

Memorias de África: El Destacamento Marfil

ÁNGEL G. DE ÁGREDA

Teniente Coronel del Ejército del Aire

FRANCISCO ELÍAS ENTRIALGO

Teniente Coronel del Ejército del Aire



Es una tarde de viernes de primeros de julio en Dakar. La temperatura, como desde hace meses, no se mueve del entorno de los treinta grados con cerca de un noventa por ciento de humedad. En índice de insolación, lo que realmente indica los efectos de los rayos gamma sobre la piel, tampoco ha dejado de ser extremo en todo el destacamento. Y, sin embargo, para la tripulación del Hércules español que acaba de aterrizar, la temperatura aquí es un alivio después

de los más de cincuenta grados que vienen de soportar en sus últimas escalas.

Durante esta misión, además, se cumplen las 4000 horas de vuelo del Destacamento Marfil desde que se estableció en Dakar hace tres años y medio. Algo más de la mitad de las horas han corrido a cargo de los T.10 del Ala 31, como el

que ahora pilota el comandante Martín. La otra mitad la volaron los T.21 del Ala 35, que desplegaron en Senegal antes de pasar a estar basados en Libreville, Gabón, en el Destacamento Mamba.

Hace tres días que el avión salió de Dakar en lo que podría ser un resumen de las actividades que se llevan a cabo en la franja del Sahel, ese territorio que cruza África de lado a lado y que separa las áridas arenas del desierto de las verdes junglas y sabanas tropicales.

*Descarga del Hércules en Tessalit
(Mali)*



OPERACIONES

Las tripulaciones son las que han sufrido la peor parte de la misión. Han tenido que soportar largas jornadas de trabajo, sin saber si el día en que vivían era de diario o festivo porque daba igual. Y ello bajo las condiciones climatológicas más exigentes, las del desierto. Campos con pistas de tierra como Tessalit al Norte de Mali, donde el avión pincho una rueda, o descargar el avión a mano, son ejemplos de la situación en la que operan las tripulaciones del Ala 31 en el Destacamento Marfil. Aun así, han sido capaces de conseguir que sin un solo accidente aéreo, se pudieran completar 101 misiones con más de 300 horas de vuelo y transportado 201.000kg de carga. Para el movimiento de toda esta carga en las misiones, se cuenta con la colaboración de personal francés que va embarcado en el Hércules español. El movimiento de esta carga en Dakar, es realizada por un suboficial de la EADA que conforma la sección de apoyo al transporte aéreo.

PROTECCIÓN DE LA FUERZA

En estos vuelos, un equipo de protección embarcado (AFPT por sus siglas en inglés) de la EADA, forma parte de la tripulación para dar protección en tierra a la aeronave y al resto de tripulación. Ellos también han tenido que soportar temperaturas extremas a pleno sol en el desierto, incluso de varias horas seguidas totalmente equipados con armamento, chaleco y casco. Además, han tenido gran visibilidad en los reportajes de los medios y en las visitas que se han producido al Destacamento Marfil por la espectacularidad de su equipación.



Equipo de protección recibiendo instrucciones durante su despliegue

Primera parada, Bamako, donde se encuentra el cuartel general de EUTM-Mali, la misión de entrenamiento de la Unión Europea a las Fuerzas Armadas malienses. Allí también hay españoles trabajando, igual que en Kulikoro, sesenta kilómetros aguas arriba del río Níger. El avión lleva material para los compañeros del Ejército de Tierra desplegados allí, y ayuda humanitaria recogida en España destinada a las escuelas, orfanatos y hospitales de la región.

La capital de Mali sufrió un atentado el pasado mes de noviembre y otro más, esta vez contra la misma sede de EUTM, en marzo de este mismo año. El hotel que les alberga todavía tiene las cicatrices del ataque. La gente pasea con normalidad por las calles, pero las medidas de seguridad delatan la sensación de constante amenaza.

Mali es un país con una extensión equivalente a dos veces y media la de España. Igual que el resto de la región, las infraestructuras de transporte son, en el mejor de los casos, escasas y poco desarrolladas. El trayecto por carretera a Kulikoro dura del orden de las dos horas;

y eso que se mantiene siempre en la zona más urbanizada del país. Conforme nos alejamos de Bamako, las carreteras se transforman en camino y estos en pistas en el desierto.

Las Fuerzas Armadas de Mali se reducen a doce mil efectivos. Los retos, incluida la misma extensión del territorio, son inmensos. La disponibilidad de aviones como los españoles y unos pocos más que operan en la región ofrece una flexibilidad de uso a las fuerzas francesas que les permite estar presentes en zonas remotas que, en otro caso, estarían en manos de los tuareg o de facciones más o menos próximas a Al-Qaeda que operan en la región.

Tessalit, en el norte de Mali, es uno de esos lugares apartados. La semana anterior, el Hércules español realizó una de sus frecuentes visitas a esta

franja de desierto con la arena lo suficientemente compactada como para permitir el aterrizaje de un avión. Sólo un tono ligeramente distinto del terreno sirve a los pilotos para distinguir dónde tienen que posarse. Las tormentas de arena son frecuentes y las ayudas a la navegación totalmente inexistentes. Allí, un reducido grupo de franceses emulan el espíritu de frontera de la conquista del Oeste.

La siguiente escala deja a la tripulación del Ala 31 en Niamey, la capital de Níger, otro país de aproximadamente el mismo tamaño que Mali. En toda la franja del Sahel, el norte de los países corresponde a inmensas extensiones de desierto en las que apenas se deja sentir la acción del

Estado. Las dificultades logísticas y la escasez de medios hacen imposible su



MANTENIMIENTO

Durante la operación del 14º contingente del Destacamento Marfil entre abril y julio, es de destacar el alto porcentaje de misiones realizadas, superior al 95% de las programadas. En este éxito, hay varios factores que han sido determinantes, uno por supuesto es que el C.130 Hércules destacado, requirió pocas acciones de mantenimiento, a lo que se debe probablemente la buena previsión del Escuadrón de Material del Ala 31 desde antes de desplegar en zona de operaciones. Por supuesto, podríamos hablar de destacar la cualificación y buena disposición del personal, pero lo realmente distinto de otros destacamentos, fue la simbiosis entre personal muy experimentado con personal joven con muchas ganas de aprender y empuje..



Equipo de mantenimiento trabajando en la cabina del Hércules.

presencia más allá de unos pocos kilómetros alrededor de las ciudades.

La misión está a mitad de camino respecto de la distancia más alejada de Dakar a la que tiene que llegar. Más de 2700 km separan Dakar de Niamey por carretera, el equivalente a ir de Valencia a Varsovia.

Toca descanso para el tramo del día siguiente. En la base francesa apenas si hay disponibles unas tiendas de campaña con unos incómodos jergones en los que refugiarse de los insectos detrás de una mosquitera. El rugido del aire acondicionado es, además de necesario por la temperatura, preferible al amenazador zumbido de los mosquitos.

A la mañana siguiente esperan cuatro horas de vuelo hasta el otro extremo del país. El destino es Madama, cerca ya de la frontera con Libia. Durante todo el trayecto, una vez abandonada la ribera del río, el paisaje es siempre desierto. De nuevo, la presencia de la pista se convierte en un acto de fe. Las precarias instalaciones no albergan los más elementales servicios necesarios en un aeropuerto. Una verja de alambre de espino separa la inmensidad del desierto de la muy relativa seguridad de la base. El equipo de

force protection vigila al avión y a sus compañeros desde el momento en que se abre la rampa. Es la vida en la primera línea de la lucha contra el terrorismo yihadista.

Otras cuatro horas de vuelta a Niamey después de descargar el avión y de dejar a los pasajeros. El estrecho camastro no deja de verse como un alivio frente a la perspectiva de pernoctar en Madama. Allí se queda, agradecido por los suministros, un puñado de héroes anónimos franceses y nigerinos.

Esta vez no toca acercarse a N'Djamena. La capital de Chad es también el cuartel general de la Operación Barkhane, sucesora de la Operación Serval, y que es bajo la que sirve el avión español. Desde allí -y a través del JFACC de Lyon- se controla todo el flujo logístico de los diferentes puestos avanzados que Francia tiene desplegados por toda la región. Desde allí operan también algunos otros aviones europeos y americanos. El Hércules español, no obstante, representa por su disponibilidad alrededor de un 30% de la capacidad logística que tienen disponible.

Barkhane pretende atajar la presencia yihadista en el África Occidental. Se tra-

ta de un territorio mayor que Europa en el que operan grupos como Al Morabutum, Al Qaeda en el Magreb Islámico (AQMI) o Boko Haram. Es también la zona de paso de todo tipo de tráfico indeseables. Drogas y armas se mueven por las mismas rutas de caravanas que los miles de desesperados que buscan alcanzar las orillas del Mediterráneo siguiendo el camino opuesto de aquellos que llegan para cometer atentados como los que tuvieron lugar en Costa de Marfil o Burkina Fasso.

Esta noche la temperatura tampoco ha bajado de los 25 grados. Y mañana toca vuelo otra vez. Niamey está prácticamente en el centro de nuestra zona de operaciones y es un destino recurrente.

Desde allí, el avión parte hacia Gao, de nuevo en Mali. Siguiendo la línea perfectamente visible del río Níger, Gao no tiene pérdida. Se trata de lo primero que se encuentra uno después de una hora larga de vuelo. Más allá, siempre a lo largo del río, estaría la milenaria Tombuctú, donde los yihadistas de Ansar Dine y AQMI destruyeron en 2012 varios valiosísimos mausoleos y otro patrimonio cultural en el marco de la rebelión tuareg de aquel año. En 2015 se reconstruyó parte de lo destruido por el odio y la cerrazón de aquellos que pretenden negar las evidencias a golpe de mazo y explosivos.

Este corredor del centro y norte de Mali es una de las zonas calientes en estos momentos. La movilidad y las limitadas necesidades logísticas de los grupos insurgentes y terroristas hacen que estas zonas vayan cambiando. La operación Barkhane no puede más que ir modificando su despliegue para mitigar los ataques tuareg y los de los yihadistas. El es-

CIS (SISTEMAS DE INFORMACIÓN Y COMUNICACIÓN)

La sección CIS del Destacamento es probablemente la que se haya tenido que enfrentar con mayor número de incidencias. Los sistemas de comunicaciones, incluso la electricidad por estas zonas son bienes muy preciados y caprichosos que no terminan de adecuarse a nuestras necesidades. Pese a todo ello, han sido capaces de mantener enlace permanente con territorio nacional.

Personal CIS en tareas de mantenimiento del terminal satélite desplegado.

SANIDAD

Cuando un contingente militar español se desplaza a una zona de operaciones como en nuestro caso Senegal, la sección de sanidad muchas veces tiene que ampliar el abanico de pacientes. En nuestro caso, un día el Jefe del Destacamento Marfil recibía una llamada del Embajador de España en Senegal D. Alberto Antonio Virella Gomes. Se requería el apoyo de nuestro equipo médico en un pesquero en el que un ciudadano español tenía profundas heridas en una pierna ocasionadas a bordo. Tras la coordinación entre embajada española en Senegal, Guardia Civil y Destacamento Marfil y tras ser autorizado por el Mando de Operaciones, el equipo médico embarcaba en una de las patrulleras que la Guardia Civil tiene fondeada en Dakar.

A mediodía, el equipo médico del Destacamento zarpaba hacia la costa de Guinea para encontrarse con el pesquero a más de 100 NM al Sur de Dakar. A media tarde, patrullera de la Guardia Civil y pesquero se encontraban en alta mar y el equipo médico del Destacamento, ya en el pesquero, procedía a la estabilización del herido.

El pesquero llegaba al puerto de Dakar alrededor de las doce de la noche escoltado por la patrullera de la Guardia Civil tras una difícil navegación con fuerte marejada que provocaba incluso daños en la patrullera. Una vez en el puerto, se transfería al herido a una ambulancia que le trasladaba a un hospital local, a la espera de su evacuación a territorio nacional a través de los medios proporcionados por el armador del pesquero.

En caso necesario, el personal de sanidad del destacamento posee un equipo de telemedicina con el que se consulta al Hospital Militar Gómez Ulla.



En caso necesario, el personal de sanidad del destacamento posee un equipo de telemedicina con el que se consulta al Hospital Militar Gómez Ulla como en la imagen.

cenario es complejo. En él se mezclan mil factores étnicos, religiosos, tribales, ... Los tripulantes comentan entre ellos la enorme cantidad de circunstancias que damos por sentadas en nuestros países de origen. Un paseo por el Sahel te hace reconsiderar muchos apriorismos.

