

TENIENTE CORONEL JACINTO CHOZAS, JEFE DEL DESTACAMENTO MARFIL

# «NUESTRA CONTRIBUCIÓN ES IMPORTANTE Y ESTABLE»

Destaca que los *C-295* se han mostrado fiables para aterrizar en campos no preparados y situaciones adversas

«**L**A contribución española a la operación *Barkhane* es particularmente importante y supone el 30 por 100 de todos los vuelos realizados», señala el teniente coronel Jacinto Chozas Monforte (Tarragona, 52 años), jefe del destacamento *Marfil* del Ejército del Aire en Senegal. «Hay naciones —expone— que aplican criterios restrictivos y ceden el empleo de los medios solo en determinadas ventanas temporales o de manera intermitente, pero en nuestro caso los *C-295* están transferidos al comandante de la operación y pueden ser empleados como dos medios más; se trata de una aportación estable y que ha sido permanente desde el inicio de la misión».

Destinado en la Jefatura de Sistemas Satelitales y Ciberdefensa de la DGAM y con amplia experiencia como piloto de transporte en misiones en el exterior, el teniente coronel Chozas asegura que «el transporte aéreo es clave para llegar a zonas remotas o mal comunicadas y evita la peligrosa situación de seguridad de vías terrestres en muchas zonas».

—¿A qué países se dirigen?

—Nuestros aviones operan en una extensa zona de África Central y Occidental, que incluye, además de Senegal, países como Costa de Marfil, Gabón, Guinea Conakry..., que destacan por su estabilidad y por un nivel bajo de amenaza terrorista. Sin embargo, volamos también a una zona donde esta amenaza

es más elevada y donde las fuerzas francesas de *Barkhane* concentran principalmente su actividad. Esta zona se define por el llamado «triángulo de las tres fronteras», que comprende territorios de Burkina Faso, Malí y Níger.

—¿Qué transportan en los vuelos?

—El personal y la carga necesarios para las operaciones, incluidas mercancías peligrosas que requieren condiciones especiales para su transporte. Nuestra misión tiene, sin embargo, ciertas limitaciones: no está autorizado el empleo con fuerzas de operaciones especiales, ni el lanzamiento de cargas por paracaídas, ni el traslado de prisioneros.

—¿Cree que el *C-295* es el adecuado para la misión?

—Sus características le hacen especialmente adecuado para operar en este tipo de misiones. Es un avión de transporte medio con capacidad de carga inferior a la de sus hermanos mayores, como el *C-150 Hércules* que utilizan Francia y Estados Unidos o el *A400M*. A pesar de ello, el *C-295* destaca por su fiabilidad, por su versatilidad y por la capacidad de tomar tierra en campos no preparados, que es la tónica de muchas de las misiones realizadas en la zona de operaciones, y de actuar en condiciones adversas.

—¿Cuáles son las peculiaridades de volar en el Sahel?

—Tanto en la zona que los franceses denominan «banda sahelo-sahariana» como en la del África subsahariana

en la que operamos, las temperaturas son muy elevadas, lo que, aparte de los efectos en la tripulación, incide en la reducción de las prestaciones de los aviones. Los campos no preparados están afectados por los vientos y el efecto de las fuertes tormentas de la estación húmeda, que deterioran con frecuencia las superficies de aterrizaje, las cuales deben ser permanentemente verificadas. Las fuertes tormentas provocan también frecuentes alteraciones de las rutas de vuelo o incluso cancelaciones, y hacen necesario el uso de equipos anti-hielo de los aviones, ya que el engelamiento en altura no es infrecuente en largos periodos del año.

En estas condiciones, es esencial que las tripulaciones estén vacunadas contra enfermedades que no se dan en España, como el cólera o la fiebre amarilla. Otra enfermedad común es la malaria, que todo el personal destacado previene tomando diariamente la medicación correspondiente. Y aunque de importancia menor, también es un factor la presencia de insectos, que producen picaduras o reacciones.

