

# OPERACIÓN SOPHIA

## El día a día en el D.4

ANTONIO PONCELA SACHO

Capitán del Ejército del Aire, y miembro del Cuarto Contingente del Destacamento Grappa

**E**n abril del año pasado, el Consejo de la Unión Europea decidió poner en marcha la misión EUNAVFOR MED, consistente en una operación de índole militar para luchar contra las redes de tráfico ilícito de personas en el Mediterráneo Central, dentro de las medidas adoptadas para afrontar el problema de la inmigración desde un enfoque integral.

Un total de veinticuatro naciones participan en la operación, siendo estas unidades dirigidas en la actualidad desde el portaaviones de la Armada Italiana Garibaldi, donde se encuentra el Force Commander de la operación.

En septiembre de 2015, el Ejército del Aire estableció un Destacamento Aerotáctico en la Base Aérea de Sigonella (Sicilia) que se incorporó a la

operación, en un primer momento con un avión P-3 Orion, para posteriormente destacar en la isla italiana un D.4 VIGMA.

Son ya más de 1200 horas durante las que el contingente español ha llevado a cabo sus cometidos, con un notable éxito en las operaciones, y una contribución fundamental para el desarrollo de la misión, obteniendo el reconocimiento por parte de las autoridades europeas. La obtención de fotografías aéreas es crucial para poder juzgar y condenar a los traficantes de personas. Además, el avistamiento de barcas llenas de migrantes a la deriva, y la puesta en conocimiento al centro de mando para que active al barco más cercano, constituye un preciado recurso para acelerar las maniobras de rescate, y salvar las vidas

de los migrantes que están a bordo de esas inestables embarcaciones.

En la operación han participado ya todas las unidades de patrulla marítima y salvamento y rescate que posee el Ejército del Aire: el Grupo 22 (B.A de Morón), Ala 48 (B.A de Getafe), 802 Sqn. perteneciente al Grupo 82 (B.A. de Gando) y 801 Sqn. del Ala 49 (B.A. de Son San Juan).

La misión es altamente exigente, y requiere un gran esfuerzo para la tripulación, y también para todos los miembros del contingente que la apoyan. La coordinación entre todos los miembros es clave para que cada día se aporten nuevos datos y se rescaten personas.

Los días de vuelo, la actividad es frenética en el Destacamento Grappa desde primera hora de la noche.

Por un lado, el Centro de Apoyo a la Misión (CAM) es el primero que se activa, preparando un dossier con los últimos datos actualizados que la tripulación llevará consigo en el vuelo. A ellos les acompaña el operador del Centro de Comunicaciones (CECOM).

Mientras tanto, el grupo de mantenimiento y la tripulación se reúnen en la Base de Apoyo de Sigonella, listos para dirigirse hacia la Base Aérea.

El equipo mecánico está compuesto por nueve personas, divididos entre mecánicos de vuelo, electrónicos, electricistas, motoristas, especialistas en estructura, y en hidráulica. Nada más llegar a la plataforma, cada uno se dedica a realizar su parte de la inspección pre-vuelo del avión, dejándolo a punto para emprender el vuelo.

La tripulación ha tenido tiempo para tomar un café rápido antes de comenzar el briefing. Son once tripulantes en total, sumando los pilotos, el mecánico de vuelo, los fotógrafos, operadores y el coordinador táctico (TACCO). El responsable del Centro de Apoyo a la Misión explica a la tripulación aspectos relativos a la meteorología, el estado de la mar, los barcos que habrá en zona, etc.



*Procedimiento de puesta en marcha.*

Ya en el avión, el comandante de la aeronave arenga a sus hombres, les recuerda, una vez más, la importancia de la misión. Se realizan las últimas comprobaciones, se revisa el material a bordo, los equipos de supervivencia, los kits de salvamento, las balsas y cada tripulante se sitúa en su puesto dentro de la aeronave.

El objetivo de la misión es claro. Como rol primario, la identificación de sospechosos de tráfico ilícito de personas, en su ruta desde Libia hacia el Mediterráneo Central, en las áreas

asignadas por el Force Commander. Además, en mente de todos está la posibilidad de socorrer a posibles víctimas que se encuentren en el mar.

### **EL DESPEGUE SE REALIZA SIN NOVEDAD**

Los pilotos se ponen en contacto radio con el Destacamento para avisar al equipo mecánico de que no ha habido ninguna incidencia en el despegue, y para que el Centro de Apoyo a la Misión comience sus





D-4 VIGMA, en configuración de aterrizaje.

coordinaciones con el TACCO y el Centro de Mando en la nave Garibaldi.

Nos espera una hora y media de tránsito hasta llegar a zona de operaciones, en aguas internacionales, volando en dirección Sur acercándonos a las costas de Libia, de donde parten los migrantes cada amanecer, en busca de un futuro mejor. Calma tensa en el avión. Los pilotos ejecutan las comprobaciones radio y verifican todos los equipos. Detrás, los fotógrafos ajustan las lentes de las potentes cámaras con las que cuenta el avión, los operadores ponen a punto el FLIR (Forward Looking Infrared Radiometer) y el radar, y el TACCO coordina con el centro de mando cuál será la zona a sobrevolar y los eventos iniciales que habrá que monitorizar.

