

[misiones internacionales]

España mantiene



Dos operadores del Ejército del Aire gestionan el tráfico aéreo en la torre de control de la FSB.

el rumbo en HERAT



Una vez cumplida la misión en Badghis, el contingente español lidera la mayor base de apoyo a las fuerzas de la OTAN en el oeste de Afganistán

EL amanecer en Herat vira a sepia a través de los cristales de la torre de control blindada de la base de apoyo avanzado más importante para las tropas internacionales en el oeste de Afganistán. Es un efecto funcional, mejora la visibilidad cuando llueve o hay contaminación, como hoy que se prevé haya polvo en suspensión. A las seis de la mañana el sol se perfila justo en la línea del horizonte frente a la mirada de los tres especialistas en mando y control del Ejército del Aire que trabajan en su interior desde la madrugada. Carecen de radar de aproximación, por lo que deben fiarse de lo que les dicen por radio los pilotos hasta que tienen la aeronave a la vista. Siempre es así y éste es el procedimiento que siguen los operadores con la tripulación de vuelo del *Boeing 737* de Air Europa que acaba de tomar tierra con los primeros rayos de luz. En apenas una hora, tras el repostaje, casi 200 militares regresarán a territorio nacional a bordo de este avión. La gran mayoría han formado parte del *Último Infante*, el nombre del convoy procedente de Qala-i-Naw con el que concluyó el pasado 26 de septiembre el repliegue de las tropas españolas en la provincia de Badghis.

Al pie de la escalerilla, forman ya en hilera los mandos de las unidades es-



pañolas que integran la base de Herat, con su jefe al frente, el coronel Fernando de la Cruz, para estrechar la mano de cada uno de los pasajeros deseando un feliz viaje de regreso a España. La imagen tomada el pasado 10 de octubre, a pesar de ser reciente, ya es histórica. Podría titularse *Los últimos de Qala-i-Naw* e ilustra el colofón a ocho años de esfuerzo dedicados a la reconstrucción, la estabilización y el desarrollo de la provincia afgana de Badghis.

La Base de Apoyo Avanzado (FSB, en sus siglas en inglés) de Herat ha estado bajo mando del Ejército del Aire desde su activación en 2005. Su misión principal ha sido el apoyo a los cuatro Equipos de Reconstrucción Provincial (PRT) desplegados en el oeste del país en las provincias de Farah, Ghor, Herat y Badghis a cargo de los Estados Unidos, Lituania, Italia y España, respectivamente. La base se asoma ya al futuro de un Afganistán con menos tropas. Aquel que amanecerá el 1 de enero de 2015 en el marco de una nueva misión de entrenamiento, asesoramiento y asistencia, la denominada *International Training, Advisory and Assistance* (ITAAM), centrada en el desarrollo del país.

Un militar afgano, víctima de un ataque con un artefacto explosivo improvisado, permanece ingresado en la UCI del hospital *Role 2*.

