

El Ejército del Aire en Mali.

Destacamento Aerotáctico Marfil

ROBERTO MAYOBRE GALLEGO
Comandante de Aviación
Jefe del Destacamento Aerotáctico Marfil

LA ACTIVIDAD ES FRENÉTICA EN LOS PASILLOS DEL ALA 31...
COMO VIENE SIENDO HABITUAL.

SI BIEN HABÍAMOS SEGUIDO LOS ACONTECIMIENTOS EN MALI CON INTERÉS, A TRAVÉS DE LOS MEDIOS DE COMUNICACIÓN SOCIAL Y POR NUESTRA POSIBLE IMPLICACIÓN EN EL CONFLICTO, LA LLEGADA DE LA NAVIDAD, JUNTO CON LA RESOLUCIÓN 2085 DE CONSEJO DE SEGURIDAD DE NACIONES UNIDAS, DE 20 DE DICIEMBRE, HIZO QUE BAJÁSEMOS LA GUARDIA Y NOS CONCENTRÁRAMOS EN LOS PARTES DE NIEVE DE LAS ESTACIONES DEL PIRINEO ARAGONÉS.

Dicha resolución, que constaba de dos fases, autorizaba “el despliegue de una Misión Internacional de Apoyo a Mali con Liderazgo Africano, (AFISMA: African-led International Support Mission to Mali) [...] con el fin de [...] contribuir a la reconstrucción de la capacidad de las fuerzas de defensa y seguridad de Mali”, para a continuación “apoyar a

las autoridades malienses a recuperar las zonas del norte de su territorio controladas por grupos terroristas y extremistas y grupos armados”.

Los términos de la resolución, así como nuestra propia experiencia en similares situaciones, preveían unas blancas navidades y un cómodo colchón de tiempo para poder preparar un hipotético despliegue, mientras se concretaban

las contribuciones que habían prometido los países de la Comunidad Económica de Estados del África Occidental (CE-DEAO/ECOWAS).

Sin embargo, el avance de los rebeldes iniciado el pasado 7 de enero hacia el sur del país, aprovechando la debilidad de las fuerzas armadas y del gobierno interino y la toma del último enclave de importancia antes de Bamako, la ciudad de Konna, precipitó la intervención de Francia, que lanzó la operación SERVAL de acuerdo a la citada Resolución 2085, la Declaración del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas de 11 de enero y una petición expresa del Gobierno de Mali.

En dicha operación, fuerzas de la República Francesa junto con las



Pepe Díaz

fuerzas armadas de Mali, ante el temor de que los grupos islamistas llegasen hasta la mismísima capital poniendo en riesgo la integridad del país, tomaron la iniciativa para frenar el avance y recuperar las localidades clave en poder de los terroristas.

La suerte estaba echada, y en el Consejo de Ministros del día 18 de enero de 2013 se autoriza el despliegue y la participación de unidades militares en el marco de la crisis de Mali, incluida la participación de un T.10 (C-130 Hércules) del Ala 31; ese mismo día se recibe la orden de alerta del Comandante del Mando de Operaciones.

A partir de ahí el tempo de las operaciones se dispara. A la Directiva Inicial Militar 03/13 de JEMAD, de 21 de enero, comienzo del planeamiento operativo, le sigue el despliegue del equipo operacional de reconocimiento y enlace, OLRT, el día 23 en Dakar (Senegal). Dicho equipo estaba compuesto por cuatro oficiales, dos procedentes del Mando de Operaciones, uno de la Jefatura de Movilidad Aérea y nuestro representante del Ala 31.

Se ultiman los preparativos para el despliegue. En concreto, se determina la composición inicial del destacamento, se finalizan los reconocimientos médicos necesarios, y se lleva a cabo la campaña de vacunación

específica para la nueva zona de operaciones. Paralelamente se determinan las necesidades para el asentamiento, se identifica el material necesario a desplegar, se activa el segundo *kit* de despliegue, se realiza el estudio de rutas y aeropuertos en los que se puede operar y se consolida toda la información obtenida so-

bre posibles amenazas en la zona de operaciones. El viernes 25 tiene lugar un *mass briefing* para el personal participante y el sábado 26 de enero parte desde Zaragoza el recientemente bautizado Destacamento Aerotáctico Marfil, con las misiones establecidas por el Consejo de Ministros anteriormente mencionado: contribuir al transporte estratégico de las capacidades regionales de los países participantes en la Misión Internacional de Apoyo a Malí con Liderazgo Africano (AFISMA) y la operación Serval, liderada por Francia.