Antes de llegar a Zona, son varios los avisos que recibimos de contactos con barcasas de madera y otras de goma, más pequeñas y mucho más endebles. Se intuye una jornada muy intensa de trabajo.

Encontramos la primera embarcación al amanecer. Es de madera, grande, arrastrada por dos barcas de pesca con motor fueraborda. Se encuentran ya en aguas internacionales, por lo que las barcas motopropulsadas, supuestamente pertenecientes a mafias que se dedican al tráfico ilegal de personas, abandonan la barcaza de madera con los migrantes, y retornan a aguas libias. Nuestro trabajo dentro de la zona de operaciones ha comenzado.

Los eventos se suceden uno tras otro. La tripulación trabaja a pleno rendimiento, al compás del ritmo marcado por el TACCO, que va proporcionando toda la información necesaria a los pilotos para que pongan rumbo al nuevo evento. Trabajan con una coordinación exquisita: los pilotos sitúan el avión con el rumbo y la inclinación adecuada para que los fotógrafos puedan captar la instantánea en el momento justo para evaluar la situación, identificar necesidades de apoyo y, en su caso, obtener pruebas que permitan identificar a los traficantes. Mientras tanto, los operadores del FLIR graban toda la secuencia.

Cuando las fotos están hechas, el avión gana altura y rápidamente se ponen a trabajar en ellas, para enviarlas al centro de mando a modo de informe inicial.

### LA SOBRECUPACIÓN DE LAS EMBARCACIONES PROVOCA HUNDIMIENTOS

Es un día de buen tiempo, mar en calma, y se suceden, una tras otra, las barcas que están a la deriva a más de 12 millas de la costa libia, donde, una vez alcanzadas aguas internacionales, se desarrolla nuestra misión.

Por radio recibimos un aviso de emergencia. Hay una barca que ha perdido la navegabilidad, y las personas que estaban a bordo tratan de sobrevivir desesperadamente. El comandante de la aeronave pone rápidamente

rumbo a las coordenadas que nos ha trasladado el centro de mando, y en una primera pasada de reconocimiento comprobamos que hay personas en el agua que ya tienen chaleco salvavidas, mientras que otras consiguen mantenerse a flote a duras penas. En un breve lapso de tiempo, la operación de lanzamiento de balsas y kit de supervivencia está en marcha.

En cabina, todo se predispone para la baja pasada, los procedimientos y las comprobaciones fluyen sin pausa, mientras el avión hace un giro de 180 grados y se dirige en dirección inbound a la embarcación maltrecha. Los fotógrafos han saltado sus cámaras, y han adoptado su otro rol en la misión: el de rescatadores. Ataviados con los arneses de seguridad, dan el "listo para abrir la compuerta". Por primera vez durante todo el vuelo, el silencio se hace patente. La balsa sale del avión, y hay que esperar unos segundos para comprobar que se hincha antes de llegar al agua.



Obtención de imágenes para la lucha contra el tráfico

Por fin, la balsa se abre y la compuerta se cierra. Nuevo viraje de 180 grados, comprobamos que hay gente que ya está haciendo uso de la balsa que hemos lanzado, pero queda gente aún en el agua. Repetimos la maniobra hasta tres veces.

Queda poco tiempo antes de cantar “bingo”, el aviso de combustible para regresar a nuestra base de despliegue. Tomamos rumbo norte y avisamos al centro de mando que estamos volviendo a casa.

Queda de nuevo hora y media hasta llegar a nuestra base, pero el trabajo es incesante dentro del avión. Operadores, fotógrafos y TACCO se afanan en terminar los productos para tenerlos listos lo antes posible; el tiempo es un factor determinante.

Cuando el avión aterriza, el resto del contingente español se encuentra en el Destacamento para recibirnos.

Tras las novedades del comandante de aeronave al jefe de la fuerza, de nuevo la maquinaria precisa y engrana-

nada del Destacamento Aerotáctico Grappa se pone en marcha.

Los mecánicos se afanan en realizar la revisión post-vuelo, comprueban que todos los equipos están en orden, que todo funciona correctamente, y repostan. El avión está listo para el próximo vuelo.

El Centro de Apoyo a la Misión y los operadores ponen en común toda la información obtenida en el vuelo, y los dejan listos para ser enviados al FHQ (Cuartel General de la Fuerza).

En el debriefing, se resume todo lo acontecido desde primera hora. La

sensación general es de profunda satisfacción. Se han localizado y fotografiado embarcaciones sospechosas, se han detectado barcasas llenas de migrantes, se ha comunicado su posición para el rescate, y por último, en una situación de emergencia, se han lanzado balsas con su kit de salvamento que han evitado un trágico final a decenas de personas. En definitiva, un día más, hemos cumplido con nuestro deber en la Operación EUNAVFOR MED Sophia.

Es un honor formar parte de este contingente, y servir a España allí donde se nos encomienda. •



*Intensa actividad desde los puestos de control del D-4 VIGMA.*



*Embarcación ilegal de personas.*

*Embarcación de goma llena de migrantes.*