

Veinte años del ingreso de la Fuerza Aérea Uruguaya en las operaciones aéreas de las Naciones Unidas: Camino a África

CORONEL ANDRÉS LEAL, FUERZA AÉREA URUGUAYA



A veinte años del ingreso de la Fuerza Aérea Uruguaya en las operaciones aéreas de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), un integrante del primer contingente desplegado en África nos cuenta en primera persona su experiencia, a fin de recordar ese episodio que provocó un cambio en la doctrina de empleo de las aeronaves —en este caso de alas rotatorias— y que permitió posteriormente desplegar nuevos medios a otros países en conflicto como Haití o Congo.¹ Ya han pasado muchas generaciones desde este suceso y queremos recordarles que, igual que las cosas tienen un fin —como suele decirse—, también tienen un comienzo. Un camino que no está exento de sacrificio, de esfuerzo, de lecciones aprendidas, de experiencias vividas, y que muchas personas

alguna vez emprendieron para hacerlo más transitable a quienes preceden en la búsqueda del desarrollo profesional. Con la perspectiva del tiempo transcurrido, se logra realmente apreciar la grandeza y el legado que nos aporta lo que inicialmente pudo parecer una loca aventura.



Arturo Pérez Reverte, corresponsal de guerra por más de 20 años y en muchos conflictos, relataba en una entrevista la relación que existía entre el personaje de su última novela y la guerra. La historia, que trata sobre la entrada circunstancial de un ingeniero de minas en el conflicto revolucionario de México a principios del siglo 20 y la ambigüedad de sentimientos que experimenta, así como las variaciones que el mismo conflicto le producen en su vida, es analizada por el autor, quien decía que hay dos tipos de personas en lo que tiene que ver con la relación entre el hombre y la guerra. Decía, y resumo sus palabras, que para él están los que necesitan esa adrenalina permanente para vivir y los que, como él, la utilizaron como una escuela de vida. Sin pretender contradecirlo y en mi humilde opinión, considero que también existen personas que entremezclan esas dos visiones: el punto medio en esa relación tan particular entre el hombre y los conflictos armados.²

Yo comencé a experimentar la vida en una zona de conflicto en el 2003, año del primer despliegue de medios aéreos y personal exclusivo de nuestra fuerza aérea, para participar en apoyo de la ONU en la disputa entre dos países: Etiopía y Eritrea, en el cuerno de África. Ya se cumplieron 20 años de ese despliegue, que se

debe considerar un antes y un después en la vida de nuestro escuadrón de helicópteros y, por qué no, de nuestra fuerza aérea. Personalmente me encontró con poco más de 30 años, con alguna experiencia en la profesión aeronáutica, con pocos conocimientos del lugar y del sistema de la ONU, pero con una gran necesidad de salir de la zona de confort y de conocer un poco más el mundo. Provieniendo de un país que afortunadamente no ha tenido la necesidad de solucionar sus controversias de otra manera que no sea la vía diplomática, las posibilidades de operar en áreas hostiles o en zonas conflictivas, en guerras declaradas o no, pero con bandos en disputa, se hace lejana. Sin ser nuestro deseo, ya que como militares preferimos la paz y trabajamos para defenderla, la posibilidad de desarrollo profesional y la aplicación del entrenamiento a la realidad, transcurre lejos de nuestra cotidianidad.



La perspectiva del tiempo hace que hoy veamos esa experiencia de otra manera, la podemos analizar y contemplar desde otra magnitud y nos permite valorarla en plenitud. Fue importante y creo lo sigue siendo, por ser la primera experiencia de nuestra fuerza aérea en el despliegue de medios aéreos para operar bajo bandera

de la ONU en una zona de conflicto, y fue la puerta de entrada a todo el resto de las experiencias de nuestras tripulaciones, en el desarrollo de la actividad.

Fue importante porque llegábamos a países en guerra: a una zona de operación plagada de desafíos, de peligros, de riesgos, y donde podríamos desarrollar nuestra vocación operando en un ambiente operacional complicado. Estábamos en medio de un conflicto real, donde se aplicaba el entrenamiento y los manuales, ingresando al sistema de la ONU donde deberíamos operar junto a países muy alejados geográficamente y culturalmente, implicando un gran desafío institucional y personal.