El destacamento se asienta en la Base Aérea 160 de la fuerza aérea francesa, ubicada en unos terrenos anexos al aeropuerto internacional "Leopold Sedar Senghor" en Dakar, Senegal, donde España comparte instalaciones con el resto de países desplegados. Los medios aéreos destacados incluyen cinco ATL-2 "Atlantic" y un E-3F AWACS "Sentry" de la Fuerza Aérea Francesa, tres C-160 "Transall" de la Luftwaffe, un C-130J "Súper Hércules" de la fuerza aérea de Dinamarca, un R-1 "Sentinel" de la Royal Air Force, que realiza misiones de Inteligencia, Vigilan-



Personal francés alrededor del avión en el aeropuerto de Bamako, mientras se manejan los pallets con materiales de primera necesidad.



Pepe Díaz



Comandante de aeronave y copiloto supervisan el procedimiento de carga en el aeropuerto de Bamako.

Pepe Díaz

cia y Reconocimiento, (ISR), y ahora un C-130 del Ejército del Aire.

El elevado ritmo de la operación, que ya estaba en su apogeo con tropas francesas, malienses y de la CEDEAO recuperando parte del terreno ocupado por los yihadistas en el norte de Mali, y la necesidad de apoyo logístico para el avance de las tropas, propiciaron la declaración de la Capacidad Operacional Inicial (IOC: Initial Operational Capability) el día 28 de enero, y se realiza la primera misión de vuelo en el teatro de operaciones el día 29 de enero, festividad de San Valero, patrón de Zaragoza.

De esta forma, 38 años después de efectuarse la primera misión internacional de ayuda humanitaria que España realizó con los C-130 Hércules, consistente en el envío de un cargamento de alimentos y medicinas para Mali y Níger, en febrero de 1975, el Ala 31 regresaba a Mali.

Pepe Díaz

Solo son necesarios dos vuelos más de Hércules, en los que se incorpora el personal restante del destacamento, material de comunicaciones y despliegue, repuestos aeronáuticos y utillaje, para que el destacamento declare la Capacidad Operacional Final (FOC: Final Operational Capability) el pasado 5 de febrero.

Finalmente el Destacamento Aero-



Tropas francesas de la misión Serval desembarcando del C-130 español en Bamako.

tático Marfil queda constituido por:

- Un T-10 (C-130 Hércules) del Ala 31 con capacidad de transporte aerotáctico y de reabastecimiento en vuelo.

- 29 efectivos del Ala 31, incluyendo 2 tripulaciones de vuelo completas para el T.10 y el personal de mantenimiento y apoyo general necesario para garantizar la operación continuada del mismo.

- Seis efectivos del GRUMOCA (Grupo Móvil de Control Aéreo) cuya función es operar y mantener los medios de comunicación e información (CIS) del destacamento, aportando sistemas de mando y control seguros con territorio nacional y con el oficial de enlace de N'Djamena (CHAD), a través de un modulo CIS desplegado en dos contenedores, que incluye un terminal satélite, servidores de red y un centro de comunicaciones.

- Tres efectivos de las UMAAD (Unidad Médica Aérea de Apoyo al Despliegue) de Madrid y Zaragoza, cuya principal misión es proporcionar asistencia en urgencias y emergencias, atención primaria y Medicina Aeronáutica a las tripulaciones. En paralelo se está desarrollando la "Medical Site Survey" para ratificar los estándares adecuados respecto a los apoyos sanitarios relacionados con los hospitales y sistemas de emergencias locales y aliados.

de emergencias locales y aliados.

- Nueve efectivos del EADA (Escuadrón de Apoyo al Despliegue Aéreo), que realizan funciones de protección a la fuerza, así como de evaluación de las posibles amenazas a las que se expone la fuerza, asesorando al Jefe de la misma y estableciendo medidas de autoprotección. Además el EADA

Amanece en Dakar. Un centenario baobab da sombra a la antena de comunicaciones del TLB-50.



Militar maliense con el comandante de aeronave.

Pepe Díaz

Pepe Díaz

participa activamente con dos equipos completos de protección de aeronaves, que forman parte de la tripulación en cada uno de los vuelos.

-Un oficial del Mando de Apoyo Logístico, que lidera la unidad económica asistido por un suboficial del Mando de Personal, realizan labores de apoyo económico y contractual con las empresas locales de suministro de bienes y servicios. También llevan a cabo un apoyo al control de las retribuciones que corresponden al personal desplegado y funciones logísticas en general.

-Tres militares, encuadrados en el Órgano Auxiliar de Jefatura, y que consta de un oficial del Cuerpo Jurídico Militar, un Oficial que realiza labores de Información Pública (PIO) y un intérprete de francés.