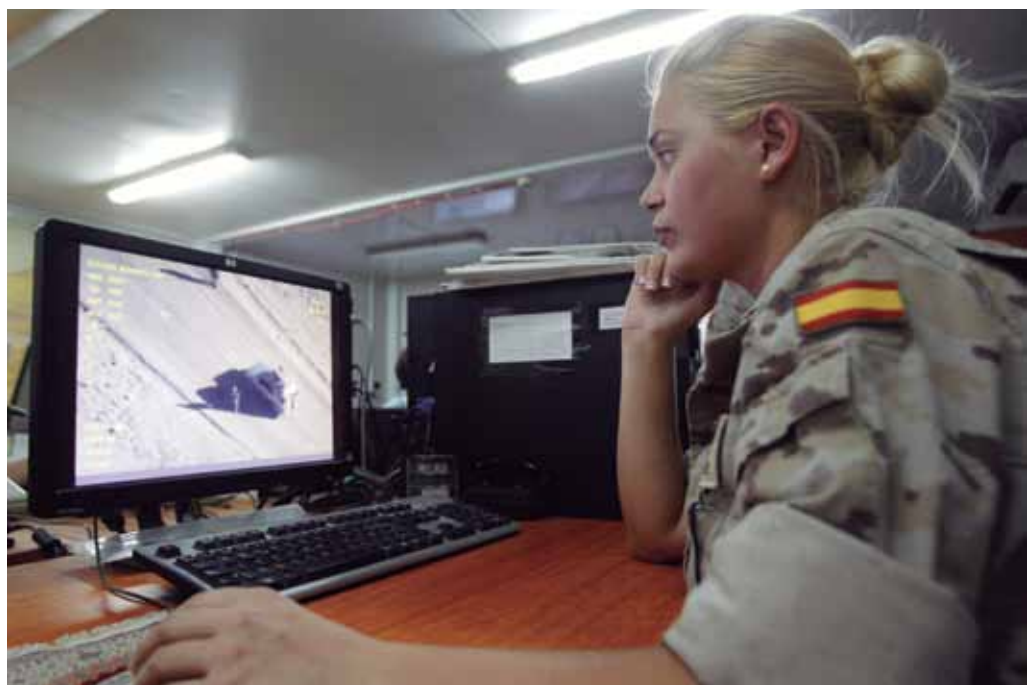
Los últimos militares españoles desplegados en Badghis se despiden de los mandos de la base de Herat antes de regresar a casa.





Un vehículo aéreo no tripulado *Searcher MK III* durante la maniobra de aterrizaje tras más de diez horas de vuelo en misión de vigilancia y reconocimiento.

El sistema PASI —en la imagen, el puesto de operaciones— seguirá prestando apoyo a las fuerzas de la ISAF en el oeste afgano.



Cuando concluya el repliegue, permanecerá en la base un contingente compuesto por unos 300 hombres y mujeres

Su enfoque militar —bautizado por la OTAN como *Resolute Support*— ya no contempla combatir a la insurgencia, misión que ha tenido hasta ahora la Fuerza Internacional de Asistencia a la Seguridad (ISAF). Una vez que se complete el proceso de transferencia de seguridad a los afganos, el 31 de diciembre de 2014, los efectivos multinacionales seguirán colaborando en las tareas de formación y apoyo de las fuerzas del Ejército y la Policía, pero sin participar en operaciones militares.

España ya ha comenzado a hacer los deberes para colaborar en una nueva etapa en Afganistán con menos tropas y también con menos material. Por eso, la imagen de *Los últimos de Qala-i-Naw* captada el pasado 10 de octubre ofrecía, además la figura en primer plano, junto al avión de Air Europa, de una aeronave de dimensiones ciclópeas: un *Ilyushin II 76* dispuesto a engullir a un *RG-31* y dos vehículos *Lince* —casi 30.000 kilos de peso— rumbo a la base aérea de Torrejón de Ardoz en Madrid.

«No hay marcha atrás», comentaba el coronel de la Cruz a sus oficiales y suboficiales durante el acto de despedida en referencia al nuevo escenario que se

abre para España con la misión *Resolute Support*. Cuando a mediados de este mes concluya el repliegue de todo el material quedarán en Afganistán 540 militares y 19 guardias civiles distribuidos en la base de Herat y en los cuarteles generales de la ISAF en Kabul y del Mando Regional Oeste situado también en Herat. En la primavera de 2014, tras las elecciones presidenciales, está previsto que queden en suelo afgano unos 300 militares.

Hasta esa fecha se mantendrán operativos los destacamentos PASI, integrado por cuatro vehículos aéreos no tripulados, y MIZAR, que dispone de una aeronave de transporte intrateatro *C-130 Hércules*. A partir de 2015 España ha ofrecido a la OTAN mantener el hospital *Role 2* y la gestión del aeropuerto.

