

Largos y cálidos días en Yibuti

FRANCISCO RODRIGUEZ RODRIGUEZ
Teniente Coronel de Aviación

Durante el verano de 2002 el programa de TVE "Código ALFA" emitió un reportaje sobre el Destacamento titulado "A las puertas del infierno". Tal título respondía al sofocón de calor que abrasó a los intrépidos reporteros cuando éstos descendieron del Hércules que los transportó hasta Yibuti; pero el día a día de los casi dos años transcurridos responde a una realidad un poco diferente de la que se refleja en tan impactante título.

Dejando a un lado los aspectos previos relacionados con la viabilidad del despliegue, las decisiones de alto nivel y las vacunaciones aceleradas, todo comenzó con un "site survey" a Yibuti en febrero de 2.002.

Indagaciones de carácter diplomático con las autoridades locales, determinación de los apoyos que las fuerzas francesas en la zona podrían prestar "in situ" y cuantificación de los medios precisos para poder desplegar y operar en dicha ubicación fueron efectuados con toda rapidez.

HORAS DE VUELO EFECTUADAS

Vuelos posicionamiento	653:25	23%
Tránsitos a zona	471:50	17%
ON TASK	1.664:35	60%
TOTAL	2.789:50	100%

ÍNDICES DE OPERATIVIDAD

Misiones programadas	260	
Misiones efectuadas	240	92%
Días totales en Yibuti	722	
Días avión operativo	656	91%

Un buen día (09.03.02), festivo local para más señas, aterrizan en el Aeropuerto Internacional de Yibuti un P-3B y un T-10 españoles que transportan un contingente de militares del Ejército del Aire (la mayor parte del Ala 11 junto con algunos del Escuadrón de Zapadores Paracaidistas), dispuestos a enfrascarse en la lucha contra el terro-

rismo internacional en un área situada a 3.000 NM de nuestro solar patrio.

Pocos días después (16.03.02) se iniciaron las actividades operativas, zambuyéndose los destacados de lleno en las actividades cotidianas que contemplan tanto la realización de los vuelos, como las actividades de mantenimiento, seguridad en torno al avión o distintos aspectos relacionados con la vida y funcionamiento de un grupo humano (sanidad, intendencia, apoyos, vehículos, alojamiento, comidas, etc.)

Las rutinas diarias han estado salpicadas de diferentes eventos a lo largo del tiempo (algunos de los cuales se narran como episodios adjuntos al presente artículo) que han contribuido a romper la rutina diaria y a hacer "palpables" los frutos de una misión que en ocasiones resultan difíciles de vislumbrar.

FLIR. LA REPARACION DE AVERIAS EN LOS EQUIPOS ELECTRONICOS DEL AVION HA SIDO UNA DE LAS CONSTANTES.

LA LABOR ARTESANAL DE LOS ESPECIALISTAS Y EL ALTO GRADO DE DEDICACION A LA TAREA HAN PERMITIDO SOLVENTAR MISIONES QUE EN CONDICIONES NORMALES NO PODRIAN HABERSE REALIZADO. **CABINA.** LOS ALTOS NIVELES DE HUMEDAD, ESPECIALMENTE EN ALGUNAS EPOCAS DEL AÑO, CONVIERTEN LA CABINA EN UN BAÑO DE VAPOR O EN UNA DUCHA SI UNO SE APROXIMA LO SUFICIENTE A LAS SALIDAS DE AIRE ACONDICIONADO. **CAMBIO MOTOR.** HASTA AHORA EN ESTE DESTACAMENTO NUNCA SE HABIA EFECTUADO UN CAMBIO DE MOTOR FUERA DE LA BASE. AUNQUE CON ALGUNAS DIFICULTADES, SE SUPERO LA PRUEBA. **RADARISTAS.** EL RADAR, A PESAR DE SU VEJEZ, HA SIDO EL PRINCIPAL SENSOR UTILIZADO DURANTE LAS MISIONES. SUS FRECUENTES FALLOS Y LA DESTREZA DE QUIENES LO HAN OPERADO HAN PERMITIDO "VER" INCLUSO HASTA BANCOS DE PECES, DELFINES O BANDADAS DE AVES VOLANDO A RAS DEL AGUA.









