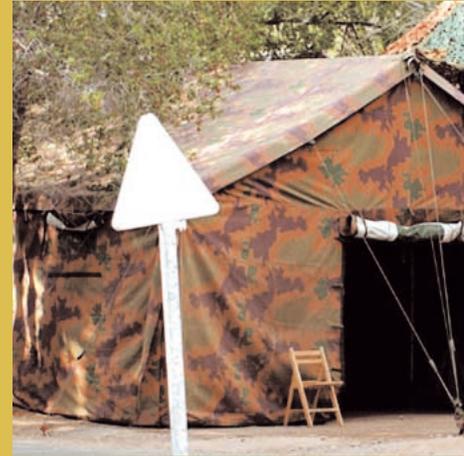




Aeropuerto de Yibuti en el país del mismo nombre.



Las soluciones improvisadas permiten salir adelante. La tienda de campaña y las sillas plegables s el destacamento.

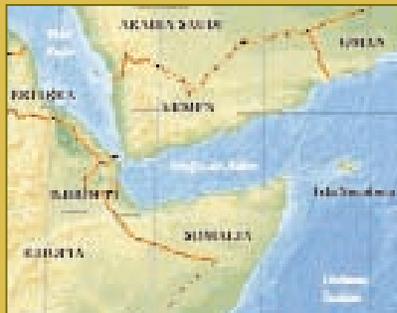
Destacamento de P-3 en Yibuti

FRANCISCO RODRIGUEZ RODRIGUEZ
Teniente Coronel de Aviación

MANUEL MARTINEZ PÉREZ DE LEMA
Comandante de Aviación

A raíz de los acontecimientos del 11 de septiembre se iniciaron los estudios sobre la posible participación de distintas unidades españolas en una campaña contra el terrorismo internacional. Consultada el Ala 11 sobre disponibilidad de medios para tal fin, se propuso un P-3 con su tripulación, el equipo de mantenimiento y el personal para el Centro de Apoyo a la Misión (CAM) necesario para desarrollar las operaciones, asumiendo la disponibilidad de los apoyos precisos en la base de despliegue, aunque sin fijar ningún lugar concreto a este respecto. En vísperas de la Patrona del 2001, comienza a tomar fuerza la idea del despliegue en Yibuti, iniciándose las vacunaciones del personal que debería participar en el "site survey", por la vía acelerada (15 días), antes de las vacaciones de Navidad.

A partir de este momento se entró en una fase de aletargamiento, durante la cual se contempló incluso la posibilidad de desplegar en Mombasa (Kenia), pero sin sustanciarse nada concreto hasta que el 8 de febrero (viernes), con la mitad de las fuerzas vivas del 221 Escuadrón en un vuelo de navegación a Souda (Creta), con vistas a comprobar las condiciones que ofrecía dicho campo para ser utilizado en los vuelos de posicionamiento, se recibió la orden de efectuar un vuelo a Yibuti que debía despegar el lunes día 11. En dicho



Mapa de la zona.

vuelo se aunaron el "Site survey" (al que fue el propio coronel de la Unidad) y una misión diplomática para el mismo fin (viajó un representante de DIGENPOL y se recogió al embajador en Adis Abeba).

Las gestiones efectuadas durante dicha misión, pusieron de manifiesto la necesidad de enviar a la zona negociadores que dieran mayor agilidad a la conversaciones y facilitarán la redacción de un acuerdo entre ambas partes. Se enviaron dos oficiales, con amplios conocimientos de francés, que asumieron el reto e impulsaron las negociaciones diplomáticas que son lentas "per se". Fruto de las gestiones realizadas por ambos fueron la aceptación de una Nota Verbal (Acuerdo de carácter político) y la firma del Acuerdo Técnico entre los minis-

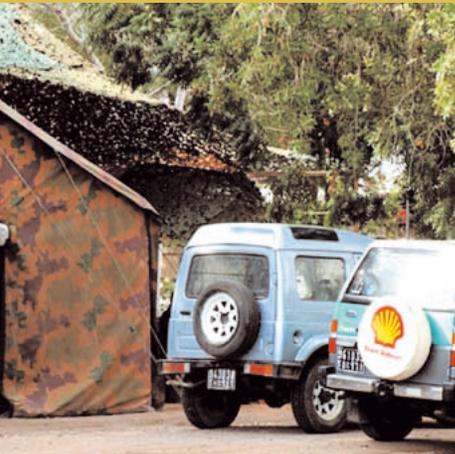
terios de Defensa de ambos países que desarrolla la Nota citada anteriormente, el jueves día 7 de marzo a última hora.

DESPLIEGUE

El día 8 de marzo a las 10 de la mañana, presidido por el Gral. Jefe del MAEST, y con presencia de los medios de comunicación social, se celebró en la Base Aérea de Morón un acto de despedida del personal que formó parte del primer destacamento. El responsable de situar y poner en marcha este primer destacamento fue el Jefe del 221 Escuadrón. A las 12:15 despegó de Morón el personal de apoyo a bordo de un Hércules y a las 23:00 hizo lo propio la tripulación del P-3B. Ambos aviones hicieron escala en la Base Aérea de Souda (Creta): la del P-3B fue una mera escala técnica para repostar y la del Hércules incluyó un breve descanso para la tripulación y el pasaje. Tras dichas escalas, ambos aviones arribaron al Aeropuerto Internacional de Yibuti pasado el mediodía del sábado 9 de marzo, donde dieron comienzo las labores de asentamiento del Destacamento.

La simple concatenación de las fechas indicadas es una muestra de la velocidad con la que se desarrollaron los acontecimientos en aquellos días (firma del Acuerdo el 7, despliegue el 8 e inicio del asentamiento el 9). En este mismo sentido, es preciso señalar que la entidad del apoyo francés en Yibuti se coordinó durante la propia mañana del día 9, cuando ambos aviones se encontraban volando con rumbo a dicho destino.

Los continuos cambios de última hora, impusieron una sucesión de modificaciones que afectaron a todos los medios dispuestos para el despliegue, abarcando tanto al personal a desplegar como a los medios de apoyos precisos para el mismo o las autorizaciones de sobrevuelo. Conseguir este despliegue en tiempo "record" y sin incidentes, significó un esfuerzo extraordinario para toda nuestra organización, obteniendo como



ante con medios muy reducidos y a muy bajo costo una muestra de ello. Los vehículos no son del



A pesar de todo, también hay imágenes bucólicas para el autor de las fotos.

resultado final la ubicación de un contingente de personal y material del Ejército del Aire en la República de Yibuti.

ASENTAMIENTO

Los despliegues efectuados por el Grupo 22 hasta ese momento nunca habían contemplado la operación sin apoyos en la base de despliegue. Este hecho, aparentemente menor, fue en la práctica uno de los principales "handicap" del asentamiento. Durante el planeamiento, se efectuó un estudio sobre las necesidades de un despliegue tipo "Opción 0" (sin ningún apoyo en el lugar de despliegue), en el

que como dato anecdótico, figuraban hasta los lápices y folios que era preciso desplegar.

Dado que inicialmente la entidad del apoyo francés no estaba totalmente definida y los recursos en la zona se desconocían, se optó por desplegar medios que permitieran la máxima flexibilidad, aunque no fueran los más idóneos para trabajar. En este sentido, se trasladaron a la zona: tiendas de campaña, sillas plegables, literas, tableros de aglomerado o caballetes de madera que, a falta de otros elementos más adecuados, han permitido salir del paso, a la espera de que la prolongación del destacamento propiciara una solución más adecuada. El "criterio de

mínimos" utilizado para el despliegue y la ausencia de experiencia previa en este tipo de despliegues exigió grandes dosis de improvisación y completar las carencias existentes mediante procedimientos alternativos que incluyeron el alquiler de medios "in situ" y, sobre todo, con el apoyo del Destacamento francés en dicho Aeropuerto, cuya colaboración ha sido y continúa siendo muy importante para el apropiado funcionamiento de nuestro contingente.

Finalmente, una vez asentado y puesto en condiciones de operar, se transfirió el control operativo (OPCON) del avión al Mando Componente Marítimo de la Coalición, con



Enfundar el avión tiene su técnica, salto incluido.



Aparentemente un Hércules normal, pero transporta periódicamente hojas de Khat (de efectos narcóticos) que son muy apreciadas por los naturales del país. Es una imagen muy común ver personas mascando dichas hojas y con una botella de agua a mano para ayudar la labor de las mandíbulas.



El Atlantic del otro lado de la valla (lado francés). Des...



No podía faltar una paella de confraternización de carácter internacional... en la que el Jefe del Destacamento y su "staff" departen con personal del Atlantic 2.

fecha 12 de marzo y se iniciaron las operaciones en las zonas asignadas el día 16 del mismo mes.

Dado que previsiblemente la duración del destacamento no será breve, aunque las ampliaciones se produzcan cada 3 meses, algunas de las soluciones de urgencia adoptadas en su momento han empezado ya a cambiarse; por ejemplo, la tienda de campaña fue sustituida el 26 de abril por módulos con aire acondicionado (montados

por el EADA) que mejoran sustancialmente la calidad de vida del personal destacado. Una vez más, se pone de manifiesto la importancia que para un destacamento de estas características tiene la logística, ya que la incorrecta determinación de las necesidades (especialmente cuando no se dispone de estafetas regulares que puedan apoyarlo) puede comprometer el éxito de las operaciones o condicionarlas seriamente.

UBICACION Y DESCRIPCION

El Destacamento de P-3 se asienta a caballo entre el aparcamiento del aeropuerto internacional de Yibuti, donde se aparca el avión, y el destacamento permanente que el Ejército del Aire francés tiene en dicho aeropuerto, donde se realiza la vida cotidiana y se llevan a cabo la mayor parte de los trabajos en tierra del Destacamento (centro de comunicaciones -CECOM-, centro de apoyo a la misión -CAM-, etc.)

El apoyo del destacamento francés abarca múltiples aspectos y es de gran importancia. Como botón de muestra podemos señalar que el espacio físico donde se ubican los contenedores, la cesión de espacios para almacenamiento e incluso el préstamo de un local para ser usado como botiquín de nuestro Destacamento. Dicho apoyo abarca también aspectos más rutinarios, pero no por ello menos importantes, como: alimentación, surtidores de agua potable (imprescindibles para facilitar la rehidratación del personal en climas tan calurosos), electricidad, teléfono e incluso un terminal de comunicaciones cifradas.

Las instalaciones propias del Destacamento se componen básicamente de dos áreas ubicadas en contenedores con aire acondicionado. La primera de ellas incluye el CAM-CECOM y la Secretaría del Destacamento; se trata de un espacio muy reducido montado sobre dos contenedores alqui-



Destacamento con el que existen muy buenas relaciones.



Más allá de la valla del aparcamiento francés, el Iliushin 18, equivalente ruso del P-3 en versión comercial.



Contenedores que sirven como Centro de "Shelter" operativos Comunicaciones (CECOM), Centro de Apoyo a la Misión (CAM) y Secretaría del Destacamento. Transformación en lugares de trabajo.

lados y la segunda (multifunción) está destinada a la realización de "briefing" y "debriefing" de tripulación, reuniones, etc. utilizándose también como refugio del personal para protegerse contra el calor y la insolación propias de la zona.

ROTACIONES DEL DESTACAMENTO

El Destacamento de P-3B está constituido por 42 personas, principalmente del Ala 11 (Grupo 22) y un mínimo contingente del EZAPAC para labores de seguridad y apoyo.

Las rotaciones se llevan a cabo de forma diferenciada para las tripulaciones y el resto del personal. En el primero de los casos, el período es de 22 ó 23 días y en el segundo cada 45.

Las razones de esta diferenciación se basan en criterios de seguridad en vuelo para las tripulaciones (normalmente en cada rotación la tripulación realiza 115 horas de vuelo) y la necesidad de sustituir el avión por cuestiones de mantenimiento.

ASPECTOS OPERATIVOS

El Destacamento de P-3 en Yibuti se encuadra en el Mando Componente Marítimo de las Fuerzas de la Coalición, junto con el resto de los aviones de Patrulla Marítima desplegados en distintas bases de la zona (Atlántico francés y alemanes, Nimrod ingleses y P-3 esta-



Uno de los dos microbuses alquilados. Se pueden observar las peculiaridades decorativas locales y las cajas de agua (elemento imprescindible para subsistir)

dounidenses y holandeses). Todos ellos se dedican a labores de Reconocimiento y Vigilancia de los espacios marítimos y costeros de las zonas en las cuales operan, al igual que los buques de distintas nacionalidades encuadrados en otras "Task Force" diferentes, pero que también operan en la misma zona.

Las misiones desarrolladas actualmente por nuestros P-3 en el Golfo de Adén y el

Cuerno de África están relacionadas fundamentalmente con el control del tráfico marítimo en dicha zona, que se traduce en la localización e identificación de barcos mercantes y otras embarcaciones de menor porte, susceptibles de ser utilizadas por elementos terroristas para tráfico de armas, contrabando, tráfico ilegal de personas e incluso piratería (que también hay en la zona).



Mezquita y parte del pueblo de Ambouli (prácticamente unido a Yibuti). Referencia para viraje a base en el tráfico a la pista 09.

Las particularidades de la zona, elevado nivel de humedad que forma bruma con frecuencia y elevadas temperaturas que menguan el rendimiento de los motores, condicionan la actividad del avión, debiendo optar por despegues a tempranas horas de la mañana (07:00) para aprovechar el mayor rendimiento de los motores (la temperatura ambiente a esa hora suele estar en esta época del año entre los 27 y 30°C), extremo especialmente importante cuando se despegue con la máxima carga de combustible.

La duración de las misiones oscila, según el área concreta asignada, entre las 7 y las 11 horas de vuelo, lo que da como resultado jornadas de hasta 16 horas de actividad en determinadas ocasiones. Ello supone un importante esfuerzo para todo el personal destacado.

En ocasiones, la duración de la misión requiere parar un motor para ahorrar combustible, ya que al regreso a Yibuti debe disponerse de una hora adicional de reserva (sobre los mínimos establecidos con carácter habitual), para poder alcanzar los campos alternativos si fuera preciso (los dos alternativos más próximos se encuentran en Etiopía a 45 minutos de vuelo).

Desde el punto de vista de operatividad de los aviones, ésta puede considerarse muy buena (80% de las misiones efectuadas en su totalidad), disponiendo de un solo avión en la zona y con una capacidad de mantenimiento limitada. De las horas de vuelo efectuadas, se ha invertido aproximadamente el 60% para operar en la zona asignada, el 20% en tránsitos a dicha zona y el 20% restante en vuelos de posicionamiento a Yibuti. La cifra media de los contactos identificados en cada misión está en torno a los 40. Algunos de los cuales corresponden a embarcaciones



En Yibuti no sólo los camellos tienen joroba.

de motor de carácter tradicional, que ni tan siquiera tienen nombre, o a pequeñas lanchas pesqueras muy hidrodinámicas, dotadas de potentes motores que superan los 20 nudos (velocidad insólita para un pesquero).

EL ENTORNO

Yibuti es un pequeño país situado en un enclave estratégico entre el Mar Rojo y el Golfo de Adén ya en el Océano Índico. Sus recursos naturales son muy reducidos y el nivel de vida de la población abunda en la pobreza y la escasez (es relativamente frecuente encontrarse personas que duermen en el asfalto). Una de las notas características de la población es el consumo generalizado del "khat" (los puestos de venta abundan más que los estancos en nuestras ciudades). Se trata de una planta cuyas hojas producen unos efectos narcotizantes que ayudan a sobrellevar las elevadas temperaturas ambientales. Es muy común ver a personas mascando dichas hojas y con una botella de agua en la mano para refrescar, de vez en cuando, las mandíbulas en su incansable trabajo. El paisaje, salpicado de rebaños de cabras (único animal doméstico capaz de

sobrevivir en un ambiente tan hostil) y por algunos dromedarios sueltos, que tienen la virtud de considerar las carreteras como su propio "habitat" (incluso por las noches), presenta un aspecto lunar en muchas ocasiones. Según se cuenta, la película "El planeta de los simios" fue rodada en este territorio (proximidades del lago Abbé en la frontera con Etiopía).

Las relaciones con la población civil son buenas; probablemente mejores que las de otros contingentes desplegados en el país (estadounidenses y alemanes), como consecuencia de la idiosincrasia propia del español; aunque este hecho no debe inducirnos a error, pues los estados de opinión en estos países puede variar con mucha rapidez y como consecuencia de hechos aparentemente triviales.

En la misma Base se encuentra el Destacamento de Patrulla Marítima de la Armada francesa (destacamento permanente de dos Atlantic 2) que participan en la Operación Libertad Duradera. Las relaciones con dicho destacamento son muy buenas, estableciéndose importantes lazos entre las tripulaciones, que se manifiestan con frecuencia en despedidas o recepciones de tripulaciones, intercambios en los vuelos realizados por los aviones de ambas unidades y en actos de camaradería y confraternización de diferente índole. Asimismo, con otras unidades de "l'Armée de l'Air" estacionadas en la Base también existe una sintonía muy buena, que ha facilitado enormemente la integración de nuestro Destacamento en la Base, donde podría afirmarse que opera como un destacamento más de los existentes en la misma, aunque con algunas particularidades específicas. El apoyo suministrado por el personal y las autoridades francesas en la Base puede calificarse de "chapeau" ■