DESACTIVACIÓN

El contingente actual ya no incluye a los componentes de las unidades de helicópteros que han prestado servicio en Afganistán estos años: los del destacamento HELISAF, dotado con *Superpuma* especializados en misiones de aeroevacuación médica (MEDEVAC), y los del ASPHUEL, del que han formado parte los helicópteros de ataque *Tigre* y

los de transporte medio *Cougar* y pesado *Chinook*. Ambas unidades fueron desactivadas el pasado 12 de octubre, tras ocho años operando en el oeste afgano.

«Las unidades españolas de helicópteros han trabajado muy bien y para sus componentes ha supuesto una experiencia muy positiva porque en estos entornos internacionales se aprende muchísimo», destaca el coronel de la Cruz.

Con él coincide el teniente coronel Alfonso Reyes, jefe del último destacamento de HELISAF. Hasta 2009 la unidad fue la única del Mando Regional Oeste con capacidad para misiones MEDEVAC en el área que cubre la FSB Herat, más de 160.000 km² equivalente a un tercio de la península Ibérica.

«Afganistán ha sido una escuela para nosotros», afirmaba con satisfacción el pasado 10 de octubre el teniente coronel Reyes, elevando el tono de voz para contrarrestar el ruido de los rotores de los dos *Superpuma* listos para iniciar la que iba a ser su penúltima misión en el teatro afgano: un transporte de sangre al hospital de Farah, un área todavía muy caliente para las tropas internacionales. «Aquí nos encontramos en un mundo real», sentenciaba.



Coronel del Ejército del Aire Fernando de la Cruz Caravaca, jefe de la base de apoyo avanzado de Herat

«El esfuerzo aéreo ha sido notable»

OCTUBRE ha sido un mes muy intenso en la base de apoyo avanzado de Herat. Entre los días 10 y 27 se registró el punto álgido de las operaciones de carga y movimientos aéreos desde que en mayo comenzará la preparación y el envío a territorio nacional del material español que había en la provincia de Badghis.

«El repliegue de Qala-i-Naw ha sido lo prioritario», dice el coronel Fernando de la Cruz, al referirse a sus seis meses como jefe de la FSB. «Sin embargo, debíamos seguir haciendo que la base aérea funcionara y la gente ha cumplido sus servicios para la ISAF», es decir, la gestión del transporte aéreo: planes de vuelo, control del tráfico, carga y descarga o repostaje, entre otros muchos aspectos.

Antes de que concluya su segunda misión en Afganistán —«hace cuatro años fui precisamente *deputy* (asistente) del jefe

de la base»—, el coronel de la Cruz deberá afrontar un último reto: la repatriación a principios de noviembre de todo el material, incluidos los helicópteros, de las unidades de HELISAF y ASPHUEL.

—**Coronel, ¿cuántas personas son necesarias para gestionar una base de este tipo?**

—Ahora funciona con alrededor de 500 militares españoles e italianos. Con este personal atendemos todos los servicios de la base y otros menos conocidos, como son las áreas económica o de logística, entre otras. En este ámbito también se incluye la seguridad del perímetro de diez kilómetros de esta base

multinacional que acoge a 2.500 militares de Albania, El Salvador, España, Estados Unidos e Italia.

—**¿Qué tráfico aéreo soporta la base de Herat?**

—El flujo de aviones es muy elevado si lo comparamos con otras bases aéreas más próximas como las de Farah y Shindand. Aquí tenemos una media de 120 vuelos al día y en alguna ocasión hemos llegado a los 190. Al mes mantenemos un intenso volumen de tráfico aéreo, que aproximadamente oscila entre los 3.200 y los 3.300 movimientos. Desde el año 2005, cuando comenzó a funcionar la FSB de Herat, son ya más de 175.000.

