



# Destacam

## Operación EUFOR Mantenimiento (2º relevo)

MIGUEL ÁNGEL  
Brigada de

La misión EUFOR TCHAD/RCA nace debido a la magnitud de la crisis humanitaria que vive la región. La Resolución 1778 de 25 de septiembre de 2007 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas aprobó la creación de una misión de Naciones Unidas en la República Centroafricana y el Chad (MINURCAT) y autorizó a la Unión Europea a desplegar fuerzas en esos países por el periodo de un año desde la declaración de la Capacidad Operativa Inicial (IOC), hecho que ocurrió el 15 de marzo de 2008. La operación EUFOR Chad/RCA contará con

3.700 efectivos, una vez completado el proceso de despliegue de los diferentes contingentes. El despliegue incluye un Cuartel General en Yamena y tres batallones multinacionales en el este del Chad y en la República Centroafricana. Con una operación de este tipo, dirigida con el acuerdo de los gobiernos del Chad y la Unión Centroafricana, la Unión Europea refuerza la acción a largo plazo para mitigar los efectos en la población de la crisis de Darfur. Se trata de la mayor operación desarrollada hasta la fecha por la Unión Europea en África y supone un verdadero reto dadas

la situación de la región, la extensión del área a cubrir y las dificultades logísticas. Los objetivos son: contribuir a la protección de la población civil, en particular a los refugiados y desplazados, facilitar la distribución de ayuda humanitaria y la libertad de movimiento del personal de las organizaciones internacionales y de las Naciones Unidas que trabajan sobre el terreno, mejorando la seguridad en la zona de operaciones, instalaciones y equipos.

El primer avión C-295 aterriza en Yamena el 2 de junio de 2008. Comienza el despliegue del destacamen-



*Destacamento Sirius.*

# Destacamento Síríus

## TCHAD/RCA septiembre-diciembre 08

**GARRIDO MERCHÁN**  
Aviación

to SIRIUS y el 19 de junio de 2008 alcanza la plena operatividad.

El destacamento Sirius, desplegado en Camp Europa, en Yamena (capital del Chad), consta de dos aviones T-21 (C-295) del Ala 35, realizando misiones de transporte, siendo su principal destino Abeche, en la frontera con Sudán, donde se encuentra el Cuartel General Avanzado (FHQ) de la misión EUFOR Chad/RCA y 68 com-



ponentes, que incluyen tripulaciones, mecánicos, personal de apoyo y seguridad, procedentes de distintas unidades y ejércitos españoles, formando una unidad independiente y funcional, 17 de los cuales, pertenecientes a distintos escuadrones del Ala 35, integran, valga la redundancia, el Escuadrón de Mantenimiento en Zona de Operaciones -Z.O.- (intrateatro EUFOR), estructurado en las di-

versas secciones de trabajo: Jefatura de Mantenimiento con su secretaría, flota, oxígeno, motores, estructura, control de calidad, electricidad, electrónica, línea y armamento. Estos componentes a su vez para la realización de las labores de mantenimiento se subdividen en dos equipos de trabajo, el A y el B mandados cada uno de ellos por los componentes mas antiguos del Destacamento, pertenecientes al Cuerpo de Especialistas.

Las actividades principales del Escuadrón de Mantenimiento en Z.O. son: actividades de lanzamiento y recuperación de aviones como inspecciones pre y post-vuelo, aparcamiento, carga

de combustible, enfundado y anclaje; actividades rutinarias de mantenimiento como carga de LOX (oxígeno), comprobación y llenado de niveles, lavado de avión, motores y engrase del tren de aterrizaje; inspecciones, resolución de averías y el control y organización de repuesto y equipo AGE. Se dispone de SL-2000 (sistema informático de gestión de material), su funcionamiento en ocasiones es lento, pero se pueden realizar las devoluciones, recepción de material, y regularización de datos.

El ritmo de trabajo es continuo, (H24), durante la duración del destacamento teniendo en cuenta que lo fundamental es permitir el vuelo del avión, para ello cada día, por decirlo de alguna manera, uno de los dos equipos está de servicio, atendiendo a todas las necesidades de los vuelos para ese día, incluidas las posibles averías, el otro equipo está de reserva.

Para el cumplimiento de la misión encomendada cada equipo de trabajo dispone de teléfonos móviles y walkies, además de vehículos para sus necesidades de desplazamiento.

Los trabajos diarios en cuanto a mantenimiento de aviones van desde la planificación de los trabajos: averías, inspecciones, prevuelos y post-vuelos, etc, hasta garantizar, en la medida de lo posible, el material y repuesto necesario para evitar contratiempos.

## EN UN DÍA CUALQUIERA EN EL CAMPAMENTO EUROPA

Nuestro horario está supeditado principalmente a las misiones. Normalmente hay dos misiones diarias,



*Entrada a Camp Europa.*



*Lavado de compresores.*



*Resolución de averías.*

separadas en el tiempo entre las 6:00 HL (hora local) y las 13:00 HL. Ello supone comenzar la actividad mucho antes de la salida del primer avión: aseo, desayuno y como es sabido, es recomendable tener preparado para el vuelo el avión al menos una hora antes, además de invertir un tiempo, que puede llegar a ser considerable,

en ir desde Camp Europa (campamento de vida) a Camp Kossei, (campamento donde están basados los dos aviones), por la distancia y los controles de salida y entrada en los campos y por supuesto al horario francés.

El equipo de mantenimiento para ese día debe estar en el avión al menos una hora antes del inicio de la misión, entre otros motivos para realizar la inspección pre-vuelo y detectar, si existe, alguna anomalía que pueda obligar a cancelar o retrasar la misión, intentar repararla o al menos tenerla presente para cuando vuelva el avión, siempre supeditado, a la operatividad.

Una vez desenfundado y realizada la inspección, el avión se le da listo para realizar el vuelo. Llegan las tripulaciones, realizan su inspección, se monta carga, embarcan los pasajeros y... 1,2,3 "ignición", arranque de motores.

Durante el destacamento, dadas las circunstancias particulares de la zona, altas temperaturas, tormentas, excesiva humedad, etc, y la filosofía propia de la misión nos obliga a estar especialmente atentos en todas las actuaciones del avión, arranques, paradas, pruebas de sistemas, ya que de esa forma podemos detectar posibles averías, prácticamente mimamos

el avión. Y lo cierto es que ante cualquier comentario de las tripulaciones, aunque sólo sea un "parece", allá vamos a la carga, por si acaso.

Una vez que el "pájaro abandona el nido" disponemos de unas tres horas y media o hasta la salida del siguiente avión, tiempo que empleamos en preparar el siguiente vuelo,

material por si hay que reparar alguna discrepancia anotada en el parte II o una “eventual” inspección de 30 h. cumplida. También, como siempre, todo es mejorable, intentamos, dentro de los medios de los que disponemos, mejorar y nunca mejor dicho, las instalaciones tanto de vida como de trabajo. En algunos momentos puntuales, a nivel de mantenimiento, necesitamos de instalaciones y medios del personal francés (Camp Kossei es una base francesa), el cual hasta ahora no ha tenido ningún inconveniente en ofrecernos el apoyo que hemos necesitado, lavadero para lavar los aviones, gpu’s, escaleras, tractor para remolcar el avión, y últimamente, dado que los aviones empiezan a operar en campos no preparados es recomendable lavar con cierta asiduidad los compresores de los motores para que mantengan sus performances.

Hay muchos días en los que las misiones se alargan, por lo que se recibe el avión de noche, y como no, “Murphy no está dormido a estas horas”, a veces, viene con avería, o hay que cargar los convertidores de oxígeno o realizar la siempre esperada revisión de 30 h., lo que nos obliga a alargar la jornada. Bueno no es para tanto y como decimos aquí: “es lo que hay” y ¡...aquí, a destajo!, dos frases que se han hecho célebres durante el Destacamento. Después viene el relajo, briefing, petición de material, montajes y desmontajes de piezas virtualmente en el SL2000, informes,



*Acompañados del personal irlandés en Goz-Beida.*



*Avión cargado.*



*Aparcamiento de aviones.*

actualizar horas y cumplimientos, bueno, algo se puede dejar para mañana, después ducha, cena ó al revés, llamadita a casa y a dormir.

No todo es trabajar, también tenemos nuestros ratos de ocio. Aquí, en Camp Europa, nos jactamos de tener la mejor tienda de ocio de todo el campamento, “la 12x12”. Y no solamente dentro del campo también fuera de él.

Y como no, teníamos que hacer alguna excursión. El lugar elegido fue “Goz Beida”, al este del país, y de paso cambiar el motor n°: 2 del avión 40, el cual sufrió un serio percance, obligando a hacer una parada



*Vista aérea de Camp Kossei.*

de motor y toma de emergencia. La pista y plataforma de aparcamiento es una alfombra de piedras y arena, mucho sol y calor. Bueno, manos a la obra. El jueves 13 de noviembre lo invertimos en organizar el repuesto y material (el motor y utilaje nos lo trajo un avión desde España). Durante cuatro días, prácticamente de sol a sol, y con la ayuda inestimable del personal de Camp Ciara, destacamento irlandés, en cuanto a traslado al campamento, comida y alojamiento, algo de maña y un poco de buena suerte, los integrantes del equipo de mantenimiento, acompañados para labores de seguridad por personal de EADA y SEADA, emprendimos la empresa que al principio se nos antojó algo complicada.

Al final del cuarto día, prácticamente anocheciendo, iniciamos las primeras pruebas de motor que continuamos al día siguiente. El martes, 18 de noviembre el T21-40 volvía a tomar tierra en la pista de Yamena.

Hasta el 25 de noviembre de 2008, el destacamento Sirius ha realizado 410 misiones de transporte, con un total de 846 horas de vuelo, en las que se han transportado un to-

tal de 6.958 personas y más de 379.000 kg. de carga, estos datos dan una idea del volumen de trabajo al que se ve sometido tanto el material como el personal. Y hay que decir que hasta ahora, a nivel de mantenimiento, no ha habido ninguna avería que haya inmovilizado el avión el tiempo suficiente como para cancelar alguna misión, obviando el cambio de motor, que fue solucionado en un tiempo recordadas las circunstancias particulares en las que se desarrolló la avería en Z.O.

De todas formas todos los integrantes del destacamento Sirius somos conscientes de la importancia, aunque sea indirecta, de la misión encomendada, no escatimamos esfuerzos, cada uno a su nivel, para que todo esté preparado y listo para que el "pájaro, pueda abandonar el nido" y pueda con su vuelo paliar, aunque sea muy poco, la magnitud de la crisis humanitaria que vive esta región ■



*Acabando...*