

# Por la paz

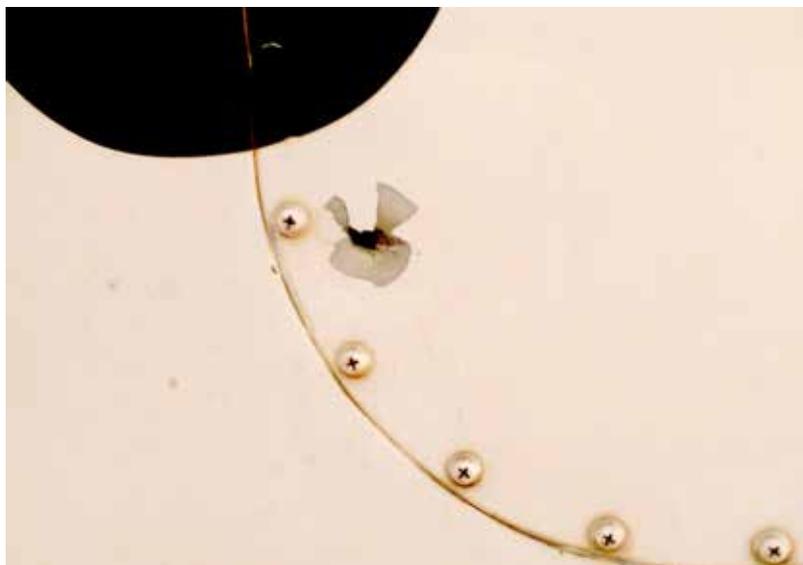
CORONEL ANDRÉS LEAL, FUERZA AÉREA URUGUAYA



**I**nvolucrados en un conflicto de larga data, operando al servicio de Naciones Unidas, con la presencia de una brigada de intervención internacional dispuesta a combatir grupos rebeldes y colaborando con ella, el pequeño pero eficiente contingente de aeronaves Bell 212<sup>1</sup> de la Fuerza Aérea Uruguaya (FAU) al servicio de Naciones Unidas en la República Democrática del Congo (RDC), se enfrenta a una situación inusual entre sus integrantes y por demás peligrosa, en respuesta al llamado para la salvaguarda de la vida humana. Atacados desde tierra por fuerzas rebeldes, logran sortear las dificultades y consiguen escapar. En este artículo, el Comandante de la aeronave involucrada relata las lecciones aprendidas en lo profesional y humano, así como las sensaciones ambiguas de una profesión riesgosa y vocacional.

Países como el nuestro, con una gran tradición diplomática, respetuosos y defensores del derecho internacional, la libre determinación de los pueblos y la solución pacífica de conflictos, ante la afortunada ausencia de conflictos bélicos regionales donde se hayan visto involucrados, fruto de una gran y fraterna vecindad, y exceptuando los conflictos internos de años pasados, pocas veces han experimentado los sinsabores funestos de un conflicto armado internacional o ataques a sus integrantes o material por fuerzas enemigas. Intentando estar preparados para la tarea, involucrados en la defensa de los intereses de la nación y la protección de sus

habitantes, nos entrenamos en lograr el máximo de beneficios en nuestras capacidades y nos comprometemos a este empeño. La mayoría de nosotros, los aviadores militares, transcurrimos nuestra carrera sin haber experimentado las desgraciadas instancias de un conflicto armado y sus consecuencias que, a nivel social y humano fundamentalmente, nos impactan y conmueven.



**Figura 1. Disparo al fuselaje del helicóptero**

*Fuente: Autor*

En este escenario global y como herramienta adicional de la política exterior de nuestro Estado, colaboramos en el apoyo a la tarea de las Naciones Unidas, incorporando a las directivas emanadas de nuestras reglamentaciones y mandato del Estado nacional, el compromiso internacional del mantenimiento de la paz en aquellas regiones donde la ausencia de la misma hace necesaria su intervención. Reconocidos en el concierto internacional como férreos defensores de la población civil y cumplidores de los compromisos asumidos de la manera más eficaz y eficiente, muchos de nuestros militares han recorrido las zonas del mundo más peligrosas y sensibles y han protegido vidas humanas, aún con riesgo de la suya e incluso perdiéndola, en el desprendimiento más grande que se puede ofrecer.