En Gao, el T.10 recoge un camión de 9 toneladas, demasiado grande para los otros aviones de la operación. El T.21 del Ala 35 está haciendo, mientras tanto, vuelos de apoyo al relevo del personal francés en Tessalit. En el desierto, los aviones de transporte son un recurso crítico para la operación.

Sobrevolando Burkina Faso, el Hércules se dirige al Sur, hacia el Golfo de Guinea, para llevar su carga hasta Lome Tokoin, en Togo. La República Togalesa aparece en los mapas como un pequeño país que quiere asomarse al Atlántico ecuatorial. Su tamaño, sin embargo, es

un quinto del de España. Para la tripulación supone un alivio. El país está fuera de la zona considerada más sensible y permite un descanso decente en un hotel de la ciudad. Y una ducha.

El último día es bastante tranquilo. Los medios disponibles son los que todos asumimos como un mínimo imprescindible en cualquier aeropuerto, la carga -aunque marcada como peligrosa- no deja de ser un envío estándar, no se esperan tormentas hasta por la tarde y un desayuno en condiciones mantiene la moral del personal alta.

Poco más de cuatro horas después del despegue, el avión llega al aeropuerto Dakar-Yoff/Léopold Sédar Senghor. Allí, en una esquina del complejo aeroportuario, la Fuerza Aérea de Senegal tiene una base cuyo nombre conmemora al Capitán Andalla Cissé. Aneja a la base se encuentra la Escala Aeronáutica de los Elementos Franceses en Senegal. El Ejército del Aire utiliza un par de habitaciones y parte de un hangar dentro de ella. La convivencia es fácil. Ni la barrera idiomática del francés o del wolof local es insuperable.

La práctica totalidad del destacamento acude a recibir al avión. En primer lugar, para dar la bienvenida y la enhorabuena a la tripulación. Inmediatamente después, para dejar el avión listo para la siguiente misión. Este relevo ha sido intenso. Se batió el record de actividad mensual durante el mes de mayo y se completaron, en total, más del 99% de las salidas previstas. El veterano avión se

ha portado bien, pero cuando no lo ha hecho, ahí estaba siempre el equipo del subteniente Polo. Una sabia combinación de veteranía y juventud y una magistral dirección.

Contra el fondo del monumento al Renacimiento Africano, un proyecto megalómano financiado por Corea del Norte que aspira a ser la contraparte en esta orilla de la Estatua de la Libertad, todo el grupo posa para una foto con los últimos rayos de sol del día. La mañana siguiente estará en Twitter bajo el hashtag #DestacamentoMarfil.

Junto a él aparecerán fotos de otras misiones de vuelo, carreras solidarias, visitas de autoridades, actos militares y deportivos con los compañeros franceses y senegaleses, y una muestra de la labor humanitaria del destacamento.

Mañana, sin ir más lejos, está programada una visita a la aldea de Keer Songou (no, no está ni en Google). Se aprovecha la jornada de descanso en los vuelos para acercarse a conocer el poblado. Dos horas de carretera y un número indefinido de minutos por caminos de arena. Al llegar, caras de sorpresa de un centenar de niños, y de agradecimiento y felicidad en cuanto

vencen su mínima timidez inicial. El objetivo es repartir parte de las cinco toneladas de ayuda que se ha conseguido transportar hasta Dakar en los huecos que quedan en los distintos aviones de sostenimiento programados. Más allá de lo inmediato, un proyecto para financiar la construcción de dos aulas, y de unos