«El repliegue ha sido lo prioritario en estos seis últimos meses de misión»

—**¿Qué medios ha desplegado la FSB en apoyo de los convoyes desde Qala-i-Naw?**

—Todos los de nuestras unidades aéreas. Desde los helicópteros de ataque y de transporte de la unidad de ASPHUEL hasta el avión C-130 *Hércules* del destacamento MIZAR. También han participado los *Superpuma* del HELISAF con sus equipos especializados en misiones MEDEVAC en alerta. Además, han sido fundamentales las labores de vigilancia de los aviones no tripulados de la unidad PASI. Cuando ha sido necesario un refuerzo, se ha solicitado también el concurso de italianos y norteamericanos.

—**¿Cómo se ha concretado este apoyo aéreo?**

—La estructura aérea de la operación contemplaba el posicionamiento en Qala-i-Naw de los *Tigre* y de otros helicópteros de ataque, como los *Mangusta* italianos, para dar protección desde el inicio del convoy. Previamente entraban en acción las aeronaves no tripuladas vigilando toda la zona del recorrido. En función de la amenaza, y antes del paso del convoy por determinados puntos, otros helicópteros como los *Cougar* trasladaban a esas zonas equipos de infiltración para evitar los posibles hostigamientos a las columnas de vehículos. Además, ha habido determinados vuelos, principalmente de los *Chinook* y también del C-130, para recoger gente o material de la base de Qala-i-Naw.

—**¿Cómo se está desarrollando el repliegue estratégico?**

—Está marcado por los movimientos aéreos de gran volumen y peso a bordo de los *Ilyushin* y *Antonov*, aviones que pueden estar listos para despegar en media hora, tres cuartos de hora o una hora, dependiendo de la carga gracias a la profesionalidad del personal de la terminal aérea. El flujo de movimientos está siendo muy bueno, funciona como un reloj. Esto permite que a pesar del poco espacio, nuestra plataforma pueda dar de sí para muchas aeronaves.

J.L.E.

Foto: Pepe Díaz

España ha ofrecido a la Alianza Atlántica seguir operando el hospital Role 2 y el aeropuerto internacional

Para las tripulaciones de vuelo y el personal de mantenimiento de los helicópteros de ASPHUEL su presencia en Afganistán tampoco ha sido un ejercicio de adiestramiento. La unidad de las Fuerzas Aeromóviles del Ejército de Tierra también comenzó a operar en Afganistán en 2005, «pero nunca había sido tan potente como en estos últimos meses», destacaba su jefe, el teniente coronel Pablo Muñoz al enumerar sus aeronaves, tres *Tigre*, tres *Cougar* y tres *Chinook*. «Hemos colaborado ampliamente en el repliegue terrestre de Qala-i-Naw, ofreciendo protección a los convoyes», señalaba a modo de balance de su actuación.

OPERATIVOS HASTA 2014

Entre las que permanecen en Herat se encuentra la unidad PASI. «Hay muy pocas aeronaves de vigilancia y reconocimiento no tripuladas como los *Searcher MK III* y cada vez son más necesarias», dice el coronel de la Cruz al hablar de los UAV españoles. «Han hecho una labor impagable», añade. «Cuando llegamos en 2008 a Herat decíamos que esta unidad era el futuro. Ahora decimos que es el presente», aseguraba el que ha sido su jefe hasta finales de octubre, teniente coronel Jesús Barrios, mientras señalaba el monitor de televisión que muestra en tiempo real las imágenes captadas por el *Searcher* que en ese momento volaba por delante de una columna de blindados de la *Task Force* Sur italiana, en el área meridional de la provincia de Herat.

En principio, los vehículos aéreos no tripulados españoles se mantendrán operativos hasta finales de 2014, con un referente inmediato: el apoyo a la seguridad de las elecciones presidenciales de abril del próximo año.

Como también lo estará el destacamento aéreo MIZAR con el *C-150 Hércules*. Su jefe, el comandante Óscar Ruiz, apunta la importancia del *pool* de aviones aliados de similares características que operan en el país, «ya que —indica— el transporte terrestre está limitado por muy diversas razones como la falta de infraestructuras, las amenazas de la insurgencia o los trayectos intransitables en invierno, por ejemplo».

