

Los medios de carga y descarga no siempre son los más idóneos. **La experiencia adquirida por nuestros supervisores de carga** a lo largo de todos estos años operando en África **es fundamental** para el buen desarrollo de la misión. Se constata que ante la falta de medios **el factor humano resulta decisivo.**

**D**espués de 16 meses como integrante del Destacamento Marfil destacado en Dakar (Senegal), esta nueva misión ha sido encomendada para continuar realizando misiones de transporte aéreo, mayoritariamente logísticas aunque sin descartar las amplias posibilidades que proporciona el avión C-295 a nivel táctico. Dado el carácter expedicionario del Ala 35 en sus muchos años de historia y misiones en dicho continente, este nuevo escenario no deja de ser un “viejo conocido” para muchos de sus componentes.

Precisamente el pasado año se ha celebrado el 25 aniversario de la misión UNTAG (Grupo de Naciones Unidas de Asistencia a la Transición) en Namibia de la que el Ala 35 formó parte. Esta fue la primera ocasión en la que el Ejército del Aire participaba en una misión OMP (Operación de Mantenimiento de la Paz) en el marco de Naciones Unidas. Posteriormente, se llevaron a cabo destacamentos en Ruanda (1994-1995) y Chad (2008-2009). Éste último fue el segundo destacamento en el que se participó con el avión C-295, que se encuentra actualmente asignado al Ala 35 y que previamente ya había demostrado su gran capacidad de adaptación en su primer destacamento de Afganistán entre los años 2006 y 2008.

Una vez expuesta la trayectoria histórica del Ala 35 en el continente africano, hablando ya del presente me centraré en el destacamento Marfil.

Como resultado de las resoluciones 2071 y 2085 dictadas por el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, el Consejo de Ministros decidió resolver la participación de España en el marco de la crisis en Mali. Por ello, el Destacamento Marfil se encuentra desempeñando la “Operación Apoyo a Malí” con misiones de Apoyo mediante Transporte Aéreo Táctico en beneficio de la Operación SERVAL de las Fuerzas Armadas francesas, dentro del marco de cooperación internacional para estabilizar Malí, cediendo a Francia el OPCON (Control de la Operación). Como misión secundaria está el apoyo a las fuerzas españolas desplegadas en Malí, y aquellas que pueda encomendar CMOPS.

Desde el día 26 de enero de 2013, conforme a la Directiva Inicial Mi-

**EL ALA 35  
Y SUS DESTACAMENTOS  
EN ÁFRICA**

# ¡ADIÓS MARFIL, BIENVENIDO MAMBA!

**DAVID MARTÍNEZ GUILLÉN**  
*Capitán del Ejército del Aire*  
*Fotografías del autor*

El Ala 35 continúa su andadura por el continente africano, ya que desde principios de octubre de 2014 participa como parte del Destacamento Mamba desde Libreville (Gabón) en apoyo de la misión en curso en la República Centroafricana.

litar 03/13 firmada por el JEMAD y al OPLAN 00058 del CMOPS, se está llevando a cabo la participación de las Fuerzas Armadas españolas con la misión específica de apoyar la Operación SERVAL francesa y la Misión Internacional de Apoyo a Malí con Liderazgo Africano, AFISMA, aunque desde el 1 de Julio de 2013 ésta última se transformó en MINUSMA (Misión Multidimensional Integrada de Naciones Unidas para la estabilización de Malí).

Son catorce los países que componen la JOA (Joint Operation Area) donde se desarrollan las operaciones. Inicialmente fueron Senegal, Malí, Guinea, Sierra Leona, Burkina Faso, Níger, Chad, Nigeria, Ghana, Togo y Benín. En Julio de 2013 se amplió con otros tres países: Argelia, Mauritania y Costa de Marfil. No obstante, en ocasiones a petición del JFACC (Joint Force Component Command, ubicado en Lyon) se solicita autorización al



CMOPS para llevar a cabo operaciones fuera de la JOA establecida.

