

Destacamento *Sírius* la fuerza del personal

PEDRO A. GARCÍA SIPOLS
Teniente Coronel de Aviación



El área fronteriza entre Chad y Sudán sufre una de las mayores crisis humanitarias del mundo. En 2003 estalló el conflicto en la región sudanesa de Darfur, en la frontera con Chad, provocando la muerte de más de 300.000 civiles. Cerca de dos millones de personas se vieron obligadas a abandonar entonces sus hogares. En el este de Chad hay unos 400.000 afectados, entre desplazados internos y refugiados procedentes de Sudán. Más de 220.000 refugiados están acogidos en doce campamentos con apoyo de la



Emblema Destacamento Sírius.

agencia ACNUR (Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados).

La Resolución 1778 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas (NNUU) de 25 de septiembre de 2007, consideraba que la situación reinante en la zona fronteriza entre Sudán, Chad y la República Centroafricana (RCA) constituía una amenaza para la paz y seguridad. Por ello, se hacía preciso establecer una presencia multidimensional en Chad y RCA, con el fin de crear las condiciones de seguridad



Recuperación Goz Beida 1.



Montaje del CECOM.



Área de operaciones.



Carga de pasajeros en Abeche.

necesarias para el regreso voluntario, seguro y sostenible de los refugiados y desplazados. Dicha resolución autorizó a la Unión Europea (UE) a desplegar una fuerza militar (EUFOR) en estrecha coordinación con las NNUU y con las fuerzas de seguridad del Chad y RCA, por un período de un año tras la declaración de la IOC (Inicial Operacional Capability), para asistir al establecimiento de un ambiente seguro en el Área de Operaciones (AOO) con el propósito de contribuir a la protección de civiles en peligro (en particular re-



Aterrizando en Iriba 1.



Entrega de condecoraciones por jefe de la Fuerza General Philipe Ganascia.



Pista de Birao (RCA).

fugiados y desplazados), facilitar la prestación de ayuda humanitaria y la libre circulación del personal de asistencia humanitaria, contribuir a la protección del personal, locales y equipo de NNUU y garantizar la seguridad y libertad de movimientos de personal de la UE, NNUU y asociado.

El objetivo final es el establecimiento de un entorno seguro en el área de operaciones, que se mantenga en el tiempo sin necesidad de la presencia de una fuerza militar internacional. En ese sentido debe quedar claro que la operación de la UE es una operación estrictamente militar, amparada en una resolución de NNUU y en apoyo de la operación de NNUU amparada por la misma resolución 1778, en este momento en curso y denominada MINURCAT (United Nations Mission in the Central African Republic and Chad). Ésta la integran en la actualidad por 235 policías, 44 oficiales de enlace militares, 307 civiles internacionales, 169 locales y 89 voluntarios de NNUU.

Uno de los graves problemas es el movimiento de grupos rebeldes a ambos lados de la frontera entre Chad y Sudán, responsables directos de la inseguridad en la zona. Ni EUFOR ni MINURCAT están en condiciones de hacer frente de manera directa al problema de los movimientos transfronterizos de grupos armados. Los mandatos de una y otra limitan la misión de cada una a ocuparse únicamente de las consecuencias, y no de las causas, del conflicto del Chad. De ahí, la importancia de que se establezca un diálogo entre el gobierno chadiano y la oposición. En caso de que no se solucione su problema interno, existe el riesgo de que los recursos invertidos por la comunidad internacional se hayan desperdiciado.

La Operación EUFOR CHAD/RCA quedó dividida en cuatro fases. La primera en donde se establecieron las condiciones previas al despliegue. Una segunda fase en la que se preparó la IOC (declarada el 15 de marzo de 2008). La tercera fase de ejecución, actualmente en curso, que incluía el establecimiento de la fuerza, la consolidación tras la estación de las lluvias a mediados de octubre de 2008, apoyando al despliegue de MINURCAT y



Campo Refugiados en Forchana.

proporcionando seguridad a las organizaciones internacionales (IO) y no gubernamentales (ONG) y con ello favorecer el retorno de los desplazados internos. La cuarta fase de recuperación debería iniciarse el 15 de marzo de 2009 una vez cumplido el año desde la IOC.

EUFOR cuenta con un número de efectivos que oscila alrededor de los 3.400. Éstos se encuentran repartidos entre el Cuartel General de la Operación (Mont Valérien, París), Cuartel General de la Fuerza (FHQ, Force Headquarters en Abeché), Cuartel General de la Fuerza retrasado (FHQ Rear en Yamena), unidades y batallones terrestres desplegados en Abeché, Iriba, Goz Beida, Forchana y Birao (RCA).

La participación española en la operación EUFOR CHAD/RCA fue aprobada en Consejo de Ministros el día 30 de mayo de 2008. Ésta se materializa en un Destacamento Aerotáctico (DAT) desplegado en Yamena, con dos aviones T-21 del Ala 35, el personal necesario para su operación y apoyo, y determinados puestos en el Cuar-

tel General de la Fuerza (FHQ) y en el Mando Componente Aéreo (JFACC, Joint Force Air Component Command) situados en Abeché y en los elementos retrasados de los mismos en Yamena. La misión principal asignada es la de realizar transporte aéreo de personal y carga de EUFOR. Además se cuenta con capacidad para la realización de misiones CASEVAC (Casualties Evacuation) y de lanzamiento de cargas y de personal.

Los T-21 del EA que se encuentran bajo el Mando Operativo (OPCOM) del JEMAD, constituyen la única con-

tribución permanente de aeronaves de ala fija con Control Operativo (OPCON) transferido a EUFOR, dado que otras naciones lo realizan de forma puntual como es el caso de Grecia (1 semana al mes). Por ello, si bien la participación en términos humanos es limitada, en términos reales y cualitativos es muy alta. Francia participa también con los medios desplegados permanentemente en zona en virtud de su acuerdo de defensa con el Gobierno del Chad, en el marco de la Operación EPERVIER. No obstante, sus medios (Mirage F1, C-160 Transall, Puma, Gazelle, KC-135) permanecen bajo OPCON nacional.

El Destacamento Aerotáctico Sirius quedó constituido el 1 de junio de 2008 en un acto presidido por el General Jefe del Mando Aéreo de Combate, que tuvo lugar en la Base Aérea de Getafe. El despliegue se realizó en tres fases. En la primera se emplearon dos T-21 (uno de los cuales era de apoyo) y se desplazó un equipo avanzado. La misión era establecer los contactos necesarios con el FHQ y el JFACC, así



Badge EUFOR.



Carga en Yamena.

como montar las infraestructuras indispensables para iniciar las operaciones de acuerdo con las instrucciones emitidas por el Comandante Jefe del Mando de Operaciones (CMOPS). En una segunda fase se incorporó el personal del escalón avanzado y parte del personal de la Jefatura del DAT. Este personal llegó el 4 de junio de 2008 y tenía la misión de proceder al montaje de las instalaciones de trabajo y alojamiento. El trabajo se realizó por miembros del EADA (infraestructuras) y GRUMOCA (comunicaciones) en unas condiciones ambientales extremas que coincidieron con la época de lluvias, estando las instalaciones de trabajo en condiciones de uso el 16 de junio. El 5 de junio se declara la IOC (Initial Operational Capability) y el 7 de junio se cumple la primera misión. La tercera fase supuso la llegada del resto del personal en el segundo T-21 el día 12 de junio, declarándose la FOC (Full Operational Capability) el 17 de junio. El campamento finalmente quedó montado el 1 de julio, regresando el escalón avanzado a Territorio Nacional. El segundo relevo y tercer relevo del con-

tingente se realizó los días 12 de septiembre y 12 de diciembre de 2008 respectivamente. Todo el material fue trasladado por vía aérea haciéndose uso de Antonov 124 e Ilusyhn 76 contratados, T-10 del Ala 31 y T-21 del Ala 35.

El número de personal del Destacamento Sirius en el Chad es de 84 militares. La estructura del mismo es similar a la de una base aérea, cubriéndose las áreas de operaciones, mantenimiento y abastecimiento, infraestructuras, seguridad y apoyo. Dicho personal procede fundamentalmente del Ejército del Aire, en particular, de unidades con marcado carácter expedicionario como son el Ala 35, EADA y GRUMOCA. El resto del mismo es de otras unidades del EA y también se cuenta con varios representantes del Ejército de Tierra y de la Armada. También está integrada como parte del mismo (bajo mando nacional exclusivamente) la Célula Nacional de Inteligencia (NIC).

Es especialmente reseñable, el grado de implicación en misiones en el exterior del personal del EA, tal y como lo

demuestra el hecho de que, por ejemplo en el segundo destacamento (septiembre a diciembre de 2008), para cerca del 60% del personal, ésta era su segunda o tercera misión, y el 25% del total había realizado más de tres misiones en el extranjero. La duración de los relevos es de tres meses, excepto para el de tripulaciones y enfermero que relevan a los dos meses. Si bien, el personal es de procedencia heterogénea se ha conseguido que desde el principio haya un gran espíritu de unidad. Para ello ha sido importante que todos los integrantes del contingente tengan un concepto claro de la misión y sean conscientes de que la labor de cada individuo es fundamental para su cumplimiento.

Las operaciones se ejecutan desde Yamena, donde los T-21 operan desde la plataforma construida por EUFOR, anexa a las instalaciones militares francesas y chadianas al otro lado de la pista del Aeropuerto Internacional. Fundamentalmente se realizan transportes logísticos de personal y carga a Abeché situado a unas 380 NM al Este de Chad. También se opera regular-

mente a los campos no pavimentados que coinciden con el despliegue de los batallones multinacionales a excepción de Forchana, al no cumplir ésta con los requerimientos mínimos de operación tanto para el T-21 como para el Transall o el C-130. Las condiciones de vuelo están limitadas por las elevadas temperaturas, fuertes tormentas de agua y arena en la época de lluvias (junio a mediados de octubre), limitaciones en el abastecimiento de combustible y la carencia de aeropuertos alternativos en ruta. Las misiones son ordenadas a través del ATO (Air Tasking Order) que emite diariamente el JFACC. Éste es responsable de la coordinación del espacio aéreo con autoridades del Chad/RCA, el planeamiento y conducción de las operaciones aéreas.

El alto grado de actividad lo demuestra el hecho de haber realizado hasta la fecha más de 1000 horas de vuelo, transportado más de 9000 pasajeros y haber transportado 500.000 kgs de carga. La operatividad alcanzada es óptima y el T-21 ha demostrado ser una aeronave de una fiabilidad y características que proporcionan una gran flexibilidad en su empleo. El número de misiones canceladas por mantenimiento ha sido mínimo, algo que no hubiera sido posible sin el excelente trabajo del personal de mantenimiento y por el esfuerzo y apoyo recibido desde el Ala 35 en España, proporcionando el repuesto y realizando los cambios de aeronave cuando han sido requeridos.

EUFOR no cuenta con una capacidad propia de apoyo al transporte, siéndole ésta proporcionada por Francia como nación líder por medio de la que tiene constituida para apoyo a EPERVIER. No obstante el destacamento cuenta con personal y medios propios del EADA, los cuales apoyan directamente las labores diarias de los T-21. Ellos se han encargado de atender a los aviones militares españoles procedentes, o con destino a Territorio Nacional, así como aquellos vuelos civiles fletados para relevo de personal, efectuando directamente o supervisando la carga/descarga de todos ellos, y confeccionando y gestionando los correspondientes manifiestos.



Plataforma española (16 de septiembre de 2008).



T-21 Operando en Yamena.



Recuperacion Goz Beida 5.

El mantenimiento de aeronaves se ve influenciado por las duras condiciones climatológicas. Se han cumplimentado numerosas inspecciones de 30 horas, una de 300 horas, una de 600 horas y una de 600 horas de motor. Si bien la mayoría de las averías han sido de tipo menor, sí hubo una de gran importancia y que fue resuelta de modo impecable.

El día 11 de noviembre de 2008, en una misión de transporte de personal y material de EUFOR, tras el despegue de uno de los aviones T-21 de la pista de Goz Beida, y a unos 750 pies de altura sobre el terreno, tuvo lugar una explosión en el motor derecho (actualmente pendiente de los resultados de la investigación). Los mecanismos de seguridad del T-21 funcionaron correctamente, la emergencia fue resuelta adecuadamente y el comandante de la aeronave, garantizando en todo momento el control de la misma, realizó la aproximación y aterrizaje (con un motor parado) con seguridad, tanto para la aeronave como el personal, sin producirse más daños que los propios del motor. Inmediatamente, se realizó una valoración inicial de la avería, con el fin de contar con el máximo de información posible para el equipo de mantenimiento del Destacamento Sirius. Además, la seguridad de la aeronave en tierra, quedó garantizada en todo momento por el equipo de "force protection", que coordinó las medidas más adecuadas con el personal de seguridad del Batallón Multinacional Sur, allí destacado.

El avión quedó inmovilizado en Goz Beida y el día 12 de noviembre se desplazó un equipo de mantenimiento desde Yamena. Éste hizo una valoración completa de los daños e inició los trabajos previos de desmontaje del motor. Esa misma noche partió desde la B.A. de Getafe un T-21 del Ala 35 con el motor de repuesto, parte del utillaje necesario para el cambio del mismo, y personal adicional para poder garantizar la operatividad de los aviones desde Yamena. Éstos llegaron en la mañana del día 13 de noviembre y una hora después esa misma aeronave, con una tripulación del destacamento Sirius y una comandante ingeniero del Ala 35 se trasladó a Goz Beida. Las labores de mantenimiento e ingeniería se llevaron

a cabo en unas condiciones extremas ambientales de temperatura y polvo. Con horarios continuados orto a ocaso y sólo interrumpiéndose las actividades para la comida. El avión estaba de nuevo operativo el día 18 de noviembre a las 13:30 y esa noche partió a territorio nacional el avión de recuperación. Mientras tanto se garantizaron las misiones a EUFOR con el avión operativo remanente. La capacidad de reacción y eficacia en recuperar la operatividad, fue felicitada por el General Jefe de la Fuerza y en particular por el Jefe de la Operación desde París, el Teniente General Patrick Nash, mediante carta dirigida al JEMAD.

En lo que concierne al sistema SL-2000 ha funcionado correctamente. Se planteó el problema de la reposición del material consumido al no existir un sistema continuado de envío y devolución del mismo. Situación que mejoró con la incorporación de vuelos de sostenimiento periódicos.

Respecto a seguridad, las misiones que se están llevando a cabo regularmente son de escolta para dar protección y seguridad a la aeronave y su tripulación, impedir el acceso al avión al personal no autorizado y al material que pueda causar incidentes/accidentes durante el vuelo, así como repeler cualquier posible agresión aplicando las Reglas de Enfrentamiento (ROE) establecidas. Escolta terrestre de personal militar del destacamento que se desplaza a la ciudad por motivos de trabajo, escoltas al personal VIP que así se determine, estudio y trazado de rutas principales y alternativas a los diferentes puntos de interés que se han considerado (embajadas, hoteles, salidas de la ciudad, puentes y accesos a Camerún, puntos de reunión de civiles para su evacuación, ministerios, cuarteles y comisarías de policía, aeropuerto, etc.) al objeto de una posible utilización en caso de necesidad.

El destacamento se aloja en Camp Europa. Dicho campamento está pensado como un lugar de estancia temporal para el personal en tránsito hacia o procedente del Área de Operaciones. De reducido tamaño, hay representantes de 13 países y en época de relevos llega al máximo de su capacidad de unos 700 efectivos. Las condiciones de vida de los españoles son muy satis-

Tormenta.



factorias y objetivamente por encima de la media del resto de contingentes en Camp Europa. Las tiendas de campaña tipo "Schall" adquiridas para el EADA han demostrado ser de gran calidad y además se cuenta con una gran tienda de ocio y un gimnasio de uso exclusivo nacional. Se dispone de todos los medios CIS que permiten un fluido enlace con TN e intrateatro y que cumplen con las necesarias garantías de seguridad, fiabilidad y flexibilidad. Éstos, además, permiten que el personal pueda tener una comunicación permanente con sus familias y allegados, lo cual repercute directamente en la moral.

La correcta gestión económica ha sido de capital importancia. La financiación de los gastos que se originan, se



atiende a través de dos mecanismos. Por un lado, se cuenta con un anticipo de caja fija procedente de la SEA 27 de la B. A. de Getafe, que se utiliza para atender los gastos corrientes de compra local y alquileres fundamentalmente. El segundo mecanismo de financiación que se utiliza es el denominado ATHENA, sistema de financiación creado para la gestión de los gastos comunes inherentes al desarrollo de operaciones militares en el ámbito de la UE. Se utiliza éste para atender los gastos de vida y funcionamiento de los campamentos, tales como comida, limpieza, lavandería y otros suministros, entre ellos suministros POL para todo tipo de vehículos. Mensualmente se emite un cargo con los gastos que debe pagar cada nación. Es-

te cargo debe ser validado por los respectivos Jefes de Fuerza. Una vez validados, la UE reclama a las distintas naciones su pago, siendo la Dirección General de Asuntos Económicos (DIGENECO) la encargada de atender estos cargos.

Terminado su mandato EUFOR no reemplazará a MINURCAT, aunque ya hay países que han mostrado su compromiso a participar en la operación de NNUU. Se han establecido dos sistemas de planeamiento el de la UE y el de NNUU a fin preparar el despliegue de las nuevas fuerzas. La IOC de las fuerzas de NNUU debería ser declarada el 15 marzo de 2009 con 3000 efectivos sobre el terreno.

Para finalizar se puede afirmar que este destacamento ha reafirmado el

carácter expedicionario de sus unidades componentes y del personal del EA. Contar con medios materiales fiables, adecuados y ajustados a la misión, unido a una cadena de mando eficaz y resolutiva, y una eficiente cadena logística es crítico. Pero sólo en combinación con la fuerza que representa la correcta integración de un personal profesional disciplinado, entrenado, abnegado, motivado y dedicado, es garantía de cumplimiento de la misión y la razón que ha permitido que el destacamento funcione al máximo rendimiento desde el principio. Prueba de ello es el prestigio alcanzado y reconocimiento por parte de los demás participantes en la operación, que ha sido manifestado repetidamente. ■