A partir de 2014 España también se ha ofrecido a la OTAN para estar presente en la nueva misión con el hospital de campaña *Role 2* que atiende al año a unos 8.000 militares de la coalición internacional y de las Fuerzas de seguridad afganas, así como, en muchas ocasiones, a personal civil. «Es la joya de la corona de las Fuerzas Armadas españolas y el centro sanitario de referencia de la coalición internacional en

actualidad y desde hace ya algunos años, esta cifra se ha duplicado, por lo que acostumbra «a hacer encaje de bolillos» con los planes de vuelo de los aviones de combate y de transporte, de los vehículos aéreos no tripulados y de los helicópteros de la ISAF, a los que se suman las aeronaves civiles del aeropuerto y los dos helicópteros *Mi 17* de transporte táctico del destacamento de la fuerza aérea afgana.



Dos helicópteros *Superpuma* del destacamento HELISAF durante una de sus últimas misiones antes de la desactivación de la unidad el pasado 12 de octubre.

el oeste afgano», señala su jefe, el teniente coronel Luis Espejo, algo más tranquilo después de coordinar los labores de asistencia a dos militares afganos evacuados de urgencia a la base con graves lesiones provocadas por la explosión de un IED.

La gestión del aeropuerto es otro de los cometidos que seguirán asumiendo los militares españoles en la base de Herat. «La misión fue diseñada en 2005 para atender una media de 60 movimientos aéreos diarios», afirma el capitán Manuel Nava, jefe de la Oficina de Operaciones en Curso. En la

Esta frenética actividad a la que se refiere el capitán Nava lleva camino de alcanzar este año los 37.000 ó 38.000 movimientos. Con anterioridad la cifra se aproximó a los 40.000. «Si lo extrapoláramos a España estaríamos hablando del séptimo aeropuerto del país», destaca el teniente García Conde, jefe de los servicios de control de tráfico aéreo de la base y de los ocho españoles y dos italianos que operan en la torre de control.

«En Herat el 75 por 100 del tráfico aéreo es militar y el 25 por 100 restante, civil», añade el teniente García Conde.

Este último porcentaje tiene un peso importante si se compara con los movimientos de otras grandes bases militares con tráfico civil, como las de Kandahar y Mazar-i-Sharif, que junto a las de Kabul y la propia Herat, constituyen la red inicial de aeropuertos internacionales que los afganos quieren poner ya en funcionamiento.

Por esta razón el coronel de la Cruz se muestra contundente cuando afirma que «tampoco hay marcha atrás en el plan de transición del aeropuerto civil de Herat». Otra cosa es que el proceso «sea más rápido o más lento». El jefe de la FSB Herat se refiere a las dificultades con las que hasta ahora se ha topado el Gobierno afgano para encontrar entre la población a los futuros especialistas en control y navegación aéreas, radioayudas o comunicaciones y en servicios tan importantes como los de meteorología o contra incendios.

ASPIRACIÓN NACIONAL

España quiere estar ahí y ya ha movido ficha. En el viaje que realizó en mayo a Afganistán el secretario de Estado de Defensa, Pedro Argüelles, mantuvo un encuentro con el ministro de Transporte, Dad Ali Najafi, para apoyar los intereses españoles en la adjudicación del contrato para la gestión del sistema aeronáutico civil en Afganistán. La participación española pretende centrarse en el aeropuerto internacional de Herat, donde los especialistas de los servicios de control de tráfico del Ejército del Aire llevan más de un año formando al personal que trabaja en la vetusta torre levantada durante la ocupación soviética hasta ahora.

A la espera de que los aliados definan el plan de operaciones de la futura misión *Resolute Support*, España ha ofrecido a la OTAN permanecer en Herat para seguir operando el hospital *Role 2* y el aeropuerto internacional, además de contribuir al asesoramiento de las fuerzas del 207 Cuerpo de Ejército desplegadas en la provincia. Con estas capacidades se dará continuidad al esfuerzo de los 29.000 militares españoles que, durante doce años, han ayudado al pueblo afgano a forjar su futuro.

