Columbus...es duro pensarlo, pero igual no hay que salir.

Se está haciendo lo necesario para despegar a la vez que los Black-Hawk de Fort Columbus y encontrarnos en Q-Nao. Transferir a la pequeña de un helicóptero a otro y traerla al ROLE2 de nuestra base, Campo Arena. Tenemos el mejor hospital de la zona.

La oscuridad ya lo invade todo. La noche es muy mala para volar aunque



Los niños son los que más sufren en esta guerra; el daño colateral es doloroso. Tomar en cualquier sitio y condición es parte de nuestro trabajo. Si con ello se salva una vida... el riesgo vale la pena!!

usemos las NVG (gafas de visión nocturna). Las NVG no iluminan, su función es aumentar la luz exterior... y si no hay, no la crea. Simple.

Seguimos esperando durante una hora. Seguimos equipados (chaleco anti-fragmentación, armamento...) pues no hay previsión de cuándo vamos a despegar. En estos casos es mejor así... si no lo normal es empezar a quitarte cosas y que salte la alarma...



Y por fin nos dan la orden de despegar. Bien por dos motivos: la pequeña aún vive y acabamos con la ansiedad de la espera. Bien.

Nos ponemos en marcha y seguimos el plan estudiado. Estando acostumbrados a salir y planear sobre la marcha, tener una hora para hacerlo es un lujo. Despegamos en formación cerrada y subimos en ruta hasta nueve mil pies. No se ven las cotas pero sabemos que a esta altura no hay obstáculos.

En vuelo vamos bajando poco a poco, luchando por no perdernos de vista, hasta llegar sobre la pista de Q-Nao con altura de seguridad. Una vez sobre la pista descendemos en espiral por elementos. Con el líder en el suelo, el punto inicia su bajada.



Hemos llegado y ahora toca esperar a los Black-Hawk. Deben estar al caer...pero no, se retrasan. Estamos con los motores en marcha para que en cuanto aterricen la transferencia sea inmediata. Quince minutos y no aparecen...media hora.

Sigue pasando el tiempo y nadie sabe nada de ellos...

Dentro de los helicópteros va creciendo la tensión. El pesado calor afgano, llevar equipados más de dos horas, la falta de visibilidad, la incertidumbre, el combustible que se

agota...nada ayuda a relajarse. Sin embargo, chascarrillos, comentarios y alguna cancioncilla se escapan de vez en cuando por nuestra frecuencia interna...hay que amenizar al personal...

Y a los cuarenta y cinco minutos se oyen a los compañeros americanos por el radio. Avisan de que en diez minutos tomarán. Por fin; por fin.

Toman en pista y el equipo médico empieza la transferencia de la pequeña. Deben extremar la precaución pues hay cuatro helicópteros en marcha, ocho rotores girando, y la visibilidad no es buena.

Recogen a la niña en los Black-Hawk y la traen hacia nosotros. Cuando pasan por nuestro lado sólo podemos ver que trae muchos tubos. Viene tapada y el bulto debajo de la manta es muy pequeño, parece un bebe.

En cuanto están todos dentro empezamos a rodar y con ello la ansiedad desaparece. Los dos Súper en pista y ya estamos en carrera de despegue. Seguimos con el plan establecido.

Subir a la altura de seguridad, no perdernos de vista y volar lo más rápido y estable posible.

El equipo médico (sin ellos no tendría sentido la misión) se afana por que la pequeña no se abandone a la muerte. Se les oye trabajar sin cesar en la cabina de carga, en su reducido "hospital", en su pequeña sala de urgencias. Tienen un mérito increíble.

Mientras ellos intentan aguantarle la vida a la niña nosotros intentamos que los motores den el máximo sin reventar y no perdernos de vista. Estamos jugando lo que podemos con la altura para sacarle el máximo partido al viento, cualquier "nudito" en cola nos ayuda.

El médico nos pasa los datos para que hagamos de relé con el Hospital de la Base y se vayan preparando. La pequeña viene muy grave, al borde de la muerte. Traumatismo craneoencefálico severo y ya ha sufrido una parada cardio-respiratoria en el pequeño hospital de Fort Columbus. No va a ser la última.

Seguimos exprimiendo al Súper-Puma, y se está portando muy

bien...ya estamos llegando...