DEBRIEFING. LOS "DEBRIEFING" DE LAS MISIONES HAN PERMITIDO UN DOBLE COMETIDO: EXPONER A LA TRIPULACION LA TAREA REALIZADA PARA OBTENER UNA VISION DE CONJUNTO Y EXTRAER CONCLUSIONES PARA MEJORAR LA LABOR A REALIZAR EN LAS SIGUIENTES MISIONES. **EN PATRULLA.** LA SOMBRA DEL P-3 SOBRE EL MAR ROJO, ES SIMBOLO DE LAS MULTIPLES HORAS DE PATRULLA EFECTUADAS A LO LARGO DE MUCHAS JORNADAS Y EL ESFUERZO DE TODOS CUANTOS HAN PARTICIPADO EN ESTA TAREA. **PAESA.** LA EXTRACCION DE MUESTRAS DE ACEITE PARA EFECTUAR LOS ANALISIS PERTINENTES, SE HACE DIFICULTOSA NO SOLO POR LOS CALORES INTERNOS DEL MOTOR, SINO TAMBIEN POR EL EXISTENTE EN EL AMBIENTE Y LA HUMEDAD REINANTE. **FOTOGRAFO.** EL FOTOGRAFO HA SIDO UN ELEMENTO ESENCIAL EN LA IDENTIFICACION DE LOS CONTACTOS. SU TRABAJO LLEVADO A CABO DE PIE, EN POSTURAS INCOMODAS Y DURANTE MUCHAS HORAS LO HA CONVERTIDO EN UNO DE LOS PUESTOS MAS SACRIFICADOS DEL DESTACAMENTO. **CAM.** EL TRABAJO DESARROLLADO EN EL CENTRO DE APOYO A LA MISION HA SIDO DE SUMA IMPORTANCIA PARA LA CORRECTA REALIZACION DE LAS MISIONES ASIGNADAS. RECOPIACION DE INFORMACION, COORDINACION E INTELIGENCIA HAN SIDO PARTE DE SUS COMETIDOS.



Transcurridos casi dos años, otro buen día despegó por última vez de Yibuti (01.03.04) el P-3B del Ala 11, replegando la tripulación y parte del personal destacado. El resto permanece hasta la recogida completa de todos los medios desplegados, completándose el repliegue con la llegada de los últimos efectivos el día 07.03.04. La satisfacción por el éxito alcanzado en la misión encomendada es palpable tanto en los rostros de quienes han cerrado el Destacamento como en todos los que a lo largo de este tiempo han formado parte del mismo.

Atrás quedan casi 2.800 horas de vuelo efectuadas (77% de las realizadas por la Unidad durante este período), 240 misiones efectuadas, un 92% de operatividad, más de 11.600 contactos investigados, la satisfacción de quienes consideran que han realizado un buen trabajo y el profundo agradecimiento a quienes han ayudado a alcanzar estos objetivos (oficiales de enlace, autoridades yibutíes y fuerzas francesas en el área).

ASPECTOS OPERATIVOS

La misión asignada al Destacamento consistió en la realización de tareas ISR (inteligencia, vigilancia y reconocimiento) del tráfico marítimo existente en el sur del Mar Rojo, Golfo de Adén y Cuerno de África, así como el reconocimiento de las zonas costeras que delimitan dichos espacios marítimos en apoyo a la Operación Libertad Duradera; todo ello enmarcado dentro de la lucha contra el terrorismo internacional.

En la realización de estas tareas, se ha trabajado bajo el Control Operativo (OPCON) del Mando Componente Marítimo de la Coalición, ubicado en Barhein (Emiratos Árabes Unidos) y ha habido una estrecha relación con las fuerzas navales de la Task Force 150, que han operado en la misma zona.

La práctica totalidad de las misiones efectuadas han pivotado alrededor de la identificación de los contactos existentes en las zonas de patrulla asignadas. Una cámara digital de gran resolución, manejada a mano y adquirida en el mercado convencional al principio de la Operación, ha permitido obtener un gran rendimiento de las

misiones, triplicando el número de contactos identificados en cada una de ellas, al tiempo que permitió reducir los riesgos para la tripulación al posibilitar pasar más lejos de los contactos a identificar y a mayor altura.

El número de contactos identificados ha sido 11.626; parte de ellos han sido contactos múltiples: grupos de pequeñas embarcaciones pesqueras de hasta 60 unidades afanadas en extraer la abundante pesca de un nutrido banco de peces, parejas de pesqueros convencionales (algunas de ellas españolas) e incluso pequeños mercantes transfiriendo mercancía en el mar.