J.L. Expósito

Fotos: Pepe Díaz

(Enviados especiales a Afganistán)

Personal del Escuadrón de Apoyo al Despliegue Aéreo durante la carga de un avión Ilyushin.



REGRESO a territorio nacional

La Unidad Logística del Ejército de Tierra y el EADA del Ejército del Aire soportan el peso del repliegue

EN *España Uno* siempre es lunes, porque todos los días son iguales». El cabo Pablo Denis mantiene suspendido en el aire un contenedor de 20 pies y 10.000 kilos de peso con el brazo articulado de su grúa *Luna 32-35*. Son ya algo más de 1.000 movimientos de vehículos y material los que ha realizado desde que llegó a Afganistán el pasado 2 de mayo dentro del contingente de 220 militares de la Unidad Logística (ULOG) del Ejército de Tierra encargada de preparar el material para su transporte, primero a Herat y, desde allí, a territorio nacional. «Tuve el privilegio —dice— de ser uno de los últimos en abandonar la base *Ruy González de Clavijo* y de estar ahora aquí».

En la maniobra le apoya el cabo Andrés Ceballos, estibador, que con sus propias manos mantiene tenso un cable amarrado al enorme cajón de acero. Su misión es evitar que la carga oscile durante su traslado al vehículo plataforma que lo llevará hasta la Terminal Aérea Combinada de Operaciones (CATO,

siglas en inglés) de la FSB de Herat. Allí embarcará en un avión *Ilyushin II 76* rumbo al aeropuerto de Al Maktoum en Emiratos Árabes Unidos.

España Uno es una explanada castigada por el sol donde hasta finales de octubre se alineaban vehículos como los ligeros *Anibal* y *VAMTAC* o los blindados pesados *LMV Lince* y *RG-31*. Estos últimos presentaban una configuración exterior poco habitual: carecían de armamento, inhibidores y sistemas de transmisiones que, por motivos de seguridad o para que los *Lince* entraran en los contenedores, han sido trasladados a España de manera independiente en vuelos directos.

Una imagen similar ofrecían *Hukey* para la detección de artefactos explosivos: postrados hacia adelante, desprovistos de sus ejes y ruedas y, sobre todo, sin sus radares de penetración, muy sensibles al sol y considerados también material crítico. El enorme aparcamiento también acogía vehículos de recuperación, cisternas y aljibes, generadores y

Ya han sido repatriados 90 blindados, 179 vehículos ligeros y pesados y 218 contenedores con material

un largo etcétera de material almacenado en un sinfín de contenedores llenos hasta los topes listos para partir.

Todos los vehículos debían pasar primero por el área de mantenimiento o de trabajo contigua —*España Cero*, es su nombre— donde se les realizaba una puesta a punto de primer escalón como garantía de plena operatividad y se les lavaba hasta quitarles la última mota de polvo afgano, tarea del todo imposible aunque lucieran limpios.

Después caían en las manos de los cabos Denis y Ceballos y de sus 16 compañeros de la unidad de transporte, el último eslabón de la cadena logística del Ejército de Tierra antes de ceder el testigo de la carga al CATO, la unidad del Ejército del Aire responsable, a pie de pista, del movimiento de personal y de material que llega y sale de la FSB de Herat por vía aérea. Desde mayo, pero sobre todo entre julio y octubre la actividad de esta unidad —formada en su mayoría por personal del Escuadrón de Apoyo al Despliegue Aéreo (EADA)— ha estado marcada por el repliegue de los 1.135 hombres y mujeres procedentes de Qala-i-Naw y de 179 vehículos ligeros *Anibal* y *VAMTAC*, 90 blindados *Lince* y *RG-31*, 52 camiones y grúas, 35 remolques y 335 contenedores y palet.

