

[ misiones internacionales ]

# PATRULLA en el Cuerno de África

El destacamento *Orión* en Yibuti realiza misiones de reconocimiento aéreo sobre las costas de Somalia y el Océano Índico

Actividad alta en *Camp Grisby*, media en *Camp Spike*, baja en ...». El cabo primero Alfonso Saborido anticipa a la tripulación del *P5 Orión* la situación que, según la inteligencia militar, presentan 15 de los alrededor de 50 asentamientos piratas identificados en la costa de Somalia desde que la Unión Europea activara en enero de 2009 la operación *Atalanta*. Son poco más de las 5:30 de la mañana hora zulú en el Cuerno de África, las 7:30 hora local, una más en la Península Ibérica. El destacamento *Orión* del Ejército del Aire en Yibuti roza las 5.000 horas de vuelo en el comienzo de un tórrido día de principios del pasado mes de julio. El mercurio alcanza ya los 30 grados centígrados.

La base aérea francesa *188 Colonel Massart* es, desde hace ya cuatro años, el punto de partida de las misiones de Identificación, Reconocimiento y Vigilancia (ISR, por sus siglas en inglés) de esta aeronave española de patrulla marítima y de los *CN 255 Vigma Delta 4* que operan en estas latitudes de manera alternativa.

De madrugada, en la sala-contenedor donde tiene lugar el *briefing*, la tripulación escucha con atención a sus compañeros del Centro de Ayuda a la Misión que les informa de la actividad más reciente que registran los 15 puntos sensibles que deberán sobrevolar durante buena parte de las próximas ocho horas por orden del cuartel general embarcado en la *Álvares Cabral*. La fragata portuguesa es el buque insignia de la Fuerza Aeronaval de la Unión Europea (EU-NAVFOR) de la que forma parte también la fragata *Numancia*.

Durante la reunión previa al vuelo se mencionan las zonas que ese día cubrirán las unidades navales aliadas. Pero la atención continúa centrada en los asentamientos piratas. Sobre todo en el de *Grisby* donde se encuentra la base de los corsarios que mantienen retenidos al pesquero *Nabam III* y al mercante *Albedo*, fondeados a dos millas y media frente al campamento. Las cámaras del *P5 Orión* registrarían días más tarde el hundimiento del *Albedo* debido a su falta de mantenimiento durante más de dos años de secuestro.





En la cabina del P3 Orión, el coordinador táctico supervisa la información que obtienen los operadores sobre la situación en el golfo de Adén.



Las fotografías y las imágenes de video aéreas con las que cuenta la unidad de éste y de los otros 14 campos piratas que recorren la costa este ilustran las palabras del cabo primero Saborido y del brigada Juan Carlos Ponce durante el *briefing* previo al vuelo.

La presencia de vehículos *pick up* armados o de utilitarios todo terreno como lo SUV, concebidos más para pistas de asfalto y no de arena, en los a priori considerados apacibles poblados pesqueros «levantan sospechas sobre el poder adquisitivo de alguno de sus habitantes», dice el brigada Ponce, destinado en el área de Operaciones y Planeamiento del Mando de Apoyo a la Misión. Otros indicios que aconsejan mantener actualizado el estado de estos puntos calientes son «la presencia de antenas de telefonía y parabólicas, bidones de combustible junto a esquifes y balleneras colocados boca arriba y no boca abajo junto al agua», enumera el cabo primero Saborido, perteneciente al área de Inteligencia. Es posible que desde estos lugares se planifiquen las actividades ilícitas de los pescadores somalíes reconverti-

El avión de vigilancia español despegó de la base francesa de Yibuti donde también despliegan P3 Orión de Estados Unidos.

Antes del vuelo, la tripulación asiste al *briefing* para realizar el último repaso táctico a las áreas que sobrevolarán en breve.





EUNAVFOR

Dos piratas a bordo del *Naham III* encañonan con sus AK 47 a un helicóptero de la EUNAVFOR.



EUNAVFOR

Momento del hundimiento del mercante *Albedo* a poco más de dos millas y media de la costa.



El personal de apoyo en tierra realiza una revisión exhaustiva de la aeronave antes del despegue y tras el aterrizaje soportando temperaturas extremas.

## Las aeronaves de la Unión Europea controlan alrededor de 50 supuestos campamentos piratas en la costa

dos en filibusteros a bordo de pequeñas embarcaciones con motores fueraborda desde las que asaltan petroleros, mercantes y pesqueros entre el sur del Mar Rojo y su prolongación en el Golfo de Adén hasta alcanzar, rumbo sur, las islas Seychelles.

En el Centro de Apoyo a la Misión se recopila toda la información que facilita el desarrollo de la misión del día siguiente, se recoge lo importante y se analiza antes de presentárselo a la tripulación. «Una vez finalizado el vuelo, también nos encargamos de estudiar los nuevos datos obtenidos y distribuirlos a las áreas que lo necesiten», indica el brigada Ponce. Esencialmente son tres los destinatarios: el cuartel general estratégico de la operación *Atalanta* en Northwood en Londres, el táctico embarcado en la fragata portuguesa en el Índico y el Mando de Operaciones del Estado Mayor de la Defensa en Madrid.

La información que manejan estos especialistas proviene de fuentes muy diversas: satélites, aviones de patrulla marítima, helicópteros embarcados y los tan demandados vehículos aéreos no tripulados (UAV), como los de Estados

Unidos, ubicados en la misma base donde despliega el avión español.

En conjunto, el área marítima sobre la que trabaja la Unión para evitar la acción de los piratas es muy amplia. «Equivalente a la de Europa occidental, desde Noruega a Gibraltar en el eje norte-sur y desde Grecia a Lisboa, en el eje este-oeste», señala el teniente coronel José Manuel Cuesta, jefe del destacamento *Orión* hasta el 21 de julio.

«En ocasiones parece que buscamos una aguja en un pajar», pequeñas embarcaciones u otras de mayor porte que actúan como buques nodriza y lanzaderas con el objetivo de asaltar alguno de los 20.000 barcos que faenan y navegan en estas aguas cada año, muy ricas en recursos pesqueros y que constituyen una de las rutas más importantes para el comercio en el mundo.

Las distancias son enormes y cubrir las requiere muchos días de navegación. Los buques de la operación *Atalanta* de la UE, de la *Ocean Shield* de la OTAN y de la *Combined Task Force 151*, constituida sobre la base de la VI Flota de Estados Unidos, intentan superar este inconveniente táctico coordinando sus

esfuerzos para cubrir áreas distintas y no solaparse en las misiones. Pero no es suficiente. Las agrupaciones navales necesitan el empleo de sus helicópteros embarcados y de los aviones de patrulla marítima, como el *P5 Orión* español.

### CAPACIDAD PROFESIONAL

La experiencia de los trece miembros de su tripulación hace innecesario prolongar por más tiempo el *briefing*. El encuentro apenas dura diez minutos. «Es lo habitual. Llevamos trabajando juntos casi cinco años, en España y en Yibuti», destaca el capitán Francisco José Navarro, piloto del *P5 Orión*, destinado en el Grupo 22 del Ala 11 de la base aérea de Morón (Sevilla).

Sus tripulaciones y el personal de apoyo en tierra constituyen el grueso de los efectivos humanos del destacamento cuando es el *P5* la aeronave que despliega en el Cuerno de África. Si lo hace el *CN 255 Vigma*, los efectivos proceden del Ala 48 de Cuatro Vientos (Madrid) o del 49 de Palma de Mallorca. A esta última unidad pertenece la aeronave que el 21 de julio recogió el testigo del avión pilotado por el capitán Navarro.

## La unidad aérea española realiza alrededor de 100 horas de vuelo al mes en misiones de patrulla

«Estamos perfectamente engrasados», dice camino del aparcamiento donde se encuentra la aeronave. El recorrido es corto, casi 200 metros, pero suficiente como para que su cuerpo sienta la necesidad de hidratarse de nuevo. Son las seis de la mañana —siempre hora zulú— y en el termómetro ya se han superado los 35 grados centígrados.

Al capitán Navarro le acompaña el capitán de navío Carlos Delgado, también con el sudor perlado en la frente. Las imágenes y las explicaciones ofrecidas momentos antes por cabo primero Saborido y el brigada Ponce se encuentran ahora agrupadas en un dossier bajo el brazo de este oficial de la Armada que actúa como TACCO, acrónimo en inglés de Coordinador Táctico.

¿Un marino comandante de la misión de reconocimiento en una aeronave

del Ejército del Aire? «El Grupo 22 de Morón cuenta —explica el teniente de navío Delgado— con un equipo naval compuesto por seis personas, dos de las cuales tenemos el curso TACCO al igual que los oficiales del Ejército del Aire con los que nos alternamos».

A bordo del *P3 Orión*, con los motores en marcha, los miembros de la tripulación expresan al unísono un único deseo: «¡buen vuelo!», gritan antes de pasar a ocupar sus posiciones y después de repasar el plan de trabajo para las próximas ocho horas. También revisan el protocolo de seguridad por si surgiera una emergencia como el aterrizaje forzado en un lugar distinto a Yibuti.

«Realizamos 100 horas de vuelo al mes, unas 13 misiones en ese tiempo», explica el teniente coronel Cuesta. La tripulación vuela «día sí, día no», asegu-

ra. Las misiones aéreas duran alrededor de ocho horas, «pero pueden superar las 13 o 14 si tenemos en cuenta las reuniones de pre vuelo y los análisis pos vuelo», dice el capitán de navío Delgado.

### ÁREA DE CONTROL

Los *P3 Orión* y *CN 235 Vigma* sobrevuelan la vertical de los asentamientos piratas a lo largo de toda la costa somalí extendiendo la vigilancia quince millas mar adentro, «tres más allá del límite que marcan las aguas territoriales del país», afirma el capitán de navío Delgado. Son aproximadamente 22 kilómetros mar adentro, incluidas las aguas interiores, en referencia a las que bañan puertos o bahías, por ejemplo. La convención de la ONU para el derecho del mar considera que los delitos de abordaje o secuestro cometidos en esta área bajo jurisdicción nacional son robos a mano armada y no actos de piratería, aquellos que tienen lugar en alta mar, es decir, en aguas internacionales.

La flota de aviones de vigilancia marítima de *Atalanta* está compuesta también por unidades de Alemania, Francia y Luxemburgo. Estas últimas despliegan en las islas Seychelles y las germanas y galas en Yibuti, como España, pero no siempre. «El único elemento permanente desde el inicio de la misión ha sido el destacamento *Orión*», dice el teniente coronel Cuesta. De hecho, desde mediados de julio y hasta el próximo 1 de septiembre, el único avión de vigilancia de que dispone la Unión Europea en la zona es el *CN-235 Vigma* español.

En la lucha contra la piratería en el Índico el peso de las misiones de reconocimiento de las aeronaves de patrulla marítima se asienta sobre tres pilares fundamentales: los operadores radar y del sistema FLIR (infrarrojo de barrido frontal), al que se asocia una cámara de televisión, y el fotógrafo.

«Con el FLIR entramos hasta la cocina en los supuestos asentamientos piratas desde una altura de 8.000 pies, unos 2.400 metros», dice el capitán de navío Delgado. «Si lo que observamos es importante, descendemos hasta los 3.000 —900 metros— para realizar



## Cambio de guardia en el Índico

A lo largo del verano han tenido lugar los relevos de las unidades con las que España participa en la operación *Atalanta*. El pasado 21 de julio, después de cuatro meses de misión, el contingente número 16 del destacamento del Ejército del Aire en Yibuti, constituido sobre la base del Grupo 22 del Ala 11 de la base aérea de Morón (Sevilla), cedió el testigo de las labores de reconocimiento de la costa somalí y sus aguas adyacentes a la tripulación y al personal de apoyo en tierra del Ala 49 de Palma de Mallorca. Los aviones que operan estas unidades —el saliente *P3 Orión* y el entrante *CN 235 Vigma Delta 4*— coincidieron en el aparcamiento de la base aérea francesa *188 Colonel Massart* durante unas horas, como es habitual cada vez que se produce un relevo en Yibuti.

Por su parte, un nuevo buque, el BAM *Meteoro*, se integró el pasado 6 de agosto en la Fuerza Naval de la Unión Europea (EUNAVFOR) y sustituyó a la fragata *Nu-mancia* tras cuatro meses de navegación en el Índico para contribuir al esfuerzo de la UE por proteger el tráfico mercante y a los pesqueros que faenan en estas aguas.



El apoyo en tierra es fundamental para las misiones que realizan los aviones de patrulla españoles sobre la costa somalí y sus aguas adyacentes, tanto en el ámbito del mantenimiento —derecha— como en el táctico, desde el Centro de Apoyo a la Misión.

fotografías con mucho mayor detalle». El subteniente Fernando José de León puede tomar más de 300 imágenes por vuelo con su *Nikkon D5 X* y su objetivo de 400 milímetros. «Las fotografías pasan directamente de la cámara al ordenador y, una vez que concluye la pasada, me pongo a editar el material». Esta es su decimocuarta rotación en Yibuti. «Llevo 32 años tomando fotos a vista de pájaro desde un *P5 Orión*».

### CONTROL TERRESTRE

Las evoluciones en el aire son seguidas en tiempo real desde tierra por el Centro de Apoyo a la Misión. «La aeronave nos transmite su posición hora a hora», explica su jefe, el comandante José María Alonso. La unidad actúa de relé, es decir, como puente de comunicación entre aquella y los buques de guerra, manteniendo una conexión permanente con el cuartel general embarcado. «Recibimos las órdenes de la fragata portuguesa a través de un chat seguro y las transmitimos al *P5* por correo electrónico», indica el comandante Alonso.

La voz de alarma ante un posible ataque pirata «nos la daría el *Mercury*», continúa. Se trata de una intranet sin clasificar que utilizan los buques de guerra,

los mercantes y los pesqueros que navegan por la zona, así como los armadores y los centros de control de tráfico para mantener actualizada en tiempo real la actividad allí. «De esta forma todos hablamos igual», subraya el teniente coronel José Manuel Cuesta.

A través de los monitores del Centro de Apoyo a la Misión sus componentes puede realizar un seguimiento, segundo a segundo, de todas las trazas que se dibujan en el Golfo de Adén y en el Océano Índico frente a las costas de Somalia. Con la información que les suministran las pantalla «podemos fijar las coordenadas del lugar donde se está produciendo un ataque pirata, los movimientos de los esquifes y, siguiendo las órdenes del cuartel general embarcado,

*España es el único país que mantiene en la zona un avión de manera permanente*

transmitir todos estos datos al buque de guerra más próximo a la amenaza».

«Trece meses sin secuestros», afirma con satisfacción el teniente coronel Cuesta. «Pero no hemos ganado la batalla». De vuelta a la base francesa *188 Colonel Massart*, durante la reunión posterior al vuelo, las imágenes del FLIR y de la *Nikkon* muestran que en *Camp Spike* hay mucho movimiento de gente y de vehículos. Allí la *technical* —una *pick up* armada con una ametralladora— está tapada y oculta entre camiones. En el poblado Hobyotown destaca una enorme casa azul salpicada de antenas satélite y de comunicaciones y de paneles solares. Posiblemente sea el feudo de un líder pirata. «Siguen teniendo medios y si levantamos la presión, volverán», indica el teniente coronel Cuesta.

A las 14:25 hora zuló concluye la misión del *P5 Orión* tras recorrer 2.000 millas, aproximadamente la distancia que separa Madrid de las Islas Canarias. Pocos días más tarde el destacamento del Ejército del Aire en Yibuti alcanzaría las 5.000 horas de vuelo en misiones de patrulla marítima en el Índico.

J.L. Expósito

Fotos: Pepe Díaz

Enviados especiales a Yibuti