Nuestro destino, dos países: por un lado, Eritrea —del cual nada sabíamos hasta ese entonces—, y por otro, Etiopía. El recuerdo de imágenes en informativos, de niños asediados por la hambruna crónica y la sed inagotable, fue la primera imagen que se apareció en mi memoria sobre este último. Un conflicto entre países hermanos, casi iguales, antiguos, emparentados en pobreza, desérticos, lejanos. Una lucha por territorios y por una salida al mar, donde se mezclan relaciones culturales muy añejas con tecnologías de última generación, tierras casi sagradas, hombres y mujeres orgullosos de su historia, de su religión, de su forma de vida: todo parece mezclado aquí, confundido en tormentas de arena y ríos sin agua.

Llegar a Asmara, Eritrea, en un Hércules C-130, cargando un helicóptero Bell 212, ya de por sí fue toda una aventura. La incomodidad del viaje, las escalas solo para reabastecer combustible y tramos que se hacían eternos, nos fueron preparando para lo que se venía. Descender del avión y que la brisa africana nos invada, caliente y repleta de olores, de especias, de sudor, de pobreza extrema, de dolor, fue la primera impresión y de esas que nunca olvidaremos, pero que nos seguía atrayendo por lo que podríamos llegar a encontrar. En el lado eritreo una fastuosa catedral cristiana contrasta con un monumento al calzado de goma estilo sandalia, símbolo orgulloso de la recuperación de su independencia. Con ellas “peleamos contra una potencia”, así nos decían, orgullosos. Y del lado etíope, los obeliscos majestuosos de Axum, de 1700 años y testigos de su gran historia imperial, son sobrevolados por un avión no tripulado colmado de sensores.

Mientras tanto nosotros, radicados en Asmara, capital de Eritrea, una ciudad que ostentaba su arquitectura italiana, que por momentos nos hacía acordar a la lejana Montevideo, con una población generalmente amable y afectuosa, aunque a veces temerosa y desconfiada, con importantes diferencias entre generaciones, aunque muy orgullosos de su cultura, su historia y su valor.

Allí hubo necesidad de iniciar la construcción de un campamento que permitiera albergar a nuestro contingente. Previamente convivimos en un campamento temporero con una variopinta población de observadores militares y contingentes de muchas partes, fundamentalmente africanos y de religión islámica, quienes nos permitieron acercarnos a culturas hasta entonces desconocidas, debiendo

aprender usos y costumbres diferentes a nuestro rioplatense modo de vida. En un mundo donde recién se comenzaba a hablar de globalización y apenas amanecía la Internet, el contraste y las diferencias culturales nos fueron introduciendo en un sistema nuevo y comenzamos a ver las cosas de otra manera, donde se trabajaba distinto, donde se pensaba distinto, y donde conceptos y paradigmas arraigados en nuestra formación comenzaron indefectiblemente a cambiar y adaptarse. Era África y era el mundo que se abría, la África de los libros y enciclopedias, de los animales, la selva, la sabana, y los safaris, los atardeceres mágicos en postales artísticas. Desde el comienzo, al descender de la aeronave donde viajamos durante casi tres días, ya conocimos una realidad diferente a lo aprendido.



Estábamos iniciando un hito en la Fuerza Aérea Uruguaya, primer despliegue con nuestros medios aéreos, terrestres y de personal, al servicio de la ONU en una misión de paz. Traíamos una gran responsabilidad: debíamos cumplir con lo que aprendimos en el escuadrón de vuelo, debíamos honrar lo que nuestros antecesores nos habían inculcado, aunque la realidad era muy distinta y, sobre todo entonces, íbamos a abrir nuevos caminos y a vivir nuestras propias experiencias, e íbamos a ser nosotros quienes marcáramos ese camino a los siguientes.