—¿Cuántos vuelos realizan?

—Depende de las necesidades operativas de las fuerzas a las que apoyamos. No obstante, es habitual volar en misiones de larga duración, que hacen que las tripulaciones pernocten fuera de la base durante cuatro o cinco días. Otro tipo de vuelos de menor radio pueden realizarse en una jornada o con una o dos pernoctas, y en este caso se llevan



Pepe Díaz

a cabo entre dos y tres misiones por semana. Más que el número de vuelos, lo importante es que las tripulaciones están listas para operar cualquier día de la semana, durante los 365 días del año.

**—Marfil ha cambiado de instalaciones. ¿Qué ventajas tienen las nuevas?**

—El destacamento cambió a su ubicación actual en septiembre de 2020, dado que la Escala Aeronáutica de los Elementos Franceses en Senegal se trasladó desde el aeropuerto *Senghor*, situado en el centro de Dakar, al nuevo aeropuerto internacional *Blaise Diagne*, a 70 kilómetros de la capital. La nueva ubicación permite disponer de más amplios espacios de trabajo y de la capacidad de operar de manera independiente de las fuerzas

francesas, salvo servicios como extinción de incendios, seguridad exterior...

Esta ubicación ha hecho posible la construcción de un edificio modular, en el que se han establecido las principales áreas. También ha facilitado la edificación de un hangar propio, que no había en la anterior ubicación, lo cual sirve para realizar trabajos de mantenimiento, evitando las extremas condiciones climatológicas y las precipitaciones fuertes en la estación húmeda, de julio a octubre.

**—¿Cómo son las condiciones de vida de los miembros del contingente?**

—Varían en función de si es personal de vuelo, o personal que desempeña sus cometidos en tierra. Los primeros realizan vuelos por una zona de ope-

raciones muy extensa y, como le decía, deben pernoctar con frecuencia fuera de nuestra base. En ocasiones las misiones duran cinco o seis días, en los que las tripulaciones deben alojarse en condiciones muy austeras, compartiendo los módulos de vida de campaña, en tiendas o contenedores acondicionados al efecto. La totalidad del contingente se encuentra alojado en un hotel seleccionado por cumplir los requisitos de seguridad y comunicación con el aeropuerto *Blaise Diagne*, donde nos encontramos basados.

**—¿Cómo es el ambiente multinacional que se vive en la base?**

—Muy favorable, ya que se enmarca en un espíritu de colaboración y prestación de los apoyos precisos. Dentro de la nueva base existe gran proximidad entre el contingente español y las fuerzas francesas, si bien el trabajo de unos y otros es bastante autónomo. Nuestro trabajo se ve facilitado por la presencia de oficiales de enlace franceses dedicados a la operación *Barkhane*, cuya función es servir de nexo entre el destacamento español y el resto de unidades francesas desplegadas por la zona de operaciones. Con el mismo espíritu de colaboración, existe una figura denominada *convoyeur*, que se integra como un miembro más de la tripulación al objeto de facilitar la comunicación y solucionar cualquier problema sobrevenido durante la ejecución de los vuelos en bases a veces muy alejadas del destacamento, y donde los únicos apoyos recibidos son de las fuerzas francesas.

**—¿Cómo se organizan?**

—El Ala 35 proporciona las tripulaciones de vuelo y el personal de mantenimiento de las aeronaves. El EADA contribuye con capacidades de seguridad o protección de la Fuerza, tanto en tierra como en las misiones de vuelo y apoyo para carga y descarga de las aeronaves. El Grupo Móvil de Control Aéreo asegura la continuidad de las comunicaciones y la operación de los servicios de información. El resto procede de unidades del Ejército del Aire y de destinos de la estructura del Ministerio de Defensa. Las funciones cubiertas son tan variadas como sanidad, con un hospital de nivel básico para operaciones *Role 1*, gestión administrativa y económica, inteligencia, mantenimiento de instalaciones...

**Santiago Fernández del Vado**