

Protectores del Hércules¹

ROBERTO MOYA LÓPEZ
Sargento 1.º del Ejército del Aire
y del Espacio

«El imán de la mezquita de Faya-Largeau comienza su llamada habitual al rezo. Es la última llamada de la jornada y es noche cerrada en esta pequeña ciudad del Chad. Charlamos animadamente con el legionario francés que nos han asignado como hombre radio por si situación se compliqua, para poder avisar al resto del personal que se encuentra en el campamento francés a unos cuatro kilómetros, en distancia reducida, de nuestra posición. Estoy sentado en la escalera de la puerta de tripulaciones de un viejo roquero del EA, el T.10, cuando un vehículo *pickup* entra por el control de accesos del aeropuerto internacional de Faya-Largeau y se dirige a toda velocidad contra el Dumbo».

El 25 de febrero de 2015, el T.10-03 Hércules del todavía Ejército del Aire, inicia una misión de transporte de carga y personal desde la base aérea de Yamena hacia Faya-Largeau, una ciudad de unos 15 000 habitantes situada en la mitad norte de Chad, en pleno desierto del Sáhara.

La misión es una más de las que el viejo Dumbo está acostumbrado a realizar como aeronave principal del DAT Marfil y la situación en el aeródromo, según las fuentes francesas, es de relativa calma. Nada hace presagiar algo fuera de lo común.

La tripulación del Ala 31 y el equipo de protección embarcado (AMPT) del EADA terminan de preparar el equipo y, tras el *briefing* bajo alas, ponen rumbo al aeropuerto de destino con la idea de regresar lo antes posible a la capital chadiana.

El vuelo transcurre sin mayores problemas hasta que, poco antes de la toma, el motor n.º 4 se detiene y obliga a la tripulación a realizar una toma con solo tres de los cuatro motores disponibles. La toma es impecable y no será hasta que estemos

en tierra, ya desplegados, cuando los tres miembros del EADA, el cabo primero García, el soldado Carramolino y yo, nos enteremos de la incidencia.

Por el momento toca esperar a descargar y a que el mecánico de vuelo determine el alcance de la avería, lo que significa anclar el avión en Faya más de lo estimado y retrasar el resto de la misión. Son gajes del oficio y todo aquel que haya volado con cualquier unidad de transporte de nuestro Ejército del Aire y del Espacio lo asume con deportividad.



¹En homenaje al libro de *Los hijos de Hércules* escrito por Pablo López Santos (ed. Publicaciones Defensa, 2008).

Entretanto, esperamos a los legionarios extranjeros que van a descargar el avión. En este aeropuerto internacional la maquinaria es como el perímetro y el control de accesos: brillan por su ausencia y lo de internacional es un cariñoso apelativo que el país ha decidido otorgarle. En otras palabras, la terminal es un edificio ajado y medio en ruinas donde no hay baños ni sala de espera. La torre, que corona dicha terminal, se cae a pedazos con ventanas oxidadas y los militares chadianos que custodian el aeropuerto, visten pantalón de uniforme junto con la camiseta de Messi y un viejo kaláshnikov a la espalda. La pista, en el extremo más oriental del aeropuerto, se extiende a lo largo de 2750 metros de asfalto agrietado entre las cabeceras 06 y 21 y la plataforma, donde nos encontramos, ha conocido tiempos mucho mejores. Todo ello está rodeado de pequeños arbustos, alguna palmera aislada y un pequeño grupo de chabolas en el lado noroeste de la plataforma donde están los escasos miembros del ejército chadiano y algo de material.

Finalmente, los legionarios llegan con un camión e inician la descarga del material a mano, mientras la tripulación hace las gestiones oportunas y supervisa el estado del resto de la aeronave. Todo se desarrolla con tranquilidad y el brigada al mando del equipo francés me hace saber que allí nunca pasa nada y que «todos los chadianos



son amigos». Si me hubieran dado un euro por cada vez que he escuchado esa frase a lo largo de mi carrera...

Desgraciadamente, la avería del viejo Dumbo no va a ser cosa de un rato y el mecánico de vuelo avisa al comandante de la aeronave que necesita cambiar la pieza averiada. La pieza en cuestión no se encuentra disponible en la caja de repuestos habituales y el mejor escenario es que alguien pueda traer otra desde el destacamento en Dakar, Senegal, a más de ocho horas de vuelo. Tras comunicarlo por conducto reglamentario y evaluar todas las opciones, se decide hacer noche en Faya. El destacamento francés en la ciudad ofrece su pequeño acuartelamiento para el descanso de la tripulación. Por parte del equipo de protección y, tras el ofrecimiento del coronel jefe de

fuerza francés, acordamos mantener un binomio a pie de avión, apoyado por un legionario con una radio para comunicarse con la posición francesa ya que nuestros equipos son individuales y carecen de la potencia necesaria. El tercero de los miembros del EADA se encargará de los acompañamientos a la tripulación.

