

A high-angle aerial photograph taken from the perspective of someone inside a C-130 Hercules aircraft. The dark, metallic fuselage and a propeller are visible in the upper left and center of the frame. Below, a wide river flows through a densely populated city. A long bridge spans across the river. The sky is a pale, hazy blue, suggesting either dawn or dusk. The overall scene captures the aircraft's approach to an airport in Bamako, Mali.

El C-130 *Hércules* del destacamento *Marfil* sobrevuela el río Níger, el más largo de África occidental, durante la maniobra de aproximación al aeropuerto de Bamako (Mali).

MAMBA Y MARFIL

El Ejército del Aire proporciona transporte aéreo táctico a las operaciones militares en África

DOS destacamentos del Ejército del Aire son hoy piezas fundamentales de las operaciones que desarrolla la comunidad internacional en África: *Mamba*, que tiene su base en Libreville (Gabón) y actúa en la República Centroafricana; y *Marfil*, que interviene desde Dakar (Senegal) en Malí. Ambos se sustentan, en gran parte, en dos unidades de transporte aéreo táctico, el Ala 31 de Zaragoza, con un avión *C-130 Hércules*, y el Ala 35 de Getafe, con un *C-295*, que aportan a las zonas de operaciones unas capacidades muy valoradas en el ámbito internacional.

DE GABÓN A CENTROÁFRICA

En Libreville, con 30 grados de temperatura y un 90 por 100 de humedad, cerca del Golfo de Guinea y en la mayor selva del mundo después de la del Amazonas, 48 hombres y mujeres del Ejército del Aire trabajan día a día en apoyo a las operaciones internacionales en la República Centroafricana: la francesa *Sangaris*, la de Naciones Unidas MINUSCA y la de la Unión Europea EUMAM RCA. Tropas francesas y de varios países africanos, y pertrechos militares de todo tipo, vuelan en el *C-295* del destacamento *Mamba* por la región central del continente.

Bajo el sol ecuatorial, el avión se prepara para volar. Mecánicos y tripulación del Ala 35 y la escolta de seguridad del Escuadrón de Apoyo al Despliegue Aéreo (EADA) se esfuerzan por dejarlo todo listo. En unos minutos despega rumbo a una de las numerosas pistas no preparadas que utiliza habitualmente. Tan precarias son estas pistas de tierra que, en muchas ocasiones, se deben sobrevolar previamente a baja cota para espantar a los animales que merodean por ellas.

Ya en el aire, tras unas horas de vuelo, se alcanza la frontera que separa Gabón de la República Centroafricana. Es en ese momento cuando, siguiendo las reglas de enfrentamiento (*rules of engagement*, ROE), la escolta del EADA se equipa completamente. Armamento y munición



Pepe Díaz

El *C-130 Hércules* del Ala 31 opera desde la base aérea 160ª del Ejército del Aire de Francia, situada en la zona militar del aeropuerto de Dakar (Senegal).

son desembalados y puestos a punto. Una vez equipado, cada miembro de la escolta ocupa una ventanilla del avión. Todos los ojos son pocos para detectar cuanto antes una posible amenaza procedente de la superficie. Si bien los equipos electrónicos del *C-295* ofrecen una cobertura muy completa ante misiles tierra-aire, nunca está de más contar con el apoyo de varios observadores aéreos bien entrenados.

Nada más tomar tierra, el equipo del EADA se despliega, proporcionando una protección de 360 grados al *C-295*.

En algunas pistas, la carga y la descarga del avión se efectúan sin parar motores, en previsión de que cualquier incidencia obligue al despegue inmediato.

La carga, en este caso varias toneladas de material logístico para los legionarios franceses que operan en la zona, ya se encuentra en su destino. Empapados en sudor, españoles y franceses se despiden en esta pista arrancada a la selva. Motor y al aire. Si todo va bien y lo permiten las frecuentes tormentas tropicales que en esta época del año azotan el centro de África, en unas horas el avión y su tripulación descansarán en Libreville.

AYUDA NECESARIA

Una vez más, el apoyo logístico aéreo ha permitido que la operación *Sangaris* siga manteniendo una frágil estabilidad en la República Centroafricana, sumida en una guerra civil tras el golpe de Estado de finales de 2013. La dureza del clima y la inexistencia de infraestructuras hacen imposible cualquier operación militar en la zona sin transporte aéreo.



José Olmo López

Un miembro del EADA protege la descarga del *C-295* en una pista de tierra de la República Centroafricana.



Militares franceses embarcan en el *Hércules* que les llevará a las zonas del Sahel donde se desarrolla la operación *Barkhane*.

Tiempo libre en el orfanato

ALGUNOS miembros del destacamento *Marfil* están empleando su tiempo libre en la ayuda a un orfanato de Dakar. Ya sucedió en Kirguistán, donde, durante los años que permaneció un destacamento en la base aérea de Manás, se apoyó a un orfanato de niños enfermos. Entonces, bajo el nombre de «Alas del Mundo», se creó una organización que recaudaba fondos, adquiría equipamiento para el orfanato y lo transportaba desde España hasta dicho país, todo ello pagado por los militares y sus familiares y amigos.

Cuando los primeros componentes del Ala 31 llegaron a Senegal, buscaron la manera de resucitar el espíritu de «Alas del Mundo». Pronto dieron con sor Justina, una monja de Calatayud (Zaragoza) que dirige desde hace cuatro décadas *La Pouponnière* de Dakar, en el que viven huérfanos de madre menores de dos años. Gracias a los militares españoles, desde ventanas hasta planchas de uralita han llegado a *La Pouponnière*.

Pero lo más importante que los componentes del destacamento *Marfil* aportan, según sor Justina, es su tiempo. En sus escasos ratos libres algunos compran garrafas de agua mineral y las llevan hasta el orfanato o realizan pequeños trabajos de fontanería o electricidad en el edificio. Otros pasan su tiempo jugando con ellos o ayudando a sor Justina a dar biberones a los más de 80 bebés que acoge el orfanato. Al cumplir los dos años los niños son entregados a sus familiares o dados en adopción a familias extranjeras o senegalesas, donde ya cuentan con muchas más posibilidades de supervivencia que las que tenían al fallecer sus madres.



«Francia está muy agradecida por nuestra colaboración», destaca el teniente coronel Agustín Álvarez, jefe del destacamento *Mamba*, quien considera que el *C-295* «está demostrando extraordinarias capacidades para operar en pistas no preparadas». En el apoyo para posicionar personal francés en la zona, el avión español ha realizado vuelos no sólo a la República Centroafricana, sino también a Camerún, Costa de Marfil, Níger y República Democrática del Congo.

Creado en marzo de 2014, el destacamento se encuentra repartido entre dos bases francesas: *Guy Pidoux*, aérea, anexa al aeropuerto de Libreville; y *Camp De Gaulle*, sede de las fuerzas de ese país desplegadas en Gabón, a dos kilómetros de la anterior. El contingente actual del Ejército del Aire, ya el quinto, está constituido principalmente por personal del Ala 35, si bien cuenta también con personal del EADA, del Grupo Móvil de Control Aéreo (GRUMOCA) para las comunicaciones, y de información pública, inteligencia, intendencia, sanidad y secretaria. «Al llegar a Libreville —recuerda la comandante Marta Presa, jefa del equipo

médico—, lo primero que nos encontramos fue humedad y calor, por lo que hemos asesorado al contingente sobre la necesidad de beber mucha agua, proteger la cabeza con prendas de ropa y emplear cremas solares. En cuanto a las enfermedades, la más frecuente es la malaria, contra la que utilizamos medicamentos preventivos; además, advertimos al personal de que, ante la aparición de fiebre, diarreas, dolores de garganta..., síntomas que en España se pueden pasar por alto, se acuda al centro médico».

DE SENEGAL A MALÍ

En Dakar, desde que comenzaron las operaciones, en enero de 2013, *Marfil* ha llevado a cabo más de 300 misiones, con 2.700 horas de vuelo, y ha transportado unos 6.000 pasajeros y 1.000 toneladas de carga. En febrero batió el record de pasajeros, al transportar en ese mes a 648. Inicialmente, prestó su apoyo a la operación francesa *Serval*, que derivó en la actual *Barkhane*, puestas en marcha para disminuir la capacidad ofensiva de los grupos terroristas que desestabilizan Malí y, en general, la región del Sahel.

Desplegado en la base *Senghor Militaire* que la Fuerza Aérea Francesa tiene junto al aeropuerto de Dakar, *Marfil* operó primero con un *Hércules*, desde julio de 2013 a octubre de 2014 utilizó un *C-295* y, después, volvió al *Hércules*.



Pepe Díaz

Las tripulaciones del *Hércules* están formadas por un piloto, un copiloto, un navegante, un mecánico de vuelo y dos supervisores de carga, todos ellos del Ala 31.

Dirigido actualmente por el teniente coronel Juan José Terrados, el destacamento está formado por 55 militares, en su mayoría procedentes del Ala 31. El *Hércules* de esta unidad realiza vuelos a Burkina Faso, Chad, Gabón, Ghana, Malí, Níger...

Sobre paisajes muy distintos a los de África Central, aquí la estepa semidesértica sustituye a la selva ecuatorial, pero las dificultades son muy parecidas: pistas de tierra en las que abundan los socavones, infraestructuras

precarias, inseguridad en suma..., así como unas duras condiciones de vida, con temperaturas que superan los 40 grados durante gran parte del año.

Cualquier incidencia, que en España resultaría anecdótica, se convierte en esta zona en un grave problema. Una avería del *Hércules* puede hacer que el avión se quede parado en una de las pistas que utiliza habitualmente. Si esto sucede, el equipo de escoltas del EADA protege la aeronave hasta que los mecánicos consiguen ponerla de nuevo en condiciones de volar. Las noches son lo que más preocupa a los miembros del EADA. Cuando quienes merodean alrededor del avión no son solo curiosos, sino también hombres fuertemente armados, con actitud amenazante y de procedencia e intenciones desconocidas, las madrugadas de guardia solas, a pie de avión, se hacen muy tensas.

«La situación más problemática que vivimos —señala la teniente Gracia Oltra, jefa del equipo del EADA del destacamento— fue que el avión se averió en uno de los aeródromos de los considerados como no muy seguros. Se trataba de un campo aéreo no preparado y, hasta que trajeron las piezas de sustitución, tuvimos que estar cuatro días dando protección al personal, al material y a la aeronave, las 24 horas de cada día».

Ángel Vegas/José Luis Grau



José Olmo López

Trabajos de mantenimiento del avión *C-295* del destacamento *Mamba* en la base francesa *Guy Pidoux*, en el aeropuerto de la capital de Gabón, Libreville.