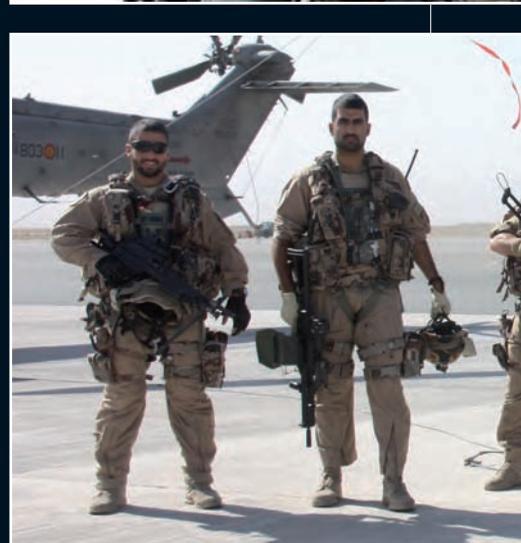
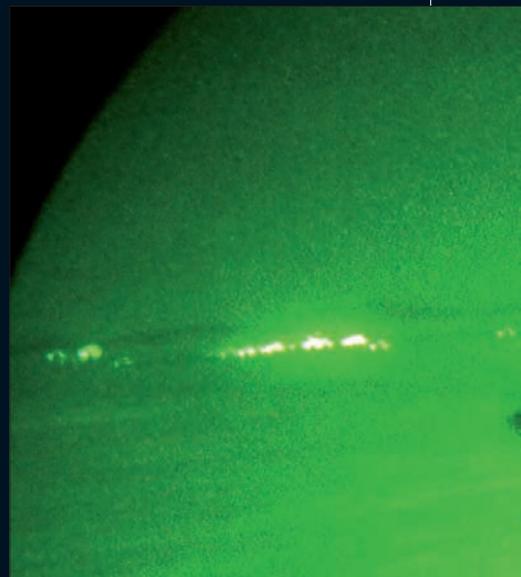
En cuanto pasemos la última línea de montañas antes de Herat y salgamos de la oscuridad total, sabemos por experiencia que el cambio de luminosidad nos hará perdernos de vista a los dos helicópteros. Así que decidimos darnos espacio. Nosotros seguimos al máximo y el punto reduce un poco la velocidad para tranquilidad de todos.

Estamos muy cerca de la Base y tenemos que pedir las luces de la pista para poder identificarla.

Ya estamos en final y la pequeña entra de nuevo en parada. Es la segunda que tiene desde que despegamos de Q-Nao. Van tres en total.



Zapadores, tiradores, médicos, enfermeros, técnicos de equipos sanitarios, mecánicos, armeros, electrónicos, personal de abastecimientos y oficina, pilotos... Una gran familia que hace un trabajo maravilloso, aunque no siempre suficiente.





Tomamos en la calle de rodaje directamente. El equipo médico no cesa en su empeño de reanimarla. En cuanto frenamos en el parking los médicos del hospital saltan dentro del helicóptero para intentar ayudar. La cabina de carga es una locura. No cabe más gente. Todos quieren hacer algo. Pero ya es tarde. La pequeña ya se ha ido...siguen con ella durante largo tiempo. Pero ya se ha ido.

Se ha hecho el silencio. Los médicos sacan el cadáver de la pequeña del helicóptero. A todos nos inunda la pena. Se ven muchas lágrimas en las caras...otros se muerden los labios.

No deja de ser curioso. No sabemos su nombre y la mayoría sólo hemos visto un pequeño bulto debajo de una manta, pero todos tenemos el corazón roto...todos tenemos niños pequeños, o sobrinos, o hijos de amigos de esa edad y en estos momentos te acuerdas muchísimo de ellos. De lo frágiles que son...y más aquí.

Seguimos en los helicópteros pero la pequeña ya se ha ido hace rato. Ahora toca moverse, no podemos lamentarnos. Seguimos de alarma y hay que repostar las máquinas.

Nos vamos activando poco a poco y después de prepararlo todo para la siguiente salida nos reunimos para hablar. Hay que animar al grupo, es lo más valioso de esta misión...sin ellos ninguna de las personas que salvaron la vida gracias a HELISAF, lo habría conseguido. Es lo mejor que tenemos, nuestra gente...

Ha sido duro, muy duro...y nada gratificante. Lo hemos hecho lo mejor posible, arriesgando por encima de lo que se nos puede llegar a exigir...y la íntima satisfacción del deber cumplido no nos consuela. Aún así, lo seguimos dando todo ■