Tras dejar todo organizado y convenido, con la tarde llegando a su fin, el aeropuerto, que había tenido una actividad algo más intensa de lo habitual, queda en una extraña calma, solo interrumpida por un militar chadiano que viene a presentarse como el jefe del aeropuerto con el fin de obtener el pago de las tasas correspondientes por aparcar el T.10 en «su» aeropuerto. Desde su posición, García me observa intercambiar unas palabras en francés con el





recién llegado *chef de l'aéroport* y cómo se marcha en dirección a las chabolas haciendo aspavientos.

Oigo por la radio, en tono jocoso, a mi binomio comentando la jugada, haciendo referencia a que solo es la primera de las muchas veces que nos queda por sufrir a los diferentes jefes del aeropuerto. Sin duda, tendrá razón.

La noche se va acercando y García despliega un perímetro visible con cyalumenes², y marcar diferentes distancias en la plataforma con los mismos elementos, pero en su versión IR (infrarroja) para tener referencias durante la noche. Tras ello, preparamos los equipos de visión nocturna y nos aprestamos a pasar una noche más a pie del Hércules, acompañado por un legionario extranjero de origen mexicano que apenas acaba de comenzar su servicio en el país vecino. Se suceden las llamadas al rezo, los aullidos de los coyotes y los paseos de siluetas humanas en la lejanía del poblado chabolista, todo ello visible gracias a nuestras gafas de visión nocturna y a una noche especialmente clara.

Nos llama poderosamente la atención la inexistencia de un control de accesos al aeropuerto y como, en sustitución de este, un par de chadianos

se tumban al calor de una hoguera, próximos al hueco que hace las veces de entrada, sin mayores medios que una ruinoso cuerda tirada por el suelo que, antaño, debió hacer las veces de barrera.

La noche transcurre lenta y aburrida, dando paso a un nuevo amanecer que trae malas noticias. La pieza no podrá llegar desde el destacamento en Senegal, sino que será requerida a la unidad en España, por lo que la llegada del material a Faya se retrasará, al menos, dos días más, en consecuencia se acuerda con los franceses dejar un binomio de la legión extranjera en las primeras horas de cada día para que el binomio de protección pueda descansar ligeramente, comer algo y volver a hacerse cargo de la seguridad de la aeronave a mediodía hasta la mañana siguiente.

Poco después de comer y, tras haber informado vía satélite al escuadrón en España, vuelvo a partir hacia el aeropuerto en un camión francés para iniciar la segunda jornada, esta vez acompañado por Carramolino quien había estado con la tripulación el día anterior.

Tras relevar al binomio francés, que aún se queda un rato con nosotros, nos disponemos a cambiar los cyalumenes de la jornada anterior que ya han dejado de ser útiles y esparcimos nuevamente luces visibles e IR a lo largo y ancho de la platafor-

ma. Con esto y, tras reconocer brevemente los alrededores del Dumbo y la terminal, volvemos a tener contacto con los militares locales. Esta vez, el cabo primero chadiano que nos visita se encuentra en evidente estado de embriaguez. Arrastra las palabras por el paladar cada vez que las pronuncia. Pupilas dilatadas y movimientos torpes y descoordinados le delatan. También se auto-proclama jefe del cotarro y, entre malos gestos y una actitud bastante irascible, nos hace saber que quiere dinero. El binomio francés intenta interceder en aras de poner algo de paz y, entre unos y otros, convencemos al individuo de que tiene bastante más que perder que de ganar. Por un momento, la realidad golpea el sentido común del militar africano y le hace ver que una retirada a tiempo es una victoria segura, por lo que «exige» que, como jefe del aeropuerto, se le acerque a la ciudad en vehículo. El binomio de legionarios accede a llevarse hasta Faya en su vehículo de relevo y nos quita de encima un dolor de muelas importante. No obstante, le digo a Carramolino que me empieza a oler rara la noche que se nos viene. Él asiente y me lo confirma: en el control de accesos no hay nadie.