ESFUERZO DE LOS AVIONES

	HORAS	%	OBSERVACIONES *
P-3B-08 (22-31)	314:15	12%	Sale SDLM 09.06.03
P-3B-09 (22-32)	—	0%	SDLM y Modernización
P-3B-10 (22-33)	1.163:25	42%	
P-3B-11 (22-34)	1.096:05	39%	
P-3B-12 (22-35)	184:30	7%	Entra SLDM 15.07.02

(*) SDLM: Revisión de 3er. Escalón realizada en la MAESE

De todos estos contactos investigados, han resultado ser de interés (por estar incluidos dentro de una lista de buques sospechosos u otras razones) poco más de 100. Este hecho pone de manifiesto dos de las constantes en la Patrulla Marítima: la tenacidad y la paciencia, pues muchas son las horas de patrulla que se efectúan y pocas las ocasiones en las que se traducen en contactos de interés (menos del 1% de los contactos investigados).

Las 2.789:50 horas de vuelo efectuadas y el nivel de operatividad mantenido durante el tiempo de despliegue, son cifras altamente significativas, especialmente si se tienen en cuenta las distintas vicisitudes que han afectado a la flota de P-3B a lo largo de este período.

ASPECTOS LOGISTICOS

Los principales contratiempos de carácter logístico relacionados con el mantenimiento del avión han girado alrededor de los cambios de motor y

ROTACIONES DE AVION Y TRIPULACION

EVENTO	FECHA	AVION	H.VUELO
Despliegue	09.03.02	P-3B-11 (22-34)	94:10
2ª Rotación	31.03.02	P-3B-12 (22-35)	106:00
3ª Rotación	23.04.02	P-3B-10 (22-33)	95:00
4ª Rotación	15.05.02	P-3B-10 (22-33)	142:40
5ª Rotación	07.06.02	P-3B-12 (22-35)	54:50
6ª Rotación	29.06.02	P-3B-10 (22-33)	112:35
7ª Rotación	22.07.02	P-3B-11 (22-34)	85:10
8ª Rotación	13.08.02	P-3B-10 (22-33)	127:10
9ª Rotación	05.09.02	P-3B-11 (22-34)	109:55
10ª Rotación	27.09.02	P-3B-10 (22-33)	112:00
11ª Rotación	20.10.02	P-3B-11 (22-34)	57:20
12ª Rotación	11.11.02	P-3B-10 (22-33)	89:05
13ª Rotación	04.12.02	P-3B-11 (22-34)	86:05
14ª Rotación	27.12.02	P-3B-10 (22-33)	118:50
15ª Rotación	05.02.03	P-3B-11 (22-34)	146:40
16ª Rotación	17.03.03	P-3B-10 (22-33)	107:30
17ª Rotación	26.04.03	P-3B-11 (22-34)	147:00
18ª Rotación	05.06.03	P-3B-10 (22-33)	110:05
19ª Rotación	15.07.03	P-3B-11 (22-34)	120:45
20ª Rotación	24.08.03	P-3B-10 (22-33)	164:05
21ª Rotación	03.10.03	P-3B-11 (22-34)	149:30
22ª Rotación	12.11.03	P-3B-08 (22-31)	141:30
23ª Rotación	22.12.03	P-3B-11 (22-34)	104:15
24ª Rotación	21.04.04	P-3B-08 (22-31)	132:25
Repliegue *	01.03.04	P-3B-11 (22-34)	—

(*) Se realizó cambio de avión anticipado por falta de disponibilidad de horas para completar misión.

hélice; actividades para las que el personal desplegado en el Destacamento no estaba cualificado, siendo preciso enviar desde Morón, personal civil específico para realizar dicho cometido.

Las cancelaciones de vuelos se han producido en su mayor parte (85% de ellas) por problemas de mantenimiento; en la mayor parte de las ocasiones como consecuencia de cambios de motor o hélice y el 15% restante fue debido a indisposiciones médicas de miembros críticos de la tripulación, relativamente frecuentes entre los destacados.