Reparto de ayuda humanitaria en la aldea de Keur Songho, Senegal

AYUDA HUMANITARIA

Una de las labores que desempeñó el personal para la cual no estaban preparados, fue la de la distribución de ayuda humanitaria en apoyo a las donaciones que se realizaron desde España. Varias horas de viaje por carretera durante los días libres, no impidieron el reparto de más de cinco toneladas de ayuda humanitaria entre la que destacó, material escolar, ropa, medicamentos o juguetes. Varias fueron las asociaciones que nos brindaron la oportunidad de poder sentir la felicidad de los niños a través de sus sonrisas. Cáritas Castrense, en particular nuestros compañeros de Getafe y sus voluntarios, hicieron un grandísimo trabajo, otros como la Parroquia de la Asunción de Gijón, clubs de fútbol como el Atlético de Madrid o el Sporting de Gijón, la Fundación Seur, el personal del Ala 31 y del CESAEROB y muchos otros, todos ellos aportaron su granito de arena y nos permitieron llegar a tantas personas con su ayuda. Si anteriormente el Destacamento Marfil trabajaba con un par de ONGs para repartir esta ayuda, en nuestro caso tuvimos que abrir nuevos caminos por la gran cantidad de material que nos llegaba. Así además de nuestros asiduos, el orfanato de La Pouponniere y la ONG Nuevo Futuro, ampliamos nuestro radio de acción hacia las afueras de Dakar, la parroquia de los Salesianos y la ONG La Casa de la Teranga (hospitalidad en el idioma wolof) nos permitieron llegar a ciudades más alejadas como Mbour, o incluso aldeas recónditas a las que cualquier mínimo detalle les suponía una alegría incommensurable como la de Keur Songo. En esta aldea de unas 300 personas, más de la mitad niños menores de 12 años, trabajamos con un pequeño proyecto financiado por el EMAD para dotar de una escuela y hacer llegar el agua al pueblo. Y con gran esperanza de poder dar una cultura a los niños y evitar que caigan en las redes del yihadismo, pusimos en marcha este proyecto del que nuestros sucesores, el 15º relevo del Destacamento Marfil tendrá que completar.

aseos para niños y otros para niñas. Las prioridades en África no son siempre las que imaginamos desde casa.

Hubo experiencias para todos. El equi-

po médico de la misión se embarcó en la patrullera de la Guardia Civil para salir al encuentro de un atunero español en el que había ocurrido un grave accidente.

El equipo CIS del teniente Linde estuvo demostrando su pericia apoyando a los orfanatos locales y a la misma Embajada con algunas reparaciones y puestas a punto. El equipo del EADA se aplicó una tarde a dar biberones en un orfanato y otra a ayudar al Aula Cervantes en las prácticas de español de los estudiantes locales. Nadie dio un paso atrás.

Senegal -y Dakar- se está convirtiendo en el eje vertebrador de la región. Así lo avisó el Embajador Alberto Virella en la recepción en su residencia durante la primera semana. El Ejército del Aire y las Fuerzas Armadas en su conjunto están haciendo una labor intensa para mitigar los problemas presentes de África Occidental. La falta de un desarrollo adecuado, de instrumentos sólidos de gobierno en algunos países, las migraciones y tráfico ilegales, el terrorismo yihadista y las desavenencias tribales son un reto demasiado complejo y cercano a Europa como para mirar hacia otro lado.

Por eso, porque hay que arrimar el hombro hoy y ayudar a construir una región más segura para mañana, también se actúa con iniciativas de seguridad cooperativa. El Ejército del Aire presta su colaboración en la formación y adiestramiento de su homólogo senegalés, desde las labores de mantenimiento hasta las operaciones aéreas especiales.

La jornada de hoy ha sido larga. El sol lleva ya tiempo escondido tras la eterna nube de contaminación de Dakar, apenas un disco algo más claro que su derredor a punto de dejar África por hoy. Por algo la punta de las almadías, muy cerca de la base, es el punto más occidental del continente africano. •

COMUNICACIÓN

Además de cubrir la información relativa a la misión del avión C.130 destacado, otra tarea del Oficial de Asuntos Públicos (PAO por sus siglas en inglés), es comunicar otras actividades relevantes del destacamento. El reparto de ayuda humanitaria ha supuesto gran actividad en el 14º contingente y consideramos que tan importante es realizar acciones de reparto de esta ayuda, como mostrarlo en los medios de comunicación para que las personas que lo vean se unan a ese apoyo. Además, los militares españoles, tenemos la obligación de mostrar a nuestra sociedad que es lo que hacemos en las operaciones en el exterior. Y con este doble fin nos esmeramos en mostrar a través de las redes sociales, de la prensa e incluso radio o reportajes de TV, lo que hacíamos tanto en nuestro trabajo en apoyo a la lucha contra el yihadismo, como en la del reparto de la ayuda humanitaria en nuestros ratos libres a las personas necesitadas. Y en este sentido llegamos a realizar entrevistas para radio, TV, prensa escrita, y publicamos más de 30 tuits durante nuestra estancia estos tres meses en Dakar.

Junto a estas secciones otros militares hasta un total de 52, formaron parte del 14º Destacamento Marfil, haciendo posible el éxito de la misión. Gracias a todos ellos por su gran trabajo.



El Jefe del Destacamento Marfil durante una entrevista