Con la llegada de la noche ocurren los hechos citados al comienzo de este relato: el vehículo se lanza contra el T.10-03 del EA y tanto Carramolino como yo nos desplegamos a las 11 y a la 1 de la aeronave. Las consignas son claras: si el vehículo pasa la línea marcada con cyalumenes visibles, hay que detenerlo haciendo uso de la fuerza mínima. No tenemos mucho tiempo ni mucho espacio para hacerlo, pero el escenario es el que es y la toma de decisiones no debe dar lugar a dudas. Distingo en el vehículo una ametralladora montada en el techo, una silueta adulta empuñándola, un conductor y un copiloto. Les hacemos las señales pertinentes para que desvíen su rumbo, pero hacen

²Nombre que reciben las luces químicas con forma de palo, derivado de una conocida marca que los fabrica.

caso omiso. Cuando les encañonamos y, a falta de escasos metros para sobrepasar la línea marcada, giran bruscamente hacia el este y detienen el vehículo a unos veinte metros de nuestra posición. Entre gritos y risas se distinguen varias siluetas adultas sentadas en la caja. Una de ellas se baja de un salto del vehículo y corre apremiado por sus compañeros en dirección al inexistente control de accesos. No se distingue armamento y desaparece en los exteriores del aeropuerto. Por ahora, ya no es factor de riesgo para nosotros. El vehículo hace chirriar las ruedas y desaparece por la pista hacia el noreste.

Tras esto, Carramolino y yo nos miramos y atamos cabos rápidamente. Son los militares locales que, de una manera u otra, van a conseguir darnos una mala noche y, si es posible, conseguir algo de dinero; principalmente a partir de cualquier encontronazo con nosotros que les sirva de excusa. Al darme media

vuelta, observo al legionario francés que me mira y le pregunto cuál es el motivo de esta escena. Su respuesta es esclarecedora, «de día militares, de noche, contrabando» me dice en un francés del este de Europa, pues procede de Ucrania. Sonríe para mis adentros y pienso que esto no ha hecho más que empezar.

La noche, se tensa, trae consigo una tormenta de arena que suspende millones de granos en el aire. Ante la escasa visibilidad, ordeno a Carramolino activar nuestras luces estroboscópicas en modo IR para poder localizarnos, ya que la tormenta dificulta muchísimo la visibilidad incluso con los visores nocturnos. Tanto es así, que usándolos podemos apreciar la cortina de granos de arena que nos rodea reflejando la luz ambiental y, nuestra visión es de escasos metros a nuestro alrededor. Es como conducir con las luces de carretera en una noche cargada de niebla.

Poco después, empezamos a escuchar ruido de pasos en las zonas adyacentes a la plataforma. No hacen intento de ocultarlo y unos pies se arrastran al este de nuestra posición. Incluso con visión nocturna es imposible distinguir el origen y, una vez que la silueta se recorta con el horizonte, es cuando podemos apreciar a uno de los nativos acercándose al avión. Tras darle el alto, este se detiene, varía su dirección y se marcha hacia el sur, rumbo a la cabecera 06. Sin duda, están comprobando si seguimos allí y si estamos atentos a lo que ocurre.

Finalmente, cuando llega la madrugada, oímos una serie continuada de disparos al sur de nuestra posición, lo suficientemente lejana como para no preocuparnos por el momento, pero sí para mantenernos alerta. Los disparos suceden cada vez más cerca del aeropuerto, pero en ningún caso contra la aeronave o el personal. Resulta imposible encontrar el origen de los mismos. El legionario, que no para de



mirar su reloj, como si supiese más de lo que está dispuesto a contar, me mira y me dice que a veces se emborrachan y juegan a disparar al aire, sin especificar quiénes se emborrachan ni quiénes juegan a disparar al aire. Cuando le pregunto por este extremo, el franco-ucraniano se encoge de hombros, «contrabando» dice y, tras mirar nuevamente su reloj, como si del mejor humorista del mundo se tratase, nos dice «ya queda poco para que vuelvan a ser militares». Carramolino y yo no sabemos que hacer con él, si reírnos o...

Con la llegada del alba, llegaron, ahora sí, los nativos encargados del control de accesos del aeropuerto, un vehículo *pickup* y los elementos sentados en la caja, con lo que entendimos que la cosa había terminado, al menos por esa noche. Tras ser relevados por el binomio francés, montamos en el vehículo