El esfuerzo de los aviones se ha concentrado principalmente en dos aviones (P-3B-10 y P-3B-11) que acumulan más del 80% de las horas de vuelo efectuadas. Este hecho no es consecuencia de una decisión deliberada, sino que la disponibilidad de aeronaves existentes en cada momento ha determinado la utilización de un avión concreto.

Básicamente los medios desplegados en la zona han estado constituidos por: repuestos de avión y equipos de apoyo al vuelo, dos "shelter" de tres módulos cada uno. El primero de ellos se ha utilizado como Centro de

ROTACIONES DEL PERSONAL DE TIERRA

EVENTO	FECHA	MEDIO
Despliegue	09.03.02	T-10 Hércules
2ª Rotación	25.04.02	T-10 Hércules
3ª Rotación	07.06.02	T-10 Hércules
4ª Rotación	22.07.02	T-10 Hércules
5ª Rotación	05.09.02	T-10 Hércules
6ª Rotación	23.10.02	T-17 Boeing 707
7ª Rotación	04.12.02	T-17 Boeing 707
8ª Rotación	25.01.03	Tupolev 154
9ª Rotación	15.03.03	Yakovlev 42
10ª Rotación	15.04.03	Yakovlev 42
11ª Rotación	25.05.03	Tupolev 154
12ª Rotación	15.06.03	T-17 Boeing 707
13ª Rotación	19.08.03	T-21 C-295
14ª Rotación	25.10.03	T-10 Hércules
15ª Rotación	16.12.03	T-21 C-295
16ª Rotación	29.01.04	T-17 Boeing 707
Repliegue *	07.03.04	T-22 Airbus 310

(*) Parte del personal de tierra regresó en el P.3B el día 01.03.04

TIEMPOS MEDIOS EN YIBUTI

GRUPO	NºDIAS	MESES	%T
Tripulación	148	4,9	20%
Pers. Tierra	119	4,0	16%

TIEMPOS MEDIOS DE MEDICACIÓN

GRUPO	NºDIAS	MESES	%T
Tripulación	298	9,9	41%
Pers. Tierra	269	9,0	37%

%T = Porcentaje de la duración total del Destacamento

Apoyo a la Misión y CECOM, mientras el otro ha sido utilizado como Sala de "briefing" y lugar de descanso del personal (fundamental para cobijarse de los rigores climáticos).

El alojamiento ha atravesado distintas fases: barracones en la base francesa u hotel en la ciudad, según las necesidades de las fuerzas francesas en Yibuti. La mayor parte del tiempo el Destacamento ha permanecido alojado en el Hotel "Plein Ciel", ubicado en el "barrio europeo" de la ciudad, que disponía de unas condiciones higiénico-sanitarias (habitaciones dobles con baño) más favorables que las existentes en la Base, donde el personal estuvo alojado en barracones con servicios sanitarios comunitarios.

Pese a disponer de mejores habitaciones en el hotel, el personal desplegado prefería, en general, vivir en la Base, pues ésta ofrecía una serie de ventajas que se valoran más a medida que el tiempo acumulado en el destacamento se hacía más largo (seguridad física, autonomía personal por encontrarse dentro de una área segura, posibilidad de prácticas deportivas, no dependencia de vehículos para desplazarse a efectuar comidas, etc.)

Los vehículos para el desplazamiento del personal destacado ha sido una necesidad permanente. Mover 45 personas diariamente entre el Hotel y la Base para efectuar las actividades propias relacionadas con las misiones, así como actividades vitales tan básicas como comer (todas las comidas se hicieron en la Base tanto por razones de economía como higiénico-sanitarias) supuso la realización de unos 60.000 Km. a lo largo del tiempo. Dichos vehículos también han resultado elementos de gran utilidad para el transporte de repuestos pesados desde el almacén hasta el avión y otras funciones añadidas.

ROTACIONES DEL PERSONAL DESTACADO

El ritmo inicial de vuelos fue un día sí y otro no, siendo la duración media de los mismos de aproximadamente 9 horas. Este exigente ritmo imponía rotaciones de la tripula-

ción con mucha frecuencia, pues se acumulaban horas con gran rapidez. Una tripulación destacada en esa época rondaba las 110 horas de vuelo, si no se producían circunstancias extrañas, durante los 22/23 días que duraba la rotación.