Por vía aérea partieron casi 3.500 toneladas en vuelos directos hasta la base aérea de Torrejón de Ardoz (Madrid) o bien hacia Emiratos Árabes Unidos o Azerbaiyán y Georgia como primer paso para continuar por tierra y mar hasta el puerto valenciano de Sagunto. También se ha utilizado una cuarta ruta terrestre trazada por Afganistán entre Herat, Kandahar y el paso fronterizo pakistaní de Spin Boldak para alcanzar el puerto de Karachi y embarcar 823 toneladas de material convencional almacenado en contenedores rumbo también a Valencia. En este último

trayecto uno de los convoyes sufrió la explosión de un artefacto explosivo improvisado y se perdieron dos contenedores.

En *España Uno* permanecen 49 vehículos blindados *Lince* y 17 *RG-31*. Serán utilizados por la Compañía de Protección y Seguridad encuadrada en la *ASPFOR XXXIV*, el nuevo contingente logístico que tomará el relevo a primeros de noviembre. La unidad ha sido constituida sobre la base de la Agrupación de Apoyo Logístico (AALOG) 41 de Zaragoza y la Brigada de Infantería Ligera *San Marcial V* de Vitoria. En total son 83 militares los que integran esta última agrupación española de la ISAF.

REPATRIACIÓN

«Hemos realizado un doble repliegue», explicaba a mediados de octubre, cuando todavía faltaban por repatriar más de 100 vehículos, el teniente coronel Manuel Pérez Martínez, jefe de la unidad logística responsable del repliegue en los últimos meses. «Uno táctico entre Qala-i-Naw y Herat y otro estratégico desde Herat a España». En el primero, «los vehículos recorrieron la ruta *Lapis* en orden de combate, rodando. Además, conseguimos que todo el material posible fuera trasladado dentro de contenedores en helicópteros *Mi 8* con una gran capacidad de carga, hasta 2,5 toneladas». Durante el mes de octubre los 220 miembros

de esta unidad constituida sobre la base de la Agrupación de Apoyo Logístico 81 de la Brigada de Infantería Ligera *Canarias XVI* prepararon el material para su repatriación a España, fundamentalmente en aviones y barcos.

El pico más alto de esta actividad tuvo lugar entre el 10 y el 27 de octubre cuando los 14 militares españoles y los seis italianos del CATO introdujeron alrededor de 30.000 kilos de peso por aeronave en 67 aviones *Ilyushin*, con una ventana de cuatro vuelos diarios.

«Tres *Lince*; dos *RG-31*; dos *Lince* y un *RG* o tres contenedores de 20 pies cada uno son cuatro de las configuraciones con las que hemos trabajado para llenar las bodegas de estas aeronaves», explicaba el capitán Eduardo Aguiar, jefe del CATO, en la terminal militar de carga de la base de Herat. «En ocasiones el problema no es tanto de peso como de volumen», dice este oficial del EADA con tres años de experiencia en Afganistán. «Ocurre, por ejemplo, con un palet de munición que pesa solo 1.000 kilos y, sin embargo, tiene unas dimensiones enormes». «Llevo prácticamente toda mi vida en logística y nunca viví un repliegue de estas dimensiones tan lejos de territorio nacional», asegura el teniente coronel López Martínez.

Entre el 10 y el 27 de octubre los *Ilyushin* llevaron a cabo un total de 67 vuelos con los que se ha completado la primera fase del repliegue. Ahora, durante la primera quincena de noviembre, la unidad logística y el CATO tiene por delante la carga de seis *Antonov 124*. En cuatro de ellos embarcarán tres helicópteros *Superpuma* del destacamento HELISAF y los tres *Tigre*, los tres *Cougar* y los tres *Chinook* de ASPHUEL. En los otros dos viajarán los vehículos de recuperación de los *RG-31*, de 37 toneladas de peso cada uno.

J.L.E.

Fotos: Pepe Díaz



Vehículos *Lince* en la plataforma *España Uno* listos para su traslado hasta la terminal de carga para ser embarcados rumbo a España.