Luego de la correspondiente autorización del parlamento de nuestro país, nos enfrentamos a la problemática de la logística: la planificación y adquisición de todo lo necesario para la construcción del campamento; su mantenimiento por un tiempo prolongado y el funcionamiento del mismo; los materiales para el equipamiento personal; el material médico necesario, los medicamentos, los repuestos aeronáuticos; la selección y formación del personal; y todo lo que fuera necesario para poder operar en las condiciones requeridas por la ONU. La Fuerza Aérea Uruguaya en su conjunto debió introducirse en un mundo nuevo, donde existían otros plazos y otros requisitos. Se inició así todo el ciclo de planeamiento y, ante la inminencia del despliegue, se redoblaron esfuerzos a fin de minimizar los tiempos y poder cumplir con lo acordado. El desconocimiento del lugar a desplegar dio paso a la búsqueda de información, ya sea desde el punto de vista netamente operativo, pasando por lo sanitario, climático, usos y costumbres, geografía y religión, absorbiendo con avidez los necesarios y útiles consejos de quienes nos brindaban su experiencia en esas u otras tierras al servicio de la ONU. A su vez debíamos continuar con los entrenamientos de vuelo, dándole una importancia superlativa al entrenamiento con visores nocturnos, por lo que nuestras jornadas eran extensas y muchas noches y hasta madrugadas, nos encontraban en el campo de entrenamiento y en las sierras buscando perfeccionar maniobras, estandarizar procedimientos de vuelo y, sobre todo, lograr afinar las técnicas para solución de fallas y emergencias.

Llegó el momento del despliegue. En nuestro Hércules C-130 y un L-100 de la Fuerza Aérea Argentina contratado por la ONU se inició el proceso: la realización de lo planificado se ponía a prueba. Un mes después, partiría con el segundo helicóptero para terminar el despliegue y comenzar a operar definitivamente con ambas aeronaves y la dotación completa.

Con dos helicópteros Bell 212 ya operativos, el tiempo se sucedía entre entrenamientos diurnos y nocturnos, y se inició quizás el proceso más difícil de todos: que confiaran en nosotros. Sin experiencia previa en misiones de la ONU, con poca experiencia en el nuevo ambiente operacional, poco a poco nuestras tripulaciones fueron haciendo lo mejor que sabían hacer: colaborar con la salvaguarda de la vida humana. Fuimos sobrellevando las vicisitudes del medio ambiente hostil; de una meteorología difícil, cambiante y con pocas posibilidades de previsión; de las montañas desérticas; de las tormentas de arena; de la oscuridad plagada de retos; de las baterías defensivas dirigiendo su armamento a nosotros; de las trazadoras en la noche en los muchos kilómetros de trincheras cavadas en la roca de los límites de la zona neutral; de los campos minados cercanos a las zonas de aterrizaje... Se sobrellevaba también el desconocimiento del personal en tierra de otros países ante nuestra capacidad de operar con visores, insistiendo en el correcto uso

del material de iluminación, tratando de evitar encandilamientos provenientes de algún centinela intentando ubicar nuestro helicóptero.

Acostumbrados a las cuatro estaciones típicas de nuestro país, también tuvimos que aprender que existían allí dos períodos claramente diferenciados. En la temporada seca nos enfrentamos a la aridez del terreno, la bruma —permanente limitando nuestra visibilidad—, además del polvo y la arena de los *helipads* —conspirando peligrosamente con la seguridad—. Y en la temporada de lluvias, a la formación de grandes tormentas con muchísima agua y viento, las nubes ocultando las montañas y cubriendo los valles, y la posibilidad de ver el terreno.

Así, lentamente, se fue generando el necesario vínculo de confianza entre las autoridades de operaciones de la ONU con nuestro despliegue. Gente con mucha experiencia en las operaciones aéreas y en conflictos, empezaron a notar que nuestro trabajo era profesional y dedicado, que fuimos sorteando las dificultades con empeño, con valentía, y que anteponíamos siempre la seguridad y la protección de la vida humana de los integrantes de la organización desplegados en el terreno: observadores militares, personal de desminado y todos quienes requerían nuestro apoyo.

Comenzamos a ver el fruto del entrenamiento y también, cosa que considero lo más importante, se empezaron a considerar aspectos de aquel que hasta entonces no contemplábamos con tanto esmero y detalle: el vuelo en zonas montañosas; el repaso de manuales que instruían sobre operaciones en zonas polvorientas o arenosas con riesgo de *brownouts* —intensas y cegadoras nubes de polvo levantadas por el rotor del helicóptero durante los despegues y aterrizajes—; el aterrizaje en sitios elevados y precarios; incluso el uso exhaustivo de las gráficas nos dejaba ver que los límites efectivamente se parecían a los reales y que el margen que determinaban era escaso. Acostumbrados al nivel del mar donde veíamos esos límites lejanos, ahora operando desde casi 8000 pies de altura en Asmara, las capacidades se veían reducidas y había que emplear todo el conocimiento y la experiencia en obtener el máximo provecho de nuestras aeronaves. Fuimos entonces ganando esa necesaria confianza que hizo que se nos empleara en misiones que no eran solamente las evacuaciones médicas o el entrenamiento diurno y nocturno.

En este aspecto, la capacidad de operar con gafas de visión nocturna fue la culminación de un proceso que había comenzado alrededor de los años 1997-1998 con la adquisición del material, la formación de pilotos y técnicos, e instructores formados en Fort Rucker, EE. UU. Los intercambios de experiencias y despliegues conjuntos con otros países, hicieron que nuestro escuadrón y la Fuerza Aérea Uruguaya obtuviesen un gran diferencial relativo a otras unidades de helicópteros de la región y del mundo. Jornadas extensas de entrenamiento y capacitaciones nos fueron formando en la utilización segura de los dispositivos. Todo producto de la visión de algunos oficiales que veían el bosque y no solo el árbol, que

ya se figuraban que el futuro estaba en conseguir la noche como una aliada y tener la capacidad de operar las 24 horas del día. Se trataba de un gran desafío y una manera de estar, aún más, al servicio de la ciudadanía de forma casi permanente. Esto nos llevó a que la ONU, ante el repliegue de helicópteros italianos que operaban en el cuerno de África, nos eligiera para relevarles en la operación de evacuaciones médicas en todo tiempo.

Paralelamente a los entrenamientos de vuelo, las clases teóricas y charlas con algunos oficiales de las fuerzas armadas y de nuestro ejército nacional, que habían ido como observadores militares a la región, nos introdujeron en ese mundo diferente y hasta ese momento, muy lejano. Las dificultades de un sistema logístico que se complejizó muchísimo en relación con lo hasta ese entonces vivido, nos llevó a experimentar el desgaste del material antes de lo previsto, lo que hacía que planificar el mantenimiento fuese complicado. Las aeronaves comenzaron a volar mucho en relación con lo que se venía ejecutando en nuestro país y en condiciones diferentes. Las distancias y las dificultades de acceso a la zona hacían aún más difícil tener las máquinas operativas. Una sola compañía aérea internacional operaba carga en ese entonces con pocas frecuencias y muy limitada.

Un gran trabajo de los técnicos de mantenimiento y una planificación del abastecimiento permitieron, no sin dificultades, tener al menos una aeronave operativa casi todo el período, y las dos la mayor cantidad de tiempo posible. Este hecho también permitía operar con seguridad, sobre todo en la noche, ya que éramos el único medio de rescate con la capacidad de operar con visores nocturnos, lo que nos convertía en nuestro propio sistema de búsqueda y salvamento en caso de cualquier emergencia.

A todos los inconvenientes, la distancia familiar, los problemas de comunicación y la convivencia permanente hicieron aún más compleja la adaptación. Muchas dificultades, pero también muchos momentos de regocijo y alegría. No todo era enfrentar problemas e intentar solucionarlos. La satisfacción de las misiones cumplidas con seguridad; contribuir a mejorar la calidad de vida de quienes se encontraban desplegados en un territorio hostil; la protección a la población civil; el apoyo permanente las 24 horas a los integrantes de la misión de paz; los reconocimientos por la tarea cumplida más allá de las exigencias; la convivencia armónica entre todo el personal; y aquellas interacciones con locales que nos permitían conocerlos un poco más y saber de sus vidas y sus dificultades cotidianas —que excedían por mucho las nuestras—, fueron haciendo de esta misión una de las experiencias más enriquecedoras a las cuales pude en algún momento aspirar.

En este tipo de lugares uno aprende a ser un poco más tolerante, a conocer sus límites, a ceder si es necesario para obtener beneficios grupales. Aprendemos a conocer a los demás y sobre todo a nosotros mismos. A conocer una dura parte del

mundo: vidas marcadas por el infortunio de la guerra, pero que nos enseñan cosas que de otra manera nunca veríamos y apreciaríamos.