Respecto a los vuelos que se efectúan en la zona

de operaciones, la primera peculiaridad de operar en África es el percibir que las proyecciones cartográficas no reflejan realmente la vasta extensión del continente. Una misión típica de las realizadas en estas latitudes, como puede ser Dakar-Bamako-Ouagadougou-Ndjamena, alcanza el corazón de África, y supone sobrevolar seis esta-

dos: Senegal, Mali, Burkina Faso, Nigeria, Níger y Chad, recorriendo más de 1.800 millas náuticas y atravesando desde el bosque tropical húmedo de Senegal hasta las áridas llanuras chadianas, incluyendo la sabana tropical de Burkina Faso, y con una duración de más de ocho horas de vuelo, que se traduce en 13 o 14 horas de actividad si todo va bien en las escalas intermedias.

Otra característica significativa es el calor. Una temperatura de 25°C al amanecer se traduce poco después en desviaciones de temperatura de hasta veinte y treinta grados centígrados con respecto a la atmósfera estándar, lo que obliga a acceder a tablas del libro de *performances* que nunca hubieras pensado en utilizar, y donde los 4.320 caballos de potencia al eje de cada motor del Hércules, que hacen



Preparando la misión.

Pepe Díaz

Los jefes del destacamento español y alemán analizan aspectos de la operación.



Pepe Díaz



Ultimando detalles en el planeamiento de la primera misión.

Pepe Díaz



El supervisor intenta localizar posibles amenazas.



La barrera lingüística no es problema para el desarrollo de la misión.

Pepe Díaz

Pepe Díaz



Personal del GRUMOCA instalando el sistema INMARSAT NERA M4 para el enlace con territorio nacional.

Pepe Díaz

de él en latitudes más septentrionales un poderoso avión de transporte aerotáctico, no permiten ahora alcanzar con comodidad nivel de vuelo 200 y limite enormemente su carga útil.

Bienaventurado quien piense que al ascender la atmósfera se enfriará y mejorarán sus capacidades, pues eso solo ocurrirá con permiso de los vientos de componente norte que provienen del desierto del Sahara, que por lo común empeoran la situación en crucero.

Otro hecho reseñable en estas latitudes, es la futilidad del esfuerzo en cuanto a coordinaciones telefónicas y correos electrónicos, pues lo único seguro es que casi todo lo calculado

Pepe Díaz

Puesta en marcha en Bamako. Próxima estación: Niamey.





Comunicación entre piloto y supervisor mientras se carga el avión.

Pepe Díaz



El comandante de la aeronave revisa la documentación entregada por el personal de la SATA francesa en Niamey.

Pepe Díaz

probablemente no vaya a suceder. Después de dos semanas de frustraciones intentado mantener los horarios establecidos, no queda más remedio que adaptarse y empezar a comprender que, parafraseando a un sargento español de la Legión extranjera francesa: -Aquí en África solo existe el “aquí” y el “ahora”, no hay otro plano temporal; el futuro no existe, *c’est l’Afrique*-.

Así, al paso por las oficinas de coordinación de los aeropuertos, las tripulaciones chocan con la “relatividad del tiempo” de Einstein. Lo que una hora de escala en otras latitudes es tiempo suficiente para enviar un plan de vuelo, solicitar meteorología y “notams” para la siguiente escala, es para el personal nativo el tiempo necesario para saludarte, conocerte y empezar a arrancar el ordenador. No importa lo mucho que quieras acelerar el proceso, los planes de vuelo cada día se rellenan de forma diferente, independientemente de que la ruta sea la misma, y el pago de tasas aeroportuarias supone un ejercicio de negociación diplomática al más alto nivel, sin llegar a ser nunca las mismas y siempre con cierta tendencia a aumentar.

No obstante, estos inconvenientes permiten a uno sentarse con ellos a tomar café, conocerse mutuamente —aquí el contacto humano es fundamental para los negocios—, y hablar de cómo va la liga nacional y la crisis general.

La bandera de España forma parte del equipamiento.



Torre de observación con centinela.

Pepe Díaz

Desde el primer vuelo hasta el momento de escribir estas líneas, un mes después del despliegue inicial, las tripulaciones han operado en los campos de Bamako (Mali), Abiyán (Costa de Marfil), Niamey (Níger), Uagadugú (Burkina Faso) y Yamena, Abeché y Faya Largeau (Chad), realizando 42 salidas a favor de la operación, sumando más de 130 horas de vuelo, y habiendo transportado 465 pasajeros y casi 90 toneladas métricas de carga.

El desarrollo de los acontecimientos determinará la contribución total del destacamento Aerotáctico Marfil a la operación “Alfa-Mike” de Apoyo a Mali ■

Pepe Díaz