

VÍCTIMAS Y DAÑOS DE LA GUERRA



Juan Bancalero Castro

Voy a relatar en este mi artículo lo que ha sido la destrucción del avión de carga más popular de la era de la aviación debido a esta guerra que se está librando entre esos dos países: Rusia y Ucrania, y que nos está afectando al

resto de la Unidad Europea, con casi seis millones de refugiados, así como una gran cantidad de fallecidos de los dos bandos, muchos de ellos civiles. Pero es que también el sector aéreo está sufriendo como pocos este conflicto, y es que aquel 3 de diciembre de 2021, aunque parezca una fecha lejana, es sin embargo digna de tener en cuenta por la importancia de la iniciación de la misma, ya que ese día los servicios de inteligencia de los Estados Unidos advertían que *“Rusia está planificando una posible intervención militar contra Ucrania en 2022, involucrando a aproximadamente 175.000 militares”*, lo cual señaló entonces una agencia de noticias, citando fuentes gubernamentales. Todos los periódicos atestiguan la escasísima relevancia que se le dio a tan importante aviso, excepto el Washington Post, que advirtió que los satélites mostraban imágenes de la concentración de tropas rusas cerca de la frontera con Ucrania.

Sin embargo es justo afirmar que lo ocurrido en la madrugada del 23 al 24 de febrero de 2022 pilló por sorpresa a casi todo el mundo, pues Rusia había iniciado la invasión a gran escala de su vecina Ucrania, y lo que muchos esperaban que fuera una operación relámpago, pronto quedó claro que se le iba a atragantar al régimen de Vladimir Putin. Pero más allá de esta tragedia bélica, supone un enorme

daño al desarrollo de un país, así como la pérdida de vidas humanas, pues llevan varios años mirando a Occidente intentando de dejar atrás su pasado soviético.

Además de las consecuencias directas, con el cierre del espacio aéreo a las sanciones que van camino de dinamitar la aviación civil, cosa que nos preocupa y mucho al resto de países, el aumento de precios del combustible, o la incertidumbre que puede generar en muchos viajeros que quizás sean reacios a volar a otros países, también es de tener en cuenta las numerosas pérdidas materiales originadas por este conflicto, entre las que destaca la destrucción del que era posiblemente el avión más famoso del mundo, el Antonov An-225, con indicativo aeronáutico MRIYA (“sueño” en ucraniano). Este avión se elevó por primera vez el 21 de diciembre del 1988, diseñado como una evolución de su hermano pequeño el An-124, su estructura de figura mastodóntica con sus seis motores parece atentar contra todos los principios básicos de la física en cada uno de sus vuelos.

Sin embargo, esta joya de la ingeniería aeronáutica, que posee numerosos récords, principalmente por su capacidad de carga, logró superar las turbulencias ocasionadas por el desmoronamiento de la URSS y de la empresa fabricante Antonov, pero pudo operar vuelos de carga por casi todo el mundo durante tres décadas, hasta que Rusia decidió invadir Ucrania. Este avión tenía una actividad más bien limitada pues por sus características, se convirtió en el avión más reconocible en todo el mundo, aunque era muy difícil de rentabilizar sus operaciones ya que se calcula que una hora de vuelo costaba más de 35.000 dólares. Claro que era ideal para mover y transportar



Antonov An-225 Mriya

AVIACIÓN

grandes volúmenes de carga, así como transportar materiales de grandes dimensiones, pero sea por su precio o sus limitaciones solo se fabricó un único avión de este tipo.

Fue el pasado 6 de febrero cuando el An-225 regresó al aeropuerto de Antonov tras completar un vuelo procedente de Billund en Dinamarca, fue estacionado en el lugar que le correspondía en ese aeropuerto, el cual está instalado en la localidad de Hostómel, a unos 30 kilómetros al Noroeste del centro de su capital Kiev.