Profesionalmente aprendimos muchísimo: a conocer las aeronaves, sacándoles el máximo rendimiento posible dentro de sus límites; a valorar la importancia de una planificación adecuada, del conocimiento como valor fundamental para que la pericia sea eficiente; y a confiar en las tripulaciones, en la importancia que tiene el saber que el otro hace exactamente lo que tiene que hacer y en el momento adecuado. Conocimos el vuelo en montañas, el aterrizaje en áreas con mucho polvo, confinadas, y cómo explotar las capacidades nocturnas con seguridad. Sabíamos de la confianza que generamos en el personal desplegado, que podía realizar sus tareas con la tranquilidad de que, ante cualquier inconveniente, a cualquier hora, podría contar con nuestras tripulaciones y aeronaves.

Supimos, sobre todo, generar el espacio necesario para que las tripulaciones que nos relevaran pudieran afrontar sus propias dificultades y desafíos al menos con un poco más de conocimiento y contando con el traspaso de nuestras experiencias: las difíciles, que fueron muchas, pero también las gratificantes y enriquecedoras que fueron bastantes.

Afortunadamente y luego de un año increíble pudimos volver a nuestros hogares con la satisfacción de haber cumplido con buena parte de las expectativas que habían depositado en nosotros, siendo punta de lanza para que la Fuerza Aérea Uruguaya ingresara en el sistema de la ONU con medios aéreos, y se convirtiera en parte de la comunidad internacional que pretende, de alguna manera, llevar un poco de paz a zonas convulsionadas de nuestro planeta.

Este artículo intenta ser un modesto homenaje a los hombres y mujeres de la Fuerza Aérea Uruguaya que han sido puntales en el despliegue de los medios aéreos en tierras lejanas, que han sabido surcar esos cielos que, aun siendo del mismo color, son diferentes. Se trata también de destacar la nobleza de las aeronaves desplegadas, su gran versatilidad, y como decimos a veces los pilotos, su “alma”. Respondiendo en los momentos adecuados a nuestros requerimientos, se comportaron exigidas y cercanas a sus límites de la mejor forma posible. Gracias a su rendimiento, ese primer despliegue colaboró en buena parte de las casi 4000 horas voladas y 62 *MEDEVACS* realizadas exitosamente a lo largo de la misión, siendo la mitad en horas nocturnas. El conocimiento de nuestro accionar por parte de las autoridades de la ONU permitió además ser tenidos en cuenta para el posterior despliegue a la República Democrática del Congo, el cual continúa hasta la fecha. □

Notas

1. Diego Gonnet I & Diego Hernández, “Uruguayan participation in UN peace operations: An underestimated international insertion tool” (Participación uruguaya en operaciones de paz de la ONU: una herramienta de inserción internacional subestimada), *SciELO*, Vol. 4, 2008, http://so.cialsciences.scielo.org/pdf/s_cclae/v4nse/scs_a03.pdf.

2. Javier Márquez Sánchez, “Arturo Pérez-Reverte: ‘In war there is no gastronomy, there is survival. I’ve seen people fight over a piece of bread, but fight with blows, or over a drink of running water’” (Arturo Pérez-Reverte: ‘En la guerra no hay gastronomía, hay supervivencia. He visto a gente pelearse por un trozo de pan, pero pelearse a golpes, o por un trago de agua corriente’) *Tapas*, 2 November 2023, <https://www.tapasmagazine.es/en/tapas-interview-arturo-perez-reverte1/>.

Coronel Andrés Leal, Fuerza Aérea Uruguaya

El Cnel. (Av.) Andrés Leal se encuentra prestando servicios en el Estado Mayor de la Fuerza Aérea Uruguaya. Egresado de la Escuela Militar de Aeronáutica en 1996, es además Oficial de Estado Mayor Aéreo y realizó el Curso Superior de Defensa de la Escuela de Comando y Estado Mayor Aéreo. Con 3700 horas de vuelo, de las cuales 3000 son de helicópteros, y cerca de 2000 horas son voladas en cielos africanos, es piloto comandante de variadas aeronaves de ala fija y rotatoria. Posee ocho despliegues en misiones de paz de la ONU en Eritrea, Etiopía y República Democrática del Congo, acumulando casi 70 meses en área de misión como tripulante de la aeronave Bell 212. En su último despliegue en el año 2021 comandó la Unidad de Helicópteros (URUAVU) en la República Democrática del Congo.