

# Ala 49, operación de seguridad cooperativa en Mauritania

JUAN M. CHOMÓN PÉREZ  
*Comandante del Ejército del Aire*

## EL CONCEPTO DE SEGURIDAD COOPERATIVA

**T**ras el fin de la guerra fría, el concepto de seguridad a nivel internacional tuvo que ser revisado.

En un nuevo panorama internacional en el que la bipolaridad asociada a dos grandes superpotencias (EEUU y URSS) había desaparecido, los conceptos de contención, estabilidad nuclear y disuasión cedían su hegemonía a nuevos conceptos de seguridad. Entre estos conceptos emergió con fuerza el de seguridad cooperativa.

Este concepto, el de la seguridad cooperativa, tiene un carácter no solo militar sino también civil. Dentro del

ámbito de la defensa pretende reducir la incertidumbre que los estados sienten en relación a la violencia interestatal mediante diversos mecanismos, como una mutua regulación de capacidades militares, la realización conjunta de prácticas operacionales o el desarrollo mutuo de capacidades.

Dentro de este marco, el Estado español a través del Ministerio de Defensa, desarrolla misiones de seguridad cooperativa en diversos países como Senegal, Cabo Verde, Mauritania, etc.

En octubre del 2015, el Ala 49 participó por primera vez en estas misiones, con una aeronave tipo D4-VIGMA y 16 hombres, llevando a cabo una ope-

ración de seguridad cooperativa en Senegal en la que se ayudó a desarrollar algunas capacidades ya existentes en el Ejército del Aire senegalés e implementar otras nuevas. Entre ellas la capacidades de “Search and Rescue”, de Vigilancia Marítima y de ISR (“Intelligence Surveillance and Reconnaissance”) y fundamentalmente de IMINT (“Images Intelligence”).

Posteriormente el D4 VIGMA (CN-235-02V) despegó el 9 de mayo de este año con rumbo a Mauritania, donde el personal del Ala 49 permaneció durante dos semanas, a fin de realizar una misión de operación de seguridad cooperativa, similar a la desarrollada en Senegal en el 2015.



## MAURITANIA Y SU EJÉRCITO DEL AIRE

Mauritania es un país en claro crecimiento, pero aún con escasas infraestructuras y en donde, por ejemplo, el alcantarillado es por el momento inexistente. Antigua colonia francesa, su población tiene en su mayoría un origen nómada que abandonaron hace menos de 60 años, con lo cual gran parte de los habitantes de más de 50 años nacieron en “haimas” en mitad del desierto. Más de 14 tribus conviven entre sí, comunicándose mediante el lenguaje hasanilla, un dialecto del árabe clásico que deja en segundo lugar al francés, solo hablado por las élites del país. La esclavitud fue abolida en este país hace apenas 10 años, pero las formas de vida ligadas a ella y la estratificación social, en función de la raza, aún están claramente arraigadas en Mauritania.

Mientras se escriben estas letras la fiebre del oro se apodera de parte de la población. Más de 30.000 personas han dejado la ciudad de Nuakchot y sus pocos remunerados trabajos para dirigirse a un punto del desierto, situado 400 kms. al norte de la capital, en las proximidades de la mina de oro de Tasiasts, explotada por la empresa Kinross, en cuyas arenas con simples



*Tripulante observador fotógrafo del Ala 49 con población local.*

detectores de metal se ha encontrado oro. Al mismo tiempo se finalizan, en esta república islámica, los proyectos de un nuevo aeropuerto internacional con dos pistas de aterrizaje y una nueva universidad entre otros. Si a estos proyectos les sumamos las prospecciones petrolíferas, que ya han dado como fruto la explotación de un primer pozo 40 kms. mar adentro, al oeste de la capital, y el hallazgo de gas natural al norte del país, se dibuja un panorama bastante esperanzador para el país.

En un país en que el ejército tiene un gran poder y en el que el jefe de Estado Mayor de los Ejércitos es la segunda mayor autoridad “de facto” tras el presidente Abdelaziz, el Ejército del Aire mauritano tiene una estructura que desde el punto de vista de los ejércitos europeos no podría sino calificarse de peculiar. Con tan solo unos 300 efectivos y un rango máximo de coronel ostentado por el JEMA mauritano, cuenta sin embargo en su haber con casi treinta aeronaves, la mayoría de ellas cedidas por terceros países. Estas cifras nos muestran un ratio de aeronaves/personal muy elevado y desde luego mucho mayor que el de nuestro Ejército del Aire.

Las dos únicas bases aéreas mauritanas se encuentran en Nuakchot y en Atar.

En Nuakchot, la pista es compartida con el aeropuerto internacional, situado en mitad de la ciudad a menos de dos kilómetros de la costa. Sus instalaciones militares dan cabida al Estado

Mayor, un centro de operaciones y a dos hangares en donde “duermen” diariamente dos Cessna-208 (Grand Caravanne), regalo de EEUU, dos copias chinas del helicóptero Dauphine, varios helicópteros AX-108 de origen italiano, una avioneta Pilatus PC-07 y finalmente un precioso DC-3 en perfecto estado de revista.

Tanto el DC-3 como la Grand Caravanne han sido equipados con sistemas electrónicos tipo FLIR (“Forward Looking Infrared”) y son mantenidos por el Ejército estadounidense, lo que les permite llevar a cabo misiones de IMINT (Inteligencia de Imágenes) que tienen como principal objetivo el control de sus fronteras y de la parte del Sahel mauritano, en que tienen lugar actividades de contrabando u otras típicas del crimen organizado, o en donde en ocasiones se refugian grupos terroristas, provenientes de países vecinos como Argelia, en concreto AQMI (Al Qaeda en el Magreb islámico), o del norte de Mali, región de Azawad, en donde operan MUYAO (Movimiento de Unidad de la Yihad en el África Oriental) o Ansar Dine.

En la Base Aérea de Atar, 350 kms. al interior, en mitad del desierto, el Ejército del Aire mauritano ha creado hace menos de diez años su “Ecole de l’Air”, albergando al mismo tiempo también a su escuadrón operativo más avanzado, que tiene como misión principal el control de sus fronteras, estando equipado para ello con aviones de ataque a suelo, Super Tucano EMB314 y Tucano EMB312.

Antes de que fuese creada su “Ecole de l’Air”, la mayor parte de los pilotos y técnicos del Ejército del Aire mauritano se formaban previamente en países extranjeros, la mayoría de ellos francófonos (Marruecos, Francia, Túnez) para sortear la barrera lingüística, aunque también en ocasiones en otros países como España o EEUU. La formación actualmente se lleva a cabo en su mayoría en la Base Aérea de Atar, sobre aeronaves Aeromakki tipo F-260 para luego pasar al Tucano y finalizar la formación volando el Super Tucano, en el caso de los pilotos de caza. Los pilotos de transporte, tras volar el F-260, continúan su formación en las aeronaves de transporte antes mencionadas y con base en Nuackchot.

*Superpuma en parking militar.*



La joya de la corona, a nivel de aviación, son sin duda los SuperTucanos y Tucanos comprados a Francia, que equipados con cañones de ataque a suelo automáticos de 20 mm. y con capacidad para suelta de bombas convencionales, incendiarias o de racimo, proporcionan la capacidad necesaria de ataque a suelo. En un escenario de superioridad aérea dentro de sus fronteras y en el que la amenaza desde el suelo solo puede provenir de artillería aérea ligera, RPGs o fusilería, el Ejército del Aire mauritano no ha considerado necesario por el momento la compra de misiles aire-aire (AIM 9-L Sidewinder, MAA1A- Piranha, Python 3 y 4), aire-suelo (AGM 65-Maverick y Delilah-AL) o de bombas guiadas con las que también podría ir equipado el Super Tucano.

#### APORTACIÓN DEL ALA 49 AL EJÉRCITO DEL AIRE MAURITANO

Las tripulaciones del Ala 49 han adquirido en los últimos años un gran bagaje y “expertise”, en las áreas de vigilancia marítima, ISR y SAR, gracias a los destacamentos llevados a cabo bajo bandera de la UE, en la operación Atalanta contra la piratería en aguas del Índico. Esa experiencia se completa



Vista del aeropuerto de Nuakchot después del despegue.

con la participación en otras operaciones para la OTAN, como las misiones “Active Endeavour” en el Mediterráneo, la “Unified Protector” en las costas libias o el desarrollo de otros cometidos, como el servicio de alarma SAR nacional prestado 24 horas al día durante los 365 días del año, o con la instrucción diaria y la participación en multitud de ejercicios nacionales e internacionales.

Este alto grado de cualificación hace posible que el Ala 49 pueda impartir en Mauritania adiestramiento e instrucción al personal del Ejército del Aire mauritano. Éste es un ejército discreto aunque en crecimiento, pero que aspira

a poder mejorar el control efectivo de sus fronteras, de sus aguas territoriales y de sus aguas de zona económica exclusiva. Así mismo, pese a tener firmado un acuerdo con el Ministerio de Defensa español para auxilio en caso de siniestro de aeronaves y su posterior localización y rescate (SAR), el Ejército del Aire mauritano también desea desarrollar las capacidades que le permitan ser autónomo en este área.

Con ese fin, entre el 9 y el 20 de mayo, dentro del concepto de las operaciones de seguridad cooperativa, tripulaciones del Ala 49 realizaron más de 20 horas de vuelo con el D-4 VIGMA sobre territorio mauritano, con personal a bordo tanto de su Ejército del Aire como de su organismo de aviación civil ANAC (“Agence National pour la Aviation Civile”) encargada de la regulación del tráfico aéreo, gestión de aeropuertos, etc.

Entre las misiones realizadas se llevó a cabo la localización de una embarcación de la Armada mauritana, fingiendo estar a la deriva y con un herido a bordo, que fue localizada y a la que se le realizó un lanzamiento simulado de cadenas de salvamento. Posteriormente el herido fue rescatado por un helicóptero Superpuma de nuestro Ejército del Aire que también participaba en el ejercicio.



DC-3 de la Fuerza Aérea mauritana.



La segunda misión se basó en la vigilancia marítima, en la que se identificaron todas las embarcaciones localizadas con el radar marítimo del D-4 y que no transpondían en AIS, sospechosos de llevar a cabo actividades ilícitas en aguas territoriales o aguas de actividad económica exclusivamente mauritana.

El siguiente vuelo consistió en la búsqueda y posterior localización de un vehículo, tipo “pick-up” en mitad del desierto mauritano, con un supuesto herido en su interior, para una vez localizado pasar las coordenadas al Superpuma del Ala 48, quien llevó a cabo su evacuación médica a la Base Aérea de Nouackchott. A continuación se buscaron otros objetivos facilitados por el personal mauritano. Una vez localizados dichos objetivos, se obtuvieron las fotografías (IMINT) de los puntos para realizar un análisis inicial y proceder a la edición de las imágenes, destacando aquellas actividades sospechosas, patrones de vida o elementos críticos que pudiesen tener interés para obtener un producto de inteligencia, como si de una misión ISR se tratase.

La última misión se dedicó a la búsqueda de un piloto simuladamente eyectado en las proximidades de la Base Aérea de Atar, en una de las pocas zonas desérticas pero montañosa del país, con abundancia de oasis, para tras su localización proceder a la posterior coordinación y evacuación a la Base de Atar por parte del Superpuma, (HD-21) español.

De manera simultánea al desarrollo de las misiones, se impartieron más de 20 horas de conferencias basadas en técnicas SAR en mar o en montaña, vigilancia marítima e ISR, fundamentalmente de inteligencia de imágenes.

Esta misión desarrollada por el Ala 49, incluida en el marco de las operaciones de Seguridad Cooperativa, no es una iniciativa de carácter aislado en Mauritania, sino que otras misiones como ésta han sido llevadas a cabo previamente en este país. Es el caso del despliegue de la Guardia Civil española, aún con presencia aérea y marítima permanente en Mauritania, para ayudar en el control sus fronteras que junto con la operación Noble Centinela, en la que también un D4 del Ala 49 desplegó en las Islas Canarias, consiguió en el



*Nouakchott desde la ventana de observadores.*

pasado que se pudiera realizar un control efectivo de la inmigración. Hoy en día, gracias a estas iniciativas, la inmigración a las Islas Canarias proveniente de Mauritania se puede considerar marginal.

España aporta, además de sus capacidades técnicas, un valor añadido muy importante y que es de gran estima para las autoridades mauritanas, el trato personal y las relaciones humanas que en todo momento fueron excelentes en el desarrollo de esta misión y que están marcadas por un tono de cooperación, cordialidad y trabajo conjunto, de igual a igual entre miembros de países soberanos. Este factor, en un país con un alto nivel de orgullo nacional, es algo que, en el caso de la cooperación con

EE.UU. que es una superpotencia o de Francia, que fue su antiguo país colonizador, no siempre es tan obvio. Por ello, pese a que inicialmente tras su independencia el Ejército del Aire mauritano siempre había buscado apoyo en países como Francia o EEUU, las relaciones de cooperación con países como España le resultan de un gran interés y se abren paso de cara al futuro.

Cabe destacar finalmente que Mauritania es un país de importancia estratégica para España y para la Unión Europea y que es miembro de pleno, como España, del Diálogo 5+5 y de su Iniciativa de Defensa, cuyo papel se considera clave para conseguir mejorar la estabilidad en la región del mediterráneo occidental. •



*AX-108 de la Fuerza Aérea mauritana.*