



Una noche en *Somalia*

DIEGO CARRAL SÁNCHEZ
Capitán del Ejército del Aire
Fotografías del autor

Nos dirigimos al avión al atardecer. Lleva horas al sol y el calor en su interior es insoportable. La tripulación se distribuye por los escasos 15 metros cuadrados y comienza a organizarse y a preparar el equipo. Alguien pregunta cuanto café hemos traído. Nos va a hacer falta mucho.

La tripulación somos siete personas del Ala 49 y dos del Grupo 22. Los de Palma nos conocemos todos desde hace años y hemos hecho muchas ho-

ras juntos, pero el fotógrafo y el TACCO que han venido de Morón se han integrado perfectamente en la tripulación y nos sentimos viejos compañeros.

Morón no sólo aporta tripulantes. De hecho el grueso del destacamento Orión es suyo. Aporta a todo el personal del centro de apoyo a la misión y el SEADA se encarga del apoyo y la seguridad. También hay personal de otras unidades trabajando en el destacamento pero son minoría.

Cuando arrancan los motores la tripulación ya está completamente empapada en sudor. Al conectar el acondicionamiento de cabina la diferencia térmica y la elevada humedad provocan la condensación del flujo de aire en los tubos, haciendo que el avión exhale enormes chorros de vapor como el aliento de un dragón. El sentido común pide no bajar la temperatura al mínimo, pero hay que enfriar el avión para poder arrancar el sistema de misión a una temperatura adecuada.

En Kabul



Prevuelo del D4

En Beirut

En Haitlandia

Tras despegar de la base el avión se desliza por la costa del golfo de Adén, donde el crepúsculo deja ver a un gran número de barcos gigantes que navegan entre el océano índico y el mar rojo. Con sólo un vistazo a la pantalla del AIS uno tiene una visión real del monstruoso volumen de mercancías que transita por la zona; el número de embarcaciones y su tamaño es tremendo: cientos de barcos, cientos de miles de toneladas, miles de millones de euros.

Rodeando a los titanes hay una nube de otros barcos. Hay montones de esquifes y de pesqueros de mayor tamaño, ya que la zona es también extraordinariamente rica en pesca, aunque algunos de ellos sencillamente cubren el tráfico de personas y mercancías entre África y la vecina y próspera península arábiga. Y también hay barcos de guerra. Muchos. Muchísimos. Protegen el tránsito mercante, ya que entre todas esas embarcaciones de mayor tamaño hay pi-

ratas, dispuestos a reclamar su parte de toda esa riqueza que transita por sus mares.

Prácticamente cualquier nación desarrollada tiene guardianes protegiendo sus intereses en la zona. En los exteriores del corredor de seguridad se distingue a los escoltas de los mercantes: Fragatas, destructores, helicópteros, aviones de patrulla marítima, aviones no tripulados/ a veces hasta portaaviones. Chinos, rusos, iraníes, japoneses, norteamericanos,

coreanos...es difícil imaginar una nación que posea una armada y que no tenga presencia en la zona.

La noche cae mientras el avión vuela sobre Somalia y los tripulantes testean los equipos. Los operadores afinan el FLIR con barcos al azar y se comienza a usar la cafetera. No parará en toda la noche. De día Somalia es una mancha amarilla a la que cubre un cielo grisáceo por la calima, pero de noche es sobrecogedora: La ausencia de contaminación, tanto lumínica como ambiental hace que el cielo sea espectacular. Millones de estrellas brillan con una gran intensidad, que permite ver una mancha fosforescente, azulada y alargada entre las constelaciones.

Llegando al océano Índico se comienza el descenso para la altitud de operación. Se apagan todos los equipos emisores y las luces exteriores. Las ventanas de emergencia y a las burbujas de los buscadores, que no tienen cortinas, las han sellado con tela negra y velcro y los chorros de vapor que salen del techo entre las luces rojas convierten el interior del avión en una escena fantasmagórica, propia de una película de submarinos.

Antes de nuestra operación habitual tenemos un encargo especial: Una fragata de la coalición de patrulla en el Índico tiene un helicóptero parado por falta de una pieza y vamos a lanzársela. La nave se localiza en el radar y se bloquea en el FLIR. Se desciende para el lanzamiento mientras se comprueba que ha desplegado el equipo de recuperación y se contacta con ella. El FLIR de noche solo trabaja en infrarrojo, y las imágenes tienen

un aspecto espectral que hace que la fragata parezca un barco fantasma.

Al abrir la rampa un calor sofocante inunda el avión. Somalia es un horno incluso de noche, aunque de día es mucho peor: El interior del avión se calienta hasta los treinta grados y el aire acondicionado, sencillamente, no da más de sí. Afortunadamente la noche es más benévola y al cerrar la rampa de nuevo las aguas vuelven a su cauce.

La fragata ha recuperado el paquete y se despide por la radio, el avión toma altura y comienza su misión de vigilancia. Bajo nosotros hay esqui-
fes varados y personas dormidas bajo ellos, pero en el avión el trabajo es intenso. Por las consolas del sistema e misión y las pantallas de los ordenadores circulan imágenes y datos constantemente. El TACCO dirige la orquesta y
l o s

músicos están soplando a pleno pulmón.

Tras varias horas (y algunos cafés) el sistema de gestión de vuelo enciende cambia a color rojo el dato de combustible excedente y llega el momento de recuperarse a la base. El avión pone rumbo al oeste, pero el trabajo no se acaba: ahora hay que traducir las horas de información obtenida a datos útiles para sus receptores. Con las
luces



D4 del Ala 49



Somalia vista desde la burbuja del buscador-fotógrafo

atenuadas el rostro de cada tripulante de bodega se encuentra iluminado por el resplandor de una pantalla. El trabajo comienza en el Índico y continúa sobre Somalia y Etiopía, pero no acabará en Yibuti. Tras la toma pasarán entre diez y treinta minutos hasta que comience el debriefing.

Al abrir la puerta del avión para salir es como si te apuntasen a la cara con un secador encendido; el calor te envuelve, a los que llevan gafas de les empañan nada más asomar la cabeza.

Amanece durante el debriefing y cuando salimos de la sala ya es de

día. Cuando me meto bajo la ducha apenas recuerdo como he llegado allí, el cansancio, inadvertido hasta entonces, me golpea como un martillo. Han sido ocho horas de vuelo pero al menos doce de misión. Al meterme en la cama sé que a los cinco minutos no estaré ya despierto, pero un último pensamiento se me pasa por la cabeza: En el centro de apoyo a la misión hay todavía personal del destacamento que ha pasado la noche despierto y cuyo trabajo no ha acabado/ de hecho, para ellos, la parte más dura sólo acaba de empezar. •



Cola del D4 sobre una Atlantique francés