A partir de finales de octubre de 2.002, se recortó el esfuerzo ofrecido a la Coalición a 90 horas operativas al mes. Esto supuso una reconfiguración de la duración de las rotaciones, pasando las tripulaciones a rotar cada 40 días; el ritmo aproximado de vuelos a partir de entonces: 1 día de vuelo y 2 de descanso.

El personal de tierra, no afectado por la fatiga de vuelo, inicialmente se relevaba cada dos rotaciones del personal de vuelo; es decir, cada 45 días. Más tarde, cuando a principios de 2.003 se contrataron estafetas de países del Este para efectuar los relevos de personal, éstos tuvieron aproximadamente periodicidad mensual. Tras el desgraciado accidente del Yak-42 en Turquía, los transportes de personal se efectuaron con medios nacionales, cuya disponibilidad exigió efectuar las rotaciones cada dos meses.

A principios del presente año, se modificó la duración de las rotaciones para que todo el personal que componía el Destacamento fuera sustituido práctica-

UNA DE PIRATAS

Cuando hablamos de piratas nuestra imaginación evoca inmediatamente una película sobre el tema caracterizada por un hermoso y veloz velero, personas amantes de una libertad sin trabas y un capitán con un parche en un ojo y pata de palo que en el fondo tiene buen corazón.

Pues bien, en el "Cuerno" (Cuerno de África) nada se parece a esta romántica idea que el celuloide ha grabado en nuestras mentes. Potentes motores fuera-borda, camuflaje de embarcaciones hasta la obcecación o asalto a mercantes para pedir rescate ("dinero vil metal") a su armador constituyen las señas de identidad de los nuevos piratas que operan en el Golfo de Adén.

El día 13 de marzo de 2.003, cuatro embarcaciones piratas estaban asaltando el mercante "Trader" que navegaba por la zona. A sus llamadas de socorro acudió el P-3B español que se encontraba volando relativamente cerca. Cuando el avión sobrevoló el barco, varios piratas se encontraban ya en cubierta y se dirigían al puente para hacerse con el control del mismo.

La tripulación tuvo la feliz ocurrencia de lanzar botes de humo en las proximidades de las embarcaciones asaltantes, con tan buena fortuna que éstos consideraron que sus vidas estaban en peligro, iniciando de inmediato un repliegue del personal que ya venía a bordo del mercante y emprendiendo la retirada acto seguido. Tal acción dio al traste con el "feliz negocio que barruntaban" antes de entrar en escena nuestro avión.

Mientras navegaban a toda velocidad hacia las costas de Somalia, repetían a través de la frecuencia de guardia del VHF/FM marítimo: "no somos piratas, sino terroristas". Confusión mayor no cabe en la mente de quien tan sólo es capaz de apreciar lo malo y lo peor.



DHOW PIRATA. EMBARCACION PIRATA DISTINTA DE LAS ANTERIORES, CAMUFLAJADA CON TELAS PARA EVITAR FACILIDADES EN EL RECONOCIMIENTO. LA PIRATERIA ES RELATIVAMENTE FRECUENTE EN ESTAS LATITUDES.

mente al mismo tiempo y con una periodicidad aproximada de un mes.

Los vuelos realizados para rotar al personal destacado han constituido una continúa fuente de sorpresas para el mismo. Además de los cambios de fechas por circunstancias variadas, el

personal de tierra del Destacamento ha podido "conocer mundo" en un periplo acelerado de 36 horas de vuelo con escalas exóticas en Kabul, Manás y Bakú (aviones contratados); ha disfrutado de un lujoso vuelo directo hasta Morón, con asientos reclinables incluidos

... OTRA DE TERRORISTAS

El petrolero "Limburg" se encontraba fondeado a 3 NM de la costa yemení esperando turno de descarga en el puerto de Al Mukala, cuando se produjo una explosión en su costado, que originó una densa columna de humo visible desde muy lejos.

Advertido el P-3B español que se encon-

traba volando a 150 NM del punto donde se produjeron los hechos, se dirigió a la zona tomando fotografías de infortunado buque, respetando las 12 NM de costa que la normativa internacional exige, al tiempo que se investigaban los contactos de superficie existentes en las inmediaciones por si

existieran sospechas en alguno de ellos de haber perpetrado tal acción; en los momentos iniciales todas las hipótesis eran posibles. Una de las fotos transmitidas a la Coalición después de aterrizar fue publicada en los medios de comunicación de todo el mundo para ilustrar la noticia.

