



EL RELÁMPAGO

en la operación Atalanta

La Armada despliega por primera vez en el Índico uno de sus nuevos patrulleros oceánicos

EL Buque de Acción Marítima (BAM) *Relámpago* zarpaba a finales de agosto de España hacia las costas de Somalia para integrarse en la fuerza naval europea (Eunavfor) en el marco de la operación *Atalanta*. El patrullero, construido por Navantia, es el primero de su clase que España destina a la lucha contra la piratería en aquellas aguas. Después de cruzar el Mar Rojo y el Golfo de Adén, a comienzos de septiembre releva a la fragata *Reina Sofía* que ha iniciado su regreso a la base naval de Rota tras completar cinco meses en la operación de la Unión Europea desplegada para proteger las rutas marítimas en el océano Índico.

El *Relámpago* (P-43), adscrito a la Flota y con base en el Arsenal de Las Palmas de Gran Canaria, es el tercero de la serie de cuatro patrulleros oceánicos construidos en los astilleros gaditanos de San Fernando (ver recuadro). Los BAM están especialmente diseña-

dos y dimensionados para misiones de seguridad marítima. Son buques de medio porte —desplazan 2.575 toneladas, su eslora no llega a 94 metros y tienen poco más de 14 metros de manga—, están dotados con los más modernos sistemas de combate y comunicaciones, y cuentan con un hangar y capacidad para operar un helicóptero y vehículos aéreos no tripulados (UAV).

Su despliegue en la operación *Atalanta*, según estima la Armada, costará una tercera parte menos que enviar una fragata, como se ha hecho hasta ahora, un ahorro que se materializa, básicamente, en los gastos de combustible y de personal.

La dotación del *Relámpago* está compuesta por 46 hombres y mujeres, de los que seis son oficiales, diez suboficiales, y 30 cabos primeros, cabos y marineros. Para su primer despliegue operativo se han sumado a la dotación una Unidad Aérea Embarcada, dotada con un heli-

cóptero SH-60B de la 10ª Escuadrilla, y un equipo de seguridad de Infantería de Marina. Desde que fuera entregado a la Armada, el pasado 6 de febrero, la principal actividad del patrullero ha sido de «adiestramiento y preparación de personal y material, para poner a punto todos los equipos y prepararnos para el despliegue en el Cuerno de África», señalaba su comandante, el capitán de corbeta Antonio González-Tánago, días antes de emprender una travesía de 2.000 millas hacia el primer despliegue operativo del buque en un escenario alejado del territorio nacional.

El *Relámpago* permanecerá en la misión hasta noviembre, pero su regreso a su base de Las Palmas podría prolongarse para efectuar algunas visitas a puertos extranjeros, dado el interés mostrado hacia los BAM por otras marinas.

Sudáfrica, Arabia Saudí, India, Argelia o Catar son países que podrían adquirir estos sistemas para renovar sus



Carlos Pardo

El *Relámpago* se ha alistado durante todo agosto en el Arsenal de La Carraca, donde se le ha instalado blindaje complementario y un foco proel para el cruce del Canal de Suez.

flotas. En otras latitudes, Canadá, Brasil y Australia también han mostrado su interés. Las altas prestaciones, gran versatilidad en cuanto a misiones y menor coste de adquisición y mantenimiento de los BAM los convierten en unidades muy competitivas frente a la oferta de otros astilleros del mundo.

MÁS PRESIÓN A LOS PIRATAS

Además del patrullero, España aporta a la operación *Atalanta* en estos momentos un avión de patrulla marítima del Ejército del Aire, con base en Yibuti y el buque de asalto anfibio *Castilla*. Esta

La Armada recibe el *Tornado*

El *Tornado* (P-44), último de los cuatro buques de la primera serie del programa BAM fue entregado a la Armada el pasado 19 de julio. Desde entonces, ya con su dotación a bordo, realiza el periodo de calificación operativa antes de entrar en servicio en el Arsenal Militar de Las Palmas de Gran Canaria, donde ya operan sus gemelos *Meteoro* (P-41) y *Rayo* (P-42), y base también del *Relámpago* (P-43), actualmente desplegado en el Cuerno de África.

Ideado con estrecha colaboración entre la Armada y Navantia, el proyecto de los BAM se comenzó a gestar en el año 2002. El diseño del nuevo buque debía partir de una plataforma modular fiable, con bajo coste de sostenimiento, dotación reducida y capaz de llevar a cabo misiones de vigilancia y patrulla en escenarios oceánicos o costeros alejados del territorio nacional.

Los nuevos patrulleros responden perfectamente a este objetivo. «Con los BAM, Navantia cumple con la premisa de la Armada de contar con un número menor de buques pero que incorporen mayores prestaciones» señala el director del astillero San Fernando-Puerto Real, Fernando Miguélez. El programa, añade, «conlleva una serie de innovaciones tecnológicas que permiten clasificarlo como buque tecnológicamente

avanzado». Está dotado de una última versión del Sistema Integrado de Control de Plataforma, que incorpora todos los avances en este campo desarrollados por Navantia para los buques de la Armada. Destacan también sus modernas hélices CLT (*Contracted Loaded Tip*) diseñadas para reducir consumo, mejorar nivel de discreción de ruidos y aumentar la velocidad, pudiendo alcanzar el buque hasta 20,5 nudos con una autonomía de 8.700 millas.

Además de un alto nivel de automatización, los BAM disponen de una cubierta de vuelo a popa del hangar sobre la que pueden operar helicópteros AB-212, SH-60, SH-3 D o vehículos aéreos no tripulados.

Otra característica relevante del diseño de los BAM es su habitabilidad; incorpora los medios más actuales en cuanto a confort, control medioambiental y diseño ergonómico, lo que facilita las condiciones de vida a bordo, y permite operar en lugares alejados

de su base durante tiempos prolongados. La tripulación habitual es de 46 personas, pero el buque tiene capacidad para acoger en condiciones adecuadas de vida hasta 80.

Con un desplazamiento máximo de 2.505 toneladas y 93,9 metros de eslora, los BAM están dotados con un cañón OTO Melara de 76 y 62 calibres, dos montajes automáticos 25 mm y dos ametralladoras de 12,7 mm.

La entrega del *Tornado* a la Armada ha culminado la primera fase del programa BAM a la espera de nuevos pedidos. En marzo de 2011 el Consejo de Ministros autorizó una segunda fase que incluía la construcción de otros cinco barcos: tres de ellos iguales a los ya en servicio, y dos más con perfiles específicos para salvamento y rescate y de investigación oceanográfica. Debido a los ajustes derivados de la situación económica el proyecto no ha contado con financiación en los presupuestos generales de este año.

Por otro lado, con la llegada del *Meteoro* y el *Rayo* a Canarias se ha efectuado una reorganización de las unidades de esa zona marítima que ha implicado el cambio de base de cuatro buques que están próximos a finalizar su vida operativa: los patrulleros ligeros *Tagomago* y *Medas* y los patrulleros de altura *Cazadora* y *Vencedora*. Los dos primeros prestan ahora servicio en Málaga y Cádiz, respectivamente, mientras que los segundos han regresado a la que fue su base como corbetas, Cartagena.



Los dos primeros BAM, *Meteoro* y *Rayo*, atracados en el Arsenal de Las Palmas, donde los nuevos patrulleros tienen su base.

Armada

«Hemos preparado intensamente este primer despliegue operativo»

es la primera ocasión en que esta unidad naval participa en la operación del Índico. El buque anfibio zarpó el pasado día 2 de agosto de Rota. Lleva a bordo un total de 255 personas entre la dotación del buque, la Unidad Aérea Embarcada (UNAEMB) y una unidad de Infantería de Marina. Dispone para la misión de dos helicópteros SH3D y un SH3W de la 5ª Escuadrilla. Tiene previsto permanecer en zona hasta diciembre de 2012.

Las unidades navales y aéreas españolas, junto al resto de las de Eunavfor tienen la misión de disuadir a los piratas somalíes y prevenir ataques al tráfico mercante, a los buques de la ONU de ayuda humanitaria a Somalia y a los pesqueros que faenan en la zona.

En los últimos cinco meses la fragata *Reina Sofía* ha realizado varias misiones, destacando especialmente tres operaciones de escolta de buques del Programa Mundial de Alimentos.

Los pesqueros españoles cuentan con el apoyo permanente de la Armada

La protección de los buques del Programa es una de las principales prioridades de la operación *Atalanta*. Desde el comienzo de la misma, entorno a un millón de toneladas de alimentos llegaron a su destino y han sido entregados al pueblo somalí tras haber sido protegidos por buques de la Eunavfor.

La tercera operación de este tipo realizada por la fragata *Reina Sofía* tuvo por objeto la escolta del buque mercante *Fadhil Rabi*. Comenzó el pasado 6 de agosto en el puerto de Yibuti. Tras transitar a través del Golfo de Adén, finalizó el día 9 con la llegada al puerto de Boosaaso (Puntland).

Los buques y aviones de la Unión Europea patrullan, junto a unidades de la OTAN y de otros países, una amplia zona que se extiende a 500 millas de la costa de Somalia, cubriendo un área equivalente a 1,5 veces el mar Mediterráneo. La presencia militar, unida al

Para el comandante del *Relámpago* dirigir el patrullero más moderno de la Flota española en su primer despliegue operativo constituye, además de una satisfacción, «un reto diario». El capitán de corbeta González del Tánago (El Puerto de Santamaría, 1970) se considera «enormemente afortunado por disfrutar de este mando y de tener la suerte de participar en una operación real». Durante los próximos cinco meses el flamante buque pondrá a prueba, en aguas del Índico, las capacidades de los nuevos BAM en misiones de vigilancia marítima para las que han sido muy especialmente concebidos.

—¿Qué ventajas ofrecen estos buques en la lucha contra la piratería?

—Los BAM se caracterizan por haber sido específicamente diseñados para llevar a cabo este tipo de misiones de baja intensidad, con un empleo más eficiente de los recursos humanos y materiales. En este sentido, el buque proporciona capacidades similares a la de una unidad con helicóptero embarcado pero con una plataforma menor, un consumo de combustible muy inferior y con una dotación que es aproximadamente el 50 por 100.

—Desde su entrega a la Armada, el pasado febrero, ¿cómo se ha preparado el *Relámpago* y su dotación para entrar en operaciones?

—El buque ha seguido el proceso de trabajo habitual establecido por la Armada para la entrada en servicio de sus unidades. Este proceso consiste, básicamente, en un periodo de embarque de pertrechos, repuestos, víveres, combustible y munición, y un adiestramiento intensivo en puerto y en la mar enfocado a garantizar la seguridad en la navegación. Posteriormente, se efectúan evaluaciones operativas de los equipos y sistemas, mediciones de firma

acústica y magnética y adiestramiento en puerto y en la mar para alcanzar los objetivos de operatividad establecidos por el AL-FLOT, que se certifican por medio de una Calificación Operativa, superada la cual el buque comienza su ciclo operativo.

—¿Qué aspectos más destacados se han verificado durante la calificación operativa?

—La del *Relámpago* ha estado especialmente orientada a los cometidos que se van a desarrollar en *Atalanta*. En este sentido la integración del equipo operativo de Infantería de Marina y de la Unidad Aérea Embarcada con su helicóptero SH60B, que formarán parte de la dotación durante el despliegue, ha sido el aspecto más destacado.

En concreto, con el *Sea Hawk* ha sido la primera vez que se utiliza en la Armada el sistema de movimiento de helicópteros *Trigon V*, del que este buque es el primero de la serie que dispone.



Carlos Pardo

—¿En que ha consistido el adiestramiento específico para luchar contra la piratería?

—Hemos efectuado gran número de ejercicios, entre los que puedo destacar los de visita y registro, interrogatorios a buques, o interceptación de embarcaciones de piratas, con posterior abordaje y detención de estos en caso de encontrar evidencias. Además, se han efectuado ejercicios de tiro y de defensa contra ataques terroristas.

—¿Qué retos le plantea mandar el patrullero más moderno de la Armada en su estreno operativo?

—Para mí es un orgullo poder mandar un barco de estas características y, sobre todo, una dotación magnífica, que ha hecho un esfuerzo muy importante para que el *Relámpago* se encuentre en condiciones de desplegar en una operación real.



La fragata *Reina Sofía* durante la escolta del buque del Programa Mundial de Alimentos *Fadhil Rabi*, en agosto.

aumento de la seguridad privada a bordo de los barcos comerciales, ha reducido de forma importante los ataques piratas en el Índico en el transcurso del último año.

De 32 secuestros en 2011, se ha pasado a cinco en lo que va de 2012. Si hace un año los piratas mantenían secuestrados 20 barcos con más de 550 tripulantes, en la actualidad sólo retienen siete buques y algo más de 200 miembros de sus tripulaciones.

SITUACIÓN REVERSIBLE

Sin embargo, esta situación es «muy reversible», advertía el comandante de *Atalanta* durante una reciente rueda de prensa en Bruselas. El contralmirante Pots apuntó la necesidad de «aumentar la presión» sobre los piratas somalíes precisamente ahora que el operativo naval europeo disfruta de «un éxito táctico».

«Uno de los riesgos a los que nos enfrentamos es empezar a creer que el asunto de la piratería está superado». Sin embargo, señaló el marino británico, «el contexto estratégico no ha cambiado». El fenómeno de la piratería, concluyó, «no desaparecerá mientras no haya un cambio en las condiciones en tierra».

El origen del problema es el desgobierno que se vive en Somalia y la pobreza del país, donde la piratería es una salida para una parte de la población.

Como ha explicado el representante especial de la UE para el Cuerno de África, Alexander Rondos, muchos de los que subsistían de la pesca viven intimidados por los piratas, lo que les impide volver a su actividad.

Precisamente, los proyectos de desarrollo de la Unión Europea en la zona tratan de «ofrecer a los somalíes medios de vida legales y que animen a las comunidades a volver a la pesca», asegura Rondos. La otra clave, para Bruselas,

das de las labores de guardacostas; algo similar a lo que se hace con las tropas terrestres a las que militares europeos adiestran en Uganda dentro de la operación EUTM-Somalia.

La impunidad de los piratas también lastra los esfuerzos de la comunidad internacional en su lucha por erradicar esta actividad en el Índico.

En la actualidad sólo un 6 por 100 de los detenidos son enjuiciados y encarcelados. Un millar de piratas detenidos por las fuerzas de *Atalanta* están arrestados a la espera de juicio. Desde el lanzamiento de la misión en 2008 sólo unos 117 han sido transferidos a un total de 20 países para ser juzgados, según datos facilitados por el comandante de la operación, que ha admitido que «en muchos casos» acaban liberados por falta de pruebas o porque en la región no existe un marco legal apropiado que permita su procesamiento.

Para intentar resolver esta situación se ha creado recientemente en Seychelles el Centro Regional de Coordinación de Inteligencia para los Procesos Antipiratería, una iniciativa del Reino Unido y Holanda en la que también interviene la Interpol. Su tarea será reunir material de prueba que permita iniciar un juicio contra los presuntos piratas y, sobre todo, a las redes que los financian, tanto del exterior como de grupos locales en Somalia.

V.H.M.



Un grupo de asalto de la Armada en plena acción de abordaje de un *dhow* sospechoso de piratería.

es que los países de la región empiecen a ser capaces de controlar sus propias aguas.

Para contribuir a este objetivo, la Unión Europea prepara una misión de carácter civil que refuerce las capacidades de vigilancia marítimas de esos Estados y entrene a las fuerzas encarga-

A pesar del éxito en la lucha contra la piratería en el Índico, la situación se considera aún «muy reversible»