Desde que el Ala 35 comenzara su participación son muchas las misiones y las horas de vuelo que se han llevado a cabo, habiendo realizado su primera misión con el C-295 el 3 de junio de 2013.

La mitad de los efectivos que compone el destacamento son aportados por el Ala 35 con un total de 24 efectivos: 5 Oficiales pilotos, 4 Suboficia-

les/Tropa supervisores de carga y/o mecánicos de vuelo, 14 de mantenimiento al mando de un Oficial/ Suboficial y 1 Tropa de administración para apoyar a la Plana Mayor del Jefe del Destacamento.

El personal destacado efectúa el relevo cada tres meses excepto los Oficiales pilotos que lo hacen cada 45 días para poder cumplir con la Directiva del JEMA sobre asignación de horas de vuelo.

A través del BOC francés ubicado en las instalaciones militares del Aeropuerto de Dakar se recibe la docu-

mentación necesaria (ATO, ACO, SPINS, COMMPLAN, INTEL, programación prevista,...) para el planeamiento de las misiones que el JFACC ordena. Una vez analizada y con el visto bueno del Jefe del Destacamento se gestionan los pertinentes sobrevuelos y otras coordinaciones necesarias con el personal francés destacado.

Durante el planeamiento y ejecución de las misiones las tripulaciones





toprotección (alertador, dispensador de chaff y bengalas y blindajes).

- Se está operando prácticamente todo el tiempo desde aeropuertos internacionales, en general con longitudes de pista largas (superiores a 8000 ft) y cuyo estado del asfalto es bueno o al menos aceptable. No obstante la capacidad del avión de operar en campos no preparados se prevé esencial en la pronta participación del Ala 35 en el Destacamento Mamba.

- Los apoyos y medios de carga y descarga del avión son en ocasiones bastante limitados.

La mayoría de las misiones realizadas han consistido en el transporte de material y personal militar francés para abastecer los destacamentos que tienen repartidos principalmente dentro de la JOA. Desde el aeropuerto de Bamako (Malí) el Ejército francés coordina y distribuye la logística y abastecimientos necesarios para apoyar las operaciones en curso y es por ello que el destacamento Marfil suele hacer escala en Bamako en casi todas las misiones que se le asignan.

Las cifras aproximadas que resumen la participación del Ala 35 con su avión C-295 son:

- 1.550 horas de vuelo en más de 170 misiones y llegando prácticamente 500 salidas.

- 5.100 pasajeros transportados y superando ya las 510 toneladas de carga.

Cabe destacar que la profesionalidad y el buen hacer del personal de mantenimiento del Ala 35 ha hecho que las averías que han surgido se hayan podido solucionar satisfactoriamente en un corto espacio de tiempo teniendo en cuenta la complejidad que supone operar y mantener la aeronave en zonas de amenaza y con condiciones ambientales duras.

Hasta la fecha las dificultades que supone operar en África no han sido un impedimento para alcanzar un alto grado de satisfacción y un alto índice de operatividad, es por ello que el C-295 está altamente valorado como recurso crítico.

En definitiva, el Ala 35 ha demostrado su gran valía y está dispuesta para seguir haciendo historia afrontando nuevas misiones, como la que en breve dará comienzo con su participación en el destacamento Mamba por tierras gabonesas ■

tienen en cuenta una serie de consideraciones para que éstas puedan ser realizadas con éxito:

- El hecho de estar destacados en Dakar y la vasta extensión que ocupa la JOA suponen amplios periodos de actividad para sus tripulaciones.

- La meteorología es clave ya que se opera con altas temperaturas, en ambiente desértico y con posibilidad de grandes formaciones tormentosas en la zona tropical lo cual obliga a realizar un planeamiento minucioso de la ruta, de la carga de pago y del combustible a bordo ante posibles cambios de ruta y desvíos al alternativo.

- La insurgencia yihadista está presente dentro de la zona de operaciones. Hay que tener especial precaución cuando se opera en las zonas de mayor amenaza y por ello, además de los informes de Inteligencia que se reciben, el C295 está dotado con medios de au-