El avión se encontraba en su fase de mantenimiento, teniendo uno de sus motores desmontado cuando Rusia inició la invasión, y la mala fortuna quiso que ese mismo aeropuerto de Hostómel se convirtiera en uno de los objetivos prioritarios para el ejército ruso en las primeras jornadas de combate. Según las informaciones que publicaron numerosos medios, la estrategia militar de Rusia era hacerse con el control de un aeropuerto en las proximidades de Kiev, lo cual le permitiría transportar a allí más rápidamente tropas y material, con el objetivo último de hacerse con el control de la capital. Por eso lanzó una gran ofensiva con unidades aerotransportadas y con la intervención de decenas de helicópteros, los cuales se encontraron con una férrea resistencia del ejército defensor.

Es cierto que Ucrania los detuvo en un primer momento en su asalto al aeropuerto, aunque al final después de enfrentamientos de varios días, Rusia hizo valer su superioridad de medios y en ese fuego cruzado, el avión estaba en el lugar equivocado en el momento equivocado y no logró esquivar su destino. Después de días de rumores contradictorios (el propio fabricante llegó a negar la destrucción del avión), la crónica sobre el terreno de una reportera de la televisión rusa, dio a conocer la realidad, mostrando imágenes de lo que parecía inaudito, el Antonov An-225 había sido destruido. Esta destrucción, aunque no se puede comparar con el sufrimiento que los ucranianos están padeciendo en esta guerra, representa la catástrofe que está provocando esta invasión.

El avión MRIYA en el año 2009 cambió de imagen incorporando los colores de la bandera ucraniana, en sustitución de la pintura con una franja roja de la evocación soviética, siendo el mayor orgullo para el sector aéreo de Ucrania, y en concreto para su fabricante, la empresa Antonov.

Pronto surgieron los comentarios sobre la posible reconstrucción de este avión, considerando la existencia de un segundo fuselaje que no se terminó de completar y que el fabricante tenía en sus instalaciones en Kiev, el cual al final también fue bombardeado por los rusos. De hecho, la compañía



Helicóptero de ataque Mil Mi-24 "Hind"

estatal ucraniana Ukroboronprom publicó un comunicado, que debemos interpretar como propaganda, en el que se anunciaba que el avión sería reconstruido y la valoraba esos trabajos en 3.000 millones de dólares y "que los pagará Rusia".

Durante sus años de servicio, el Antonov An-225 MRIYA estuvo presente en tres

aeropuertos españoles, en concreto: Palma de Mallorca, Torrejón y Vitoria. En el 2003 fue debido a un fallo de uno de sus seis motores por lo que se desvió a Palma, donde permaneció varios días hasta que los técnicos de Antonov completaron su reparación. En el 2004 volvió al aeropuerto balear pero esta vez para repostar. Un año después, en 2005, el avión se presentó en la Base de Torrejón, un destino en el que repitió en 2015, en esa ocasión contratado por el Ministerio de Defensa para apoyar el despliegue de tropas españolas en África por la crisis de Mali. Y el tercer aeropuerto de la lista de destinos españoles del An-225 es el de Vitoria, donde este gigante ucraniano aterrizó en 2010 cargado de teléfonos móviles fabricados en China "vino muchísima gente al aeropuerto para verlo y su tripulación se portó de maravilla, dejaron a todo el mundo que pudiera pasar a verlo por dentro y tomar fotografías" según recuerda Jesús Sagastuy,

miembro de la Junta Directiva del Aeroclub de Vitoria Heraclio Alfaro.

Al margen de lo que pueda ocurrir en el futuro, pues no se pueden hacer previsiones mientras el conflicto siga en curso, merece la pena echar la mirada al pasado, a la historia que escribió este avión desde su primer vuelo en 1988, hasta febrero de este año. Sobre su imponente tren de aterrizaje de 32 ruedas, en su bodega transportó



Bodega de carga del An-225

casi todo: desde helicópteros hasta vagones de ferrocarril, voló a República Dominicana con ayuda humanitaria para los afectados por el gran terremoto que sufrió Haití, al igual que en la pandemia se sumó al esfuerzo internacional, realizando transportes para hacer frente al coronavirus.