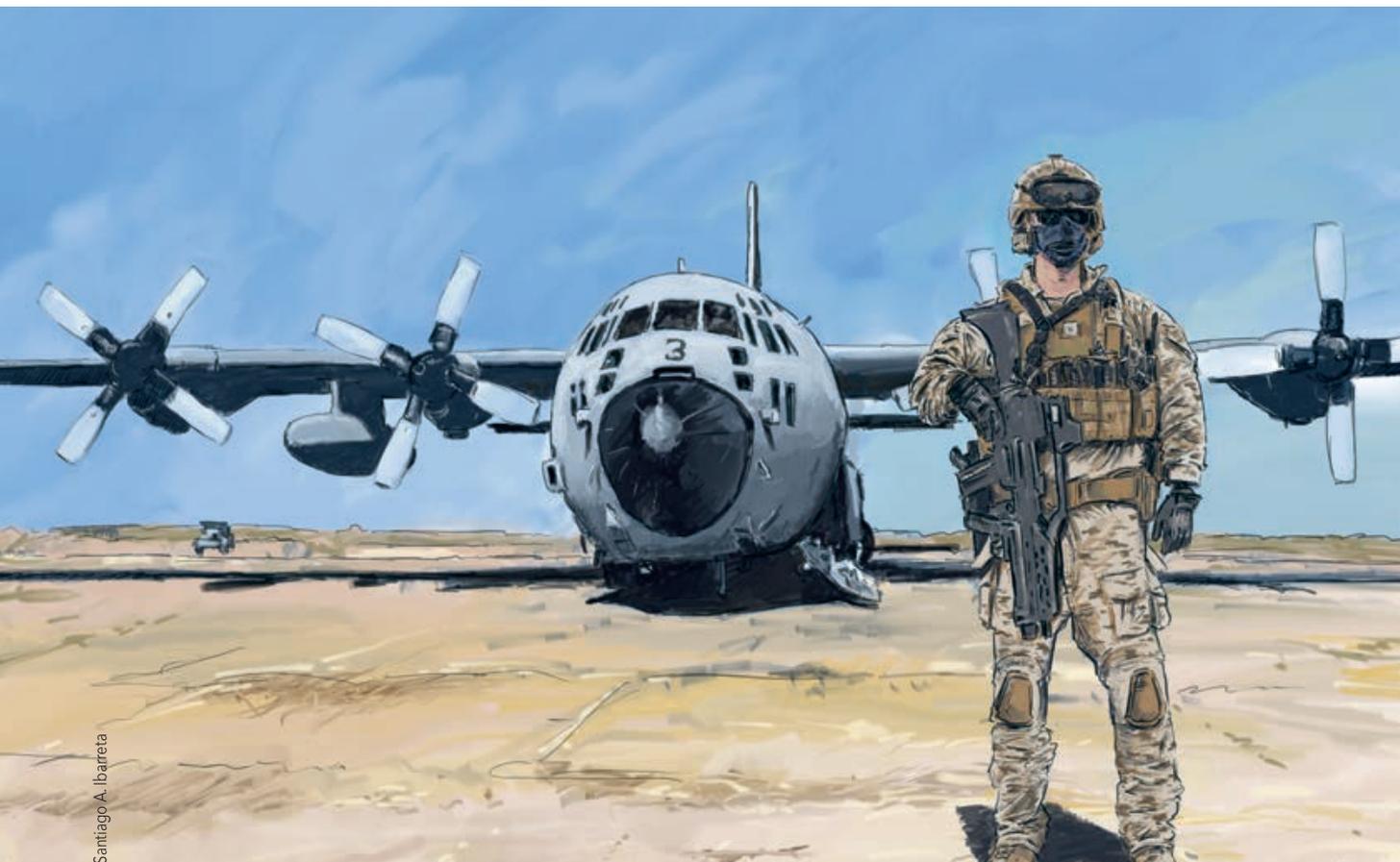
que nos iba a llevar de vuelta al cuartel, no sin antes realizar un reconocimiento de los alrededores del aeropuerto, buscando posibles indicios de los disparos de la noche anterior. No encontramos nada fuera de lo común, más allá de un pequeño tenderete tuareg que negaron cualquier relación con los hechos. Ya en la base se nos informó de que se preveían tormentas de arena aún más fuertes esa misma noche.

Y así fue. La última noche del T.10-03 en Faya-Largeau transcurrió entre ráfagas de arena azotando el fuselaje y el equipo de protección en su interior aguantando el chaparrón. La tormenta hacía imposible moverse por el exterior y la visibilidad era prácticamente nula. Sin duda, a pesar de las inclemencias meteorológicas, fue la noche más tranquila, ya que, si bien nosotros no podíamos estar en el ex-

terior, el resto del mundo tampoco.

Con la llegada del día siguiente, 28 de febrero, recibimos al T.21 del Ala 35, el avión principal del ya extinto destacamento Mamba, que había realizado el periplo Libreville-Dakar-Faya (algo así como Madrid-Chicago) que traía consigo la pieza necesaria, así como al personal de mantenimiento del T.10 que terminaría de reparar al viejo Dumbo y volver a ponerlo en condiciones para volar a casa.