Multiplicidad de misiones, desde proteger aldeas, apoyos médicos, escoltas armadas, resguardo de elecciones nacionales, infinidad de traslados médicos y aeromédicos, protección de civiles y militares, diplomáticos y funcionarios de las más variadas organizaciones y de muchísimas nacionalidades y un sinfín de etcéteras, logradas por un variado número de efectivos, a nivel de un batallón o un pequeño

contingente de unidades aéreas o navales, utilizando el material con el cual se desempeñan las diferentes Fuerzas Armadas de nuestro país, en los más variados climas y con disponibilidad de 24 horas los 7 días a la semana y gran capacidad de despliegue, han hecho de nuestros militares un ejemplo internacional de compromiso, desprendimiento y profesionalismo. Ahora bien, ¿estamos realmente preparados para asumir los riesgos que implica este compromiso con la paz mundial?, ¿tenemos en claro lo que ese riesgo implica, individual y colectivamente?

### ¿Qué hacemos ahí?

Los conflictos en la RDC datan de hace muchísimo tiempo, con diferentes causas, diferentes protagonistas y diferentes soluciones. Bajo mandato de Naciones Unidas nuestras fuerzas han estado presentes para garantizar el mantenimiento de la paz y protección de civiles en ese país desde hace muchísimos años, incluso con el despliegue simultáneo de diferentes unidades. Una que permanece en servicio desde hace diez años es la Unidad de Aviación Uruguaya (Uruavu), la cual desplegó un pequeño contingente a la ciudad de Bukavu, al noreste de este enorme país, provincia de South Kivu y zona de los Grandes Lagos, junto con dos helicópteros Bell 212 en marzo del 2010. Estos pequeños pero infatigables helicópteros han logrado lo que mayores y más modernas aeronaves quizás no han conseguido: una continuidad y multiplicidad de operaciones y un gran reconocimiento a las acciones que, junto a sus tripulaciones, han despertado en las organizaciones internacionales, civiles y militares que operan en la zona, y con tanta humildad que hasta se desconoce muchas veces. Con el antecedente de la participación en la Misión de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) en Etiopía y Eritrea (UNMEE)<sup>2</sup>, desde el 2003 estuvieron presentes en la zona de las fronteras disputadas. Allí brindaron protección y servicio de evacuación médico sanitario de emergencia a los integrantes de la ONU que se encontraban expuestos y desplegados en la zona temporal de seguridad impuesta en acuerdo entre las partes y custodios del alto al fuego. La experiencia y el gran profesionalismo de tripulaciones, técnicos y personal de apoyo, así como la confiabilidad y seguridad de las aeronaves hizo que se volviera a tener en cuenta por parte de Naciones Unidas para desempeñar tareas similares en la RDC. Así, el sonido característico de los Bell 212 volvía a tierras africanas en apoyo al mantenimiento de la paz en una de las zonas más peligrosas del mundo, asolada por guerras, terremotos, volcanes activos y enfermedades, pero de una hermosura, en su gente y paisajes, con tradiciones y mística pocas veces encontrada, con una población sufrida y sacrificada, pero mayoritariamente siempre dispuesta a colaborar con quienes ofrecen su ayuda para sacar a su país del abandono, la pobreza y la vulnerabilidad social. Estas misiones fueron de todo tipo: evacuaciones médicas (Medevacs)<sup>3</sup> y de víctimas

(Casevacs),<sup>4</sup> transporte de tropas, transporte de carga, municiones, víveres y agua, observación y reconocimiento, transporte de personas importantes (VIP), apoyos variados que incluían desde transportar al Comité Electoral y los votos en elecciones nacionales hasta sobrevolar los volcanes activos con expertos para detectar riesgos de erupción, pasando por tirar panfletos, llevar medicinas y efectuar escolta armada de aeronaves civiles; e inclusive tareas conjuntas con diferentes instituciones y organizaciones internacionales como Médicos sin Fronteras y Cruz Roja Internacional, entre otras.

### **En guerra**

Si algo tiene el conflicto del Congo es la gran dinámica de las acciones provocadas por la gran diversidad de grupos en pugna: el Movimiento 23 de Marzo (M23), las Fuerzas Democráticas para la Liberación de Ruanda (FDLR), la Alianza de Patriotas por un Congo Libre y Soberano (APCLS), las Fuerzas Democráticas Aliadas (ADF), el Ejército de Resistencia del Señor (LRA), las bandas MaiMaiGedeon y Kata-Katanga y muchos otros grupos. A ello podemos añadir la variabilidad de su clima y territorio, las inestabilidades políticas y sociales, y la gran debilidad económica y cultural de la mayoría de su población. Todo esto en conjunto y más, producían el cambio permanente de estrategias en quienes intentaban mantener la ausencia de conflictos y proteger a la población civil. Así fue cómo en 2013 la ONU tuvo la necesidad de conformar y enviar una Brigada de Intervención<sup>5</sup> (FIB) para, entre otros mandatos, neutralizar y desarmar grupos considerados como amenazas a la seguridad del Estado y sus habitantes. La misma, conformada por países de la Unión Africana (Sudáfrica, Malawi, Tanzania, etc.), en colaboración y apoyando a las Fuerzas Armadas de la República Democrática del Congo (FARDC),<sup>6</sup> se creó con el objetivo de comenzar un cambio radical en las acciones y lograr cortar los ciclos de violencia en la zona este del país. Comenzó operando en la zona de Goma, capital de la provincia de North Kivu y fronteriza con Rwanda, enfrentando exitosamente al grupo armado M23, al que lograron desarmar y dispersar, combatiendo principalmente en la zona del Parque Nacional Virunga, la zona del Volcán activo Nyragongo, al norte del lago Kivu y al sur del Lago Eduardo.

Disperso este grupo armado, la FIB, se enfrentó a otro enemigo que operaba en la zona norte del Lago Eduardo, en la frontera con Uganda: las ADF, quienes operaban con acciones contra la población local, protegiendo y explotando minas para su financiación y armado, y se supone con apoyo de terroristas internacionales a quienes protegen, en una zona de selva cerrada solo interferida por el río Semliki, caudaloso y lleno de peligros, pero fuente de vida para muchos pobladores. Instalada en el aeropuerto de Mavivi, Beni, pero con un gran despliegue territorial

de miles de efectivos, la FIB instaló en la zona el teatro de operaciones, un triángulo con límites variables cada día, de acuerdo con las operaciones rebeldes. Estas operaciones rebeldes sucedían diariamente y pronto se comprendió lo peligroso del accionar de este grupo, su sangriento poder, su desprecio a la vida humana y su gran influencia en las pequeñas comunidades, con grupos colaboradores quienes brindaban inteligencia y apoyo logístico variado.<sup>7</sup> Así lograron asestar golpes fatales a los integrantes de la Brigada, en ataques directos o mayoritariamente empleando tácticas de guerrilla, incluso con técnicas terroristas de colocación de explosivos en vías de comunicación. En claro conocimiento y ejecución de esas técnicas y de guerra asimétrica, empleando niños soldados, reclutando conocedores de la zona, integrantes desertores de la FARDC y hasta extranjeros fundamentalistas, consiguieron crear un clima de terror, con bajas en civiles y militares; tales como el ataque a una Misión de Estabilización de la Organización de las Naciones Unidas en la DRC (Monusco) *Company Operating Base* (COB) en el *Semiliki Bridge* con 14 muertes de militares tanzanos, 5 FARDC, y más de 50 heridos; o abandonando mujeres y niños en la selva quienes por debilidad o enfermedad retrasaban los desplazamientos<sup>8</sup>

En dicho ambiente operacional, la ONU compromete sus fuerzas de cascos azules para apoyar las tareas de la Brigada en la zona, brindando seguridad al aeropuerto y a las ciudades cercanas a la zona de operaciones (TO). Así el poder aéreo de la Monusco también se vio involucrado en el conflicto y desplegaron de forma temporal helicópteros de ataque sudafricanos y ucranianos, (AH-2 Rooivalk<sup>9</sup> y MI-24<sup>10</sup> respectivamente), basados en Goma, para brindar apoyo aéreo directo a las operaciones terrestres, del mismo modo que el necesario apoyo logístico y de transporte de tropas brindado por helicópteros utilitarios (Orix<sup>11</sup> y MI-8) de esas mismas nacionalidades.

Aquí comienza nuestra participación en el conflicto bélico, motivo de este relato, ya que se despliega desde nuestra base en Bukavu uno de los dos helicópteros Bell 212 que posee nuestro contingente. Por razones del destino me tocó participar en esos primeros movimientos en el año 2014 durante mi tercer despliegue al área de misión de Monusco. La razón primaria por la cual se hizo necesaria nuestra actividad allí era contribuir a la FIB con una aeronave de pequeño porte, equipada y entrenada en rescates y evacuaciones médicas de emergencia y que operara en condiciones nocturnas. En ese momento éramos los únicos que poseíamos esa capacidad. Así podíamos brindar una rápida respuesta a la gran cantidad de tropas desplegadas, con tripulación mínima<sup>12</sup> y sin apoyo de personal de tierra. Instalados inicialmente en el aeropuerto de Mavivi, Beni, provincia de North Kivu, en instalaciones de un contingente de Nepal, que custodiaba el mismo y otros puntos estratégicos de la ciudad y alrededores, se efectuaron múltiples y variadas evacuacio-

nes médicas planificadas así como Casevac, ya fuera hacia el Nivel II de atención en el mismo aeropuerto o niveles superiores en la ciudad de Goma, distante una hora y media, atravesando el Lago Eduardo de norte a sur.

Operando en medio de la selva, en agujeros dentro del mato agreste, separados de Uganda por el majestuoso monte Rwenzori y con la vigilancia de los picos nevados del Monte Margarita de más de 5.000 metros, tercer pico más alto de África, nuestro helicóptero fue constituyéndose en soporte esencial de algunas operaciones, respaldo de las tripulaciones y de los efectivos desplegados en las pequeñas bases del TO y todo tipo de misiones humanitarias. En oportunidades y debido a los requerimientos de la misión en otras zonas, se constituyó como único elemento de transporte de tropas, armamento, alimentos, medicinas, las mencionadas evacuaciones médicas, Casevac y hasta la necesaria evacuación de bajas en combate de las fuerzas amigas. Desde tempranas horas y con el marco de las montañas y la espesa neblina aún cubriendo la selva y hasta las noches amenazantes de tormentas que inundaban los ríos en los valles, nuestras tripulaciones, ya familiarizadas con el paisaje, sortearon todos los obstáculos para llevar seguridad y confianza a los efectivos desplegados y ganar el respeto de los mandos de la FIB. Poco a poco fueron depositando en nosotros y en la pequeña aeronave, tan diferente a las robustas máquinas con que acostumbraban operar, la confianza del cumplimiento de la misión con seguridad y profesionalismo —lo cual era nuestra mayor aspiración—. Siempre nos empeñaban en misiones de variados riesgos dentro y fuera de la zona de los combates.

Así llegó, en oportunidad de transportar al Force Commander <sup>13</sup> (FC) de la Misión Monusco, un episodio único en la historia de nuestra Fuerza Aérea, al menos desde su denominación como tal, y que, si bien han existido relatos de avistamiento de disparos cercanos a nuestras aeronaves, en este caso se confirma plenamente un ataque directo con daños.<sup>14</sup> En agosto del 2016, durante mi cuarto despliegue al área, las operaciones continuaban y se encontraban en uno de los puntos más álgidos y violentos. Con muchas bajas amigas y el número y despliegue de tropas en el terreno incrementados, encontré a nuestra aeronave en un pico de actividad en horas de vuelo y mantenimiento. Sin posibilidades de efectuar relevos de tripulaciones en la forma regular que hubiésemos preferido, nuestra permanencia en el TO superaba las dos semanas. La llegada del FC en aquellos primeros días de agosto, en una visita a las tropas desplegadas, nos alteró brevemente la rutina. Como siempre la versatilidad de nuestras máquinas y tripulaciones nos permitió configurar la aeronave, desde transporte de municiones y víveres o Medevacs-Casevac a una configuración que, dada la jerarquía de nuestro pasajero, requeriría ser para VIP. Nos fue entregada la orden de operaciones correspondiente a la misión encomendada y las directivas del oficial de enlace del coman-

dante de la FIB, por un capitán de Tanzania: la misión consistía en trasladar al FC junto a su fuerza de seguridad y al comandante de la propia FIB. La escolta consistía de cinco tropas de élite del Ejército de Sudáfrica los cuales debíamos trasladar a varios puntos del terreno en dos días.

El primer destino, Oicha, se encontraba a escasos minutos del aeropuerto, y tras una espera de casi dos horas emprendimos el vuelo hacia Atokaka, punto de destino de la comitiva y cercano a uno de los vértices del triángulo de las operaciones, pero fuera del mismo, considerado un lugar de riesgo medio en relación a la actividad del grupo enemigo. Un lugar complicado, en la ladera oeste de una montaña arbolada, con escasos rumbos de aproximación y escape, en desnivel y el cual, en el intento de hacer de ese lugar un *helipad*, los troncos cortados de los árboles selváticos sobresalían varios centímetros. Sin embargo, poseíamos la ventaja de haber operado en reiteradas ocasiones al ser el medio de entrega de víveres a las tropas desplegadas, ya que helicópteros más grandes superaban las dimensiones del lugar. Aproximamos al punto y, dejando el Bell 212 con varios grados de inclinación lateral y liviano en los *skids*<sup>15</sup>, a fin de evitar algún daño que pudieran causar los troncos, dejamos a nuestros pasajeros. Desde ahí, ellos visitarían a las tropas y luego, a pie por la selva, se trasladarían hacia Abialose, punto vértice del triángulo de operaciones y cercano unas dos millas, donde pernoctarían y al día siguiente los recogeríamos para trasladarlos a otros puntos. Abialose era un lugar elevado, utilizado por la artillería de la FIB y efectivos de la FARDC, con escasa vegetación, pero con importantes desniveles y con condiciones de viento características de zonas montañosas. Era considerado de riesgo medio-alto por la actividad enemiga y con pocas posibilidades de elección de rumbo de aterrizaje ya que debíamos aproximar por fuera del triángulo, haciendo también de este *helipad* un lugar riesgoso y complicado. A la hora planificada aterrizamos en el punto, con la escolta de una sección de MI-24 de Ucrania, que permanecía sobrevolando la zona a fin de detectar y contrarrestar posibles enemigos en tierra, mientras nosotros embarcábamos a los pasajeros. Ya también conocíamos a las tripulaciones ucranianas y el empleo de sus aeronaves y por supuesto, previo a todas las misiones se efectuarían los *briefings* correspondientes.

Sorpresa nos llevamos cuando solo el comandante de la FIB embarcó, pero ante sus manifestaciones de normalidad ante la situación y su pedido de proceder hacia el aeropuerto, se finalizó la misma y procedimos a la tarea de despegar con seguridad y cumplir la misión encomendada. Al desembarcar nos enteramos que el FC y su escolta, junto a elementos desplegados, habían emprendido camino por la selva hacia otro campamento que se encontraba en la zona caliente. Nuestra misión en principio había finalizado y su retorno lo replanificarían para más adelante cuando el jerarca regresara al punto de encuentro.

En la tarde de ese día y planificando las actividades para las próximas horas nos llegó la noticia de que las tropas habían sido emboscadas y se encontraban enganchadas con elementos del ADF en un lugar de la selva conocido como Garlick, y que el oficial A-3 (Operaciones) de la FIB pretendía reunirse con nosotros y con los responsables de la Sección Air Ops de Monusco en Beni. La intención era planificar y ejecutar una misión de evacuación del FC y su escolta desde la zona caliente hacia el aeropuerto de Mavivi. Nuestra misión incluía este tipo de tareas y se habían efectuado incontables situaciones de evacuaciones y rescates dentro de la zona del TO, pero el contrato de nuestra fuerza nos excluía de ingresar a las zonas donde existía conocimiento de enganche o de existencia cierta de combates, ya que una de las razones era que nuestra aeronave no contaba con blindaje ni sistemas de absorción de impactos en celdas de combustible. Así lo manifestamos y así lo corroboraron las autoridades de *Air Ops* por lo cual en principio no íbamos a ser tenidos en cuenta para la evacuación—posiblemente un Orix sudafricano con base en Goma sería desplegado. Es de hacer notar que en esos momentos éramos el único helicóptero utilitario en la zona y junto a la sección de MI24, los únicos helicópteros en misión militar que se encontraban allí desplegados. Al cabo de algún tiempo la situación parecía complicarse y agravarse. Las posibilidades de despliegue de la aeronave sudafricana se vieron reducidas e imposibilitadas por razones que desconocíamos y no existía otra opción hasta el día siguiente. Conocedores de la zona, planteamos que se comunicaran con las tropas enganchadas y consideraran la posibilidad de alcanzar un punto cercano llamado Camp Jericho, instalado con fuerzas locales, que en esos momentos no estaba bajo fuego. En ese lugar podríamos evacuarlos con más seguridad ya que, si bien conocíamos la zona general donde se encontraban en el momento, no sabíamos si existía un lugar seguro para conseguir aterrizar y nosotros ya habíamos operado en Jericho transportando víveres, evacuando heridos y bajas. Nos informaron que no existía la posibilidad del traslado y que estaban preparando una zona de aterrizaje mientras combatían. La situación era acuciante y el estado del oficial A-3 y de las máximas jerarquías de la FIB presentes, demostraba inquietud y mucha incertidumbre ante la suerte que podrían correr las tropas, ya que, según nos informó, existían al menos 4 heridos. Considerando la situación y ante el riesgo de pérdida de vidas humanas, siendo el único medio capaz de efectuar la misión en ese momento, me veía en la necesidad de plantear al resto de la tripulación las posibles vías de acción. Si nuestra respuesta era negativa, la presencia de una carta de acuerdo (LOA)<sup>16</sup> con las pautas de nuestro accionar bien estipuladas, nos eximía de cualquier responsabilidad, pero en nosotros, militares y tripulantes de alas rotativas, existen muchas más obligaciones que las escritas y la presión sobre nuestras cabezas era muy grande. Presión mayor era la autoimpuesta ante la situación que estaban vi-

viendo los combatientes heridos en el campo, ya que nuestro trabajo principal allí era colaborar para salvar vidas. Tomé la decisión de concurrir al lugar, escoltado por la sección de MI-24 e intentar apreciar la situación. Si existía una zona de aterrizaje segura haríamos la evacuación, si nos brindaban además una cobertura desde tierra. Las caras de los presentes cambiaron inmediatamente y se pudo vislumbrar la esperanza depositada en nosotros. Para agravar nuestra situación debíamos llevar el combustible mínimo necesario para el retorno, con un escaso margen de permanencia en tierra, ya que la situación requería agilidad y contar con potencia suficiente para operar seguro en las elevaciones y los espacios confinados. Al despegar junto a la sección de ataque ucraniana luego del *briefing* actualizando la situación, nuestros pensamientos iban de la seguridad de no ser atacados por contar con emblemas de la ONU, al desánimo de un incidente o accidente en medio de la selva lo que, en caso de sobrevivencia a un aterrizaje de emergencia, dificultaba aún más nuestras posibilidades. Igualmente, mérito de nuestra tripulación y quizás en la seguridad que cada uno de nosotros se profesaba, fruto del tiempo, entrenamiento y experiencias compartidas, nunca flaqueó la decisión, y las ganas de apoyar a nuestros camaradas en riesgo se incrementaba a medida que nos acercábamos en vuelo táctico a la zona.

Los tripulantes ucranianos, algunos con experiencia reciente en el conflicto con Rusia, nos alentaban desde sus cabinas con el dedo pulgar levantado, dándonos la confianza y la seguridad del apoyo mutuo necesario. También conocían la zona, en la mañana habían atacado posiciones enemigas cercanas al punto de contacto, lo que pudimos comprobar al acercarnos y ver árboles destruidos por los cohetes. Próximos al lugar establecimos contacto radial con las tropas en tierra y las aeronaves de ataque procedieron a sobrevolar para limpiar la zona, detectar posibles enemigos y en caso necesario neutralizar su accionar a fin de poder acercarnos con seguridad. Al escuchar que podíamos ingresar al área, ya que además habían tenido contacto visual con las tropas, dimos comienzo a nuestra corrida final sobrevolando apenas los espesos árboles de la selva. Ubicada la zona de aterrizaje que habían podido conseguir, vimos que era un espacio muy pequeño y que además el piso estaba cubierto por lonas de plástico que los locales utilizaban para secar mandioca en algunos claros de la selva. Imposibilitados de acercarnos, les pedimos que quitaran dichas lonas al ser riesgosas para nuestra operación, haríamos un patrón de espera y luego sí, intentaríamos aterrizar si las dimensiones del lugar así lo permitían.

En el momento que virábamos hacia el punto y ascendíamos, apenas ante la necesidad de ver el lugar de aterrizaje debido al espeso manto arbolado de la selva, sentimos la ráfaga de ametralladora, simultáneamente con el viento que se colaba por la burbuja de *plexiglass* bajo mis pies tras el estallido de la misma y un cono-

cido olor a pólvora. Inmediatamente la reacción fue nivelar la aeronave, dar potencia para escapar y enseguida preguntar si alguien se encontraba herido. El helicóptero se encontraba volando aparentemente de forma normal, no había nadie lastimado, aunque sí teníamos luces encendidas en el panel de fallas. Comunicamos por radio la situación y nos pusimos a resolver lo que hubiese sucedido. Luces de *Master Caution* y de fallas atraieron nuestra atención primaria y mediante cartilla fuimos haciendo los pasos que nos indicaba, con la proa ya puesta en el aeropuerto y ganando altura en la eventualidad de que los disparos hubieran provocado una pérdida de combustible, ya que, como mencionamos anteriormente, contábamos con poco remanente para ejecutar la misión. Los helicópteros de ataque solicitaban la posición de las fuerzas enemigas para contrarrestarlas, pero era imposible de nuestra parte saber de dónde habían proveniendo los disparos, ya que la espesura de la selva nos impidió ver, nuestra posición se alejaba del área, y las cercanías con las fuerzas amigas nos impedían determinar zonas generales para ejecutar un ataque.



**Figura 2. Disparo al parabrisas del helicóptero**

Fuente: Autor

Así retornamos al aeropuerto, luego de resolver las fallas y en completo silencio observando los agujeros que los impactos causaron en la burbuja a escasos centímetros de la punta de mis pies. Al aterrizar, alertados por los avisos radiales, nos esperaban tanto las jerarquías de la FIB como de *Air Ops* de Monusco y luego de un instante dejando que las pulsaciones retomaran su ritmo casi normal, verifica-

mos los daños en la aeronave y consideramos los pasos a seguir, ya que la misión no había podido culminar con éxito. Debido a los mismos y lo avanzado del día no era posible retornar al lugar, las fallas eléctricas nos impedían utilizar gafas de visión nocturna (NVG) y la zona no era adecuada para operar con seguridad, por lo que nuestro esfuerzo y resolución fueron derrotadas por la realidad y los combatientes quedaban nuevamente librados a su entrenamiento y suerte.



**Figura 3. Equipo dañado**

*Fuente: Autor*

Posteriormente supimos que los ataques habían cesado luego de nuestra aparición y de las aeronaves de ataque. Nunca sabremos si fue por la presencia de las aeronaves, la llegada de la noche o por decisión arbitraria de los combatientes. La sensación era ambigua: por un lado la fortuna de poder volver sin mayores daños, y por el otro la amarga sensación de no poder cumplir con la misión. Aunque esto en principio fuese lo más probable, teníamos la confianza, la resolución y la esperanza de que podríamos hacerlo.

### **Aprendizaje siempre**

Como vimos al comienzo, no todas las tripulaciones ni todos los militares experimentan las acciones de un conflicto, ni intervienen en las mismas, ni sufren hechos de esta magnitud, ni siquiera en países que han participado en conflictos armados de forma más asidua, conforme a las posiciones geopolíticas de sus países

en el concierto mundial. También tengo claro y presente que más allá de la espectacularidad de que nuestra aeronave sufriera un ataque con daños en una acción netamente militar, esto no fue lo más importante —fue producto de la coyuntura y de la situación y es, en definitiva, nuestro trabajo elegido. Tampoco requirió acciones heroicas ni fue resuelta gracias a una pericia ni habilidades extraordinarias de la tripulación, sino que fue fruto del entrenamiento y el conocimiento adquirido por el estudio y las experiencias en la Fuerza Aérea. Pero sí estoy seguro de que este tipo de vivencias al límite deja consecuencias en nuestra vida profesional y por supuesto en nuestro desarrollo como persona y, digo esto sin ninguna forma de vanidad, pertenecer al grupo de tripulaciones que sobrevivieron a un ataque armado directo tampoco está dentro de lo usual de nuestra Fuerza Aérea. Después de bajarse la adrenalina y aquietarse los latidos, surgen, en forma normal me supongo, los interrogantes de los supuestos y los “¿qué hubiese pasado si...?”

¿Qué hubiese pasado si en vez de una ametralladora hubiese sido una granada de RPG?<sup>17</sup> ¿Qué hubiese pasado si los disparos hubieran acertado a los pilotos? ¿Qué hubiese pasado si hubieran acertado en celdas de combustible o controles de vuelo? Muchos interrogantes más, que también motivan y deciden mi escritura.

Por la parte profesional, la FAU se dedicó posteriormente a la tarea de lograr soluciones para mitigar el riesgo a sus tripulaciones. Se evaluó la utilización de blindaje de piso para nuestro helicóptero, se colocaron asientos blindados, se actualizaron procedimientos, conocimientos y la conciencia de la utilización de armamento para autodefensa, se recurrió a bibliografía, manuales, métodos de experiencias similares y todo lo que institucional o personalmente fuera de utilidad, como los manuales de sobrevivencia o la renovación de los chalecos antibalísticos para las tripulaciones. También se visibilizó la posibilidad de sufrir daños, leves o graves, y hasta considerar seriamente la posibilidad de perder tripulaciones en acciones hostiles, posibilidad que antes se consideraba un tanto lejana.

Eso motivó también, con el tiempo transcurrido, y el meditado pensamiento acerca de las acciones y la toma de decisiones que efectuamos y sus consecuencias, las ganas y la posibilidad de compartir estas experiencias a los jóvenes, difundir la experiencia y contestar afirmativamente la pregunta inicial de si estamos preparados y dispuestos a correr ese riesgo. Además, en estos tiempos quién nos dice que en nuestros países no puede suceder.

Existen posibilidades que nos suceda algo similar, contradiciendo de algún modo las opiniones, válidas por supuesto, que a veces cuestionan la existencia de las FF.AA.<sup>18</sup> en el mundo y principalmente nuestra región. Estas opiniones adivinan que la ausencia de las FF.AA. es sinónimo de ausencia de conflictos y a mi modesta opinión, esto no es así. Además de la defensa de la soberanía de nuestros países y ser parte del equilibrio interno de fuerzas, el crecimiento exponencial del

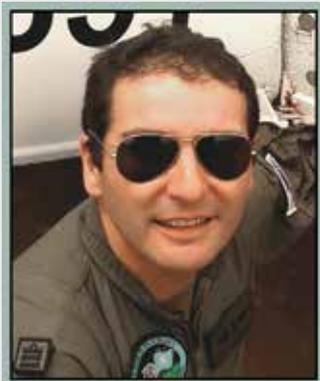
crimen internacional, el terrorismo globalizado y el narcotráfico, entre otros, hacen que las fronteras dejen de existir y se permeabilicen, y nos encuentren enfrentando riesgos y amenazas que hace un tiempo serían impensados. Los conceptos de seguridad y defensa manejados en simultáneo por algunos expertos, encuentran a nuestras Fuerzas involucradas en la protección de sus coterráneos y la región desde un punto de vista de la seguridad, desde el apoyo y protección en desastres naturales, pandemias mundiales —brindando su ayuda en todo momento y lugar.

Pero hoy el enemigo es invisible y no distingue uniformes, ni medios, ni fronteras, ni realidades económicas. Así, los esfuerzos deben ser globales, la cooperación internacional reforzada, los contactos e intercambios más fluidos y el espíritu de colaboración debe manifestarse permanentemente. En definitiva, todas las acciones que buscan ese estado de bienestar en las poblaciones, ese estado de paz deseado y que es consecuente con las expectativas que las Naciones Unidas buscan en sus objetivos. Ahí nos encontramos los militares, como garantes de la paz. Pero al decir de nuestro José Enrique Rodó<sup>19</sup>, no queremos la paz simplemente por “incapacidad para la guerra”. Anhelamos la paz por “comprenderla hermosa y fecunda”. Entonces, para ello, debemos tener “aptitud para la guerra”, ya que la paz no deja de ser ese ideal maravilloso y casi inalcanzable. Sin ánimo de hacer apología de la guerra, ya que recordamos siempre que los militares debemos pelearlas, sí debemos entender que la experiencia adquirida de nuestras mujeres y hombres en el cumplimiento de misiones de paz de Naciones Unidas en regiones complicadas, su compromiso y dedicación, su esfuerzo y el sacrificio de su propia vida, su entrega y una permanente vocación para la paz, es parte de esa aptitud y actitud para la guerra o así debería ser; volcada a las nuevas generaciones que se entrenan, se preparan y enfrentan día a día los riesgos de la profesión militar con orgullo y adquieren el desarrollo profesional y humano en beneficio de los más desprotegidos. □

## Notas

1. Helicóptero utilitario, bimotor, de fabricación norteamericana, por la fábrica Bell.
2. United Nations Mission in Etiopia and Eritrea.
3. Medical evacuations.
4. Casualty Evacuations.
5. Resolución Asamblea General N° 2098/28 de marzo 2013.
6. Fuerzas Armadas de la República Democrática del Congo.
7. <https://www.refworld.org/es/pdfid/54be50f24.pdf>.
8. Encontrados por Monusco y trasladados a Beni o Goma. La Uruavu efectuó algunas de estas operaciones.

9. Helicóptero anticarro sudafricano fabricado por la empresa sudafricana Denel Aerospace Systems.
10. Helicóptero de ataque de origen ruso y utilizado por un centenar de países, fabricado por Mil.
11. El Atlas Oryxes es un helicóptero utilitario de tamaño mediano fabricado por Atlas Aircraft Corporation (ahora Denel Aviation) de Sudáfrica.
12. Piloto, copiloto, mecánico de vuelo, rescatista/artillero.
13. Comandante de las fuerzas militares desplegadas en la misión.
14. <https://www.elpais.com.uy/informacion/helicoptero-fau-alcanzado-fuego-hostil-congo.html>.
15. Skids apenas apoyado en el suelo, helicóptero con un poco de potencia aplicada.
16. Letter of agreement.
17. RPG-7 Lanzagranadas de origen soviético y armamento de las fuerzas rebeldes en el Congo.
18. Fuerzas Armadas.
19. Rodó, José Enrique 1871-1917, escritor y político uruguayo.



**Coronel Andrés Leal, Fuerza Aérea Uruguaya**

Actualmente sirve como Comandante del Contingente Uruavu desplegado en la RDC. 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 3.400 horas de vuelo de las cuales 3.000 son de helicópteros, y cerca de 1.600 horas en cielos africanos, es Piloto Comandante de variadas aeronaves de ala fija y rotatoria. Posee siete despliegues en misiones de Paz de ONU en Eritrea, Etiopía y RDC acumulando 60 meses en área de misión como tripulante de la aeronave Bell 212.