

Sin duda, otros de los protagonistas anónimos en la labor de ayuda humanitaria para los compatriotas del eje cafetero fueron los pilotos, civiles y militares, sobre quienes recayó la gran responsabilidad de trasladar víveres, medicamentos, personal y todo lo que fuera necesario para atender las necesidades de la zona. Uno de los participantes en este trabajo fue el Mayor Carlos Romero, quien todavía conserva en su mente el panorama desolador que él mismo pudo observar desde el aire mientras volaba un CN-235 hacia el sitio de la tragedia. En sus veinte años de experiencia como piloto de avión ha tenido muchas experiencias, algunas agradables, otras trágicas, pero **"ninguna tan desgarradora como esta"**, señala en tono pausado, y, como si recorriera en su mente por un instante todas las imágenes de angustia y dolor de los miles de damnificados de la zona, continúa analizando la experiencia vivida. **"Esto lo pone a pensar a uno que no tiene porqué quejarse de nada... Hay cosas más importantes por las cuales nos debemos preocupar, y es por la precaria situación en la cual quedaron nuestros compatriotas"**.

LA MISIÓN DE UN PILOTO

LOS HOMBRES QUE FRENTE A LOS CONTROLES DE MANDO DIRIGIERON LAS AERONAVES, INDISPENSABLES EN LA TRAGEDIA DEL VIEJO CALDAS, FUERON PROTAGONISTAS DE LO QUE POCOS CONOCIERON, PERSONAS QUE TRABAJARON CASI DE INCOGNITOS POR LOS AIRES Y QUE OBSERVARON DESDE LAS ALTURAS LA MAGNITUD DEL DESASTRE.

Por • César Salazar

ADIOS VACACIONES

Las vacaciones y los descansos fueron suspendidos para el personal de Catam, y los pilotos fueron los primeros en estar listos para iniciar el trabajo, que sería todo un reto.

Este piloto, en compañía de su esposa y sus dos hijos, se encontraba en casa gozando de sus respectivas vacaciones, programadas hasta el sábado 30 de enero. El Mayor Romero sabía de la tragedia, pero no pensó que fuera de tan grandes proporciones; sin embargo, al escuchar por las noticias la verdadera magnitud del desastre, se preparó porque sabía que en pocas horas sería llamado. La misión de un piloto es volar cuando las necesidades lo requieren.

Efectivamente, una llamada telefónica del escuadrón de transporte de la base, encargado de programar las tripulaciones y los turnos de vuelo, puso fin a sus vacaciones, sin que esto lo tomara por sorpresa. **"A las 9:30 a.m. del**

día miércoles fui llamado para que apoyara las operaciones, en vista de que los pilotos ya llevaban dos días volando constantemente y se necesitaba relevar la gente, así que en veinte minutos llegué a Catam y a partir de las once, inicié mi primer vuelo a la ciudad de Armenia. El tráfico era impresionante para llegar allí, por la cantidad de aviones que entraban y salían del aeropuerto. Eran cuatro Hércules y cuatro Casa volando continuamente, más los distintos aviones de los ministerios y las entidades que también llevaban ayuda".

Las arduas jornadas de trabajo no impidieron que la operación continuara, pues ante todo, estaba el querer ayudar a quienes lo necesitaban, así que en la mente de los pilotos existía sólo el deseo de llegar a su destino y volver a iniciar el recorrido. **"Yo duré trabajando hasta el sábado, y alcancé a trabajar noches completas, con cuatro vuelos. Despegaba de Catam a las 8 p.m. y terminaba mi último vuelo a las 7 a.m. Eran doce y hasta trece horas continuas de trabajo"**.

Por cada cuatro aviones había cinco tripulaciones, de tal forma, que mientras cuatro volaban, una sola descansaba. Cuando llegaba algún piloto de un recorrido, inmediatamente subía a otro avión que estuviera cargado. De esta forma, rotaban y agilizaban el trabajo durante toda una noche.

“Ver la cantidad de gente en el aeropuerto de Armenia esperando salir o esperando por alimentos fue lo más impactante para mí”.

LOS OBSTACULOS

Debido a que la tragedia tomó por sorpresa a todo el país, hubo una serie de dificultades y limitaciones en las operaciones, las cuales hicieron más dispendioso el trabajo de los pilotos, y en algunas ocasiones los expusieron a riesgos técnicos, como en Armenia, donde el aeropuerto quedó bastante averiado y la torre, inhabilitada, de tal forma que los controladores operaron desde la estación de bomberos que no tiene visibilidad hacia los aviones.

“Era una situación de desespero por ayudar a la gente. Todo estaba saturado, la rampa del aeropuerto, las comunicaciones... el cargue y descargue dificultaba nuestra movilización, ya que este se hacía a hombro ante la falta de maquinaria, y cada avión llevaba entre cinco y quince toneladas de carga”, asegura el Mayor Romero, sorprendido por la magnitud de la tragedia y la compleja operación que fue ejecutada para contrarrestarla.

Pero no fue únicamente difícil para los pilotos tener que sortear todos los obstáculos técnicos y humanos o de tiempo y espacio, sino también tener que enfrentar cada hora el panorama desolador de los damnificados por un fenómeno impredecible e imposible de evitar: **“Ver la cantidad de gente en el aeropuerto de Armenia esperando salir o esperando por alimentos fue lo más impactante para mí”**. Pese al impacto psicológico que una catástrofe como la de Armenia puede causar, la satisfacción por el deber cumplido es superior: **“Queda uno satisfecho como colombiano y como piloto, de haber puesto un granito de arena en esta labor de ayuda, al ver cómo miles de compatriotas perdieron en catorce segundos lo de toda una vida”**.

Y como este piloto de cuarenta y tres años, al servicio de la Fuerza Aérea Colombiana, existen otros más que en el anonimato trabajaron hombro a hombro y valerosamente para que miles de personas angustiadas y sin saber qué hacer para suplir sus necesidades por causa de un fenómeno de la naturaleza, recibieran la ayuda humanitaria de otros millones de colombianos, igualmente anónimos.



MISION DE UN
PILOTO