Cuando el esfuerzo es empujado por la ilusión, ya no se llama esfuerzo, sino desafío. Esta frase resume perfectamente la gran labor que realizan los hombres y mujeres del Ejército del Aire y del Espacio en cualquier destacamento que les haya tocado vivir, afrontando cualquier inconveniente con ganas e ilusión para salvarlo y cumplir así la misión encomendada. ■



Santiago A. Ibarreta

XXXII Seminario Internacional del Ejército del Aire y del Espacio:

El empleo del poder aeroespacial en apoyo de la Política Común de Seguridad y Defensa

En el marco de la presidencia española del Consejo de la Unión, se celebró en el CGEA la trigésimo segunda edición del Seminario Internacional del Ejército del Aire y del Espacio. El tema elegido fue «El empleo del poder Aeroespacial en apoyo de la Política Común de Seguridad y Defensa (PCSD)» que abarcaba tanto la perspectiva de las operaciones como de las capacidades, actuales y futuras, en apoyo de la PCSD.

Durante las dos primeras jornadas se desarrollaron los debates de un grupo de trabajo compuesto por más de veinte personas, civiles y militares, de nueve países, y oficiales del Estado Mayor de la UE, del Ejército de Tierra, de la Armada, del Estado Mayor Conjunto, del Mando de Operaciones y del Cuartel General de la Operación Atalanta. Las conclusiones del grupo de trabajo fueron presentadas en el último día del seminario, cuyo programa incluyó también un panel de oficiales generales de las Fuerzas Aéreas de Francia, Alemania, Italia, España y la Agencia Europea de Defensa; una conferencia magistral a cargo del representante militar de España ante el Comité Militar de la UE; y las palabras de clausura del jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire y del Espacio.

El panel de oficiales generales captó la atención de la audiencia, como demostraron las diversas cuestiones planteadas a los ponentes durante el coloquio final.

En este contexto, el general de división Dominique Tardif, segundo jefe del Estado Mayor (Operaciones) del Ejército del Aire y del Espacio francés, expuso su punto de vista sobre el futuro cercano de las operaciones en las que Francia participa, así como las capacidades que prevé emplear para su desarrollo.

El general de brigada Holger Radmann, segundo comandante del CAOC Uedem, enfocó su presentación en la relevancia de lo conjunto, la influencia de las nuevas tecnologías y dominios, y la necesidad de la coordinación entre aliados.

El general de brigada Luca Manieri, jefe de Operaciones del Mando de Operaciones Aeroespaciales italiano, centró su intervención en la misión de las Fuerzas Armadas italianas, la situación de las operaciones actuales, su previsión de evolución y una reflexión sobre las necesidades a las que nos veremos abocados.

La Agencia Europea de Defensa (EDA), representada por su director de Industria, Sinergias y Habilitadores (ISE), contralmirante Emilio Fajardo, explicó su visión sobre las capacidades necesarias para afrontar los retos que plantean las operaciones de la PCSD, desde las lagunas actuales al análisis de las tendencias tecnológicas a futuro.

Cerró el panel el general de brigada Miguel Ángel Orduña, jefe de la División de Planes del Estado Mayor del Aire, que se ciñó a la aportación española a la PCSD, abordando las necesidades que se estiman a medio plazo, con especial atención al enfoque aeroespacial.

Por lo que respecta a la conferencia magistral, el teniente general Francisco Javier Fernández Sánchez se refirió a la posible aportación del dominio aéreo a la PCSD, los escenarios previsibles, la complementariedad con la OTAN, el impacto del segmento espacial y las nuevas tecnologías.

Con objeto de proporcionar una visión más detallada de lo tratado en el seminario, el dossier que se presenta a continuación se articula en tres apartados:

- En primer lugar, se incluye un artículo relativo al mensaje de clausura del jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire y del Espacio, y a la intervención del representante militar ante los comités militares de la UE y de la OTAN.
- A continuación, se expone un amplio resumen de los contenidos presentados durante el panel por los oficiales generales pertenecientes a países aliados y organismos internacionales.
- Por último, se presentan las conclusiones alcanzadas por el grupo de trabajo, que fueron expuestas por el coronel Francisco Javier Martín García-Almenta, presidente del Grupo.

LUCAS MANUEL MUÑOZ BRONCHALES
General de división del Ejército del Aire y del Espacio
Director del Centro de Guerra Aeroespacial