Aunque dentro de las hipótesis se barajaba una explosión interna en el petrolero (especialmente para dejar a salvo el honor yemení), todos los indicios apuntaban a la existencia de un atentado realizado con una embarcación de reducido tamaño (muy comunes en la zona) cargada de explosivos y dirigida contra el barco. Este procedimiento de atentados suicidas está de moda entre los fanáticos de aquella y otras latitudes.

Fue la primera vez en la Unidad que el resultado de una misión tuvo una repercusión mediática a nivel mundial, aunque de un modo anónimo. La moral de los destacados cotizó al alza en aquellos días, mientras observaban en la CNN, TVE Internacional, TF1, televisiones de lengua árabe, etc. como la foto tomada durante esta misión era exhibida en todos los noticiarios.



LIMBURG. PETROLERO LIMBURG EN LLAMAS, AL FONDO PUEDE APRECIARSE LA COSTA YEMENÍ (LA FOTO ESTA TOMADA DESDE 12 NM DE LA COSTA).

A VUELTAS CON LOS REFUGIADOS

Es de sobra conocido que las riquezas y el modo de vida de los países desarrollados actúa como reclamo (difundido por los canales de televisión de todo el mundo) para quienes tienen unas condiciones de vida mucho más duras o tienen nulas perspectivas de futuro. El Estrecho de Gibraltar, el paso entre Túnez y Sicilia o el Canal de Otranto (todos en ellos en el Mediterráneo) son con frecuencia testigos del éxito de quienes consiguen alcanzar la "tierra prometida" y del fracaso de otros muchos que perecen en el intento con una dramática muerte en el mar por enfermedades, frío, hambre y agotamiento.

Uno de los casos abocados a este fin, fue el del "Breeze". Embarcación pequeña que partió de Sri Lanka (antigua Ceilán) con 147 personas a bordo ("refugiados") en busca de una vida mejor en Italia.

Durante la navegación, el combustible se agotó y el motor del barco se estropeó, los víveres y el agua también se agotaron. Las enfermedades, ayudadas por el hacinamiento de personas y las deficientes condiciones sanitarias, comenzaron a hacer estragos cuando se encontraban a 1.800 NM del punto de salida, después de un mes de viaje (aproximadamente un tercio de la ruta). Todo parecía perdido; únicamente les restaba una radio para intentar enlazar con alguien que les ayudara, pero ninguna que no había nadie dispuesto a escucharles.

El P-3B español que está iniciando la misión en la zona, al identificar el contacto aprecia una ingente masa humana en la cubierta con expresiones de júbilo en sus ademanes y destellos de espejos que se completan acto seguido con llamadas de socorro a través del canal de guardia, en las que narran su triste historia y piden ayuda.

Además de transmitir su posición a la Coalición para que le preste mejor socorro, se intenta desviar el mercante más próximo (petrolero Kazimah), pero la naturaleza de la carga y las instrucciones recibidas de su armador hacen que se frustré este primer

intento tras una hora de continuos intercambios de mensajes radiofónicos.

Desistido el primer intento, se solicita ayuda a otro buque (mercante Phoenix) que con mayor sensibilidad hacia el problema, se desvía de su ruta para poner rumbo al de los refugiados; aunque pide garantías para poder desembarcarlos en el próximo puerto y que no se trata de una treta urdida por piratas, reparo lógico en estas latitudes.

A pesar de las intensas gestiones diplomáticas que se desarrollaron a través de las embajadas de los Estados Unidos en Yibuti y Yemen con los gobiernos de los respectivos países, no fue posible garanti-



BREEZE. BUQUE MV BREEZE CARGADO DE REFUGIADOS PROCEDENTES DE COLOMBO (SRI LANKA), EN CUYO RESCATE PARTICIPO EL P-3.

zar el futuro desembarco de los "refugiados" si éstos eran recogidos en el mar, por lo que el "Phoenix", tras varias horas de espera, optó por suministrarles comida y agua para que pudieran sobrevivir hasta que se arbitrara otra solución.

La maniobra de aproximación de un enorme barco mercante a otro 10 veces más pequeño (con casco de fibra) no estuvo exenta de riesgos. Hubo dos intentos frustrados, en los que el capitán del "Breeze" temió que su barco se fuera a pique con todos sus ocupantes por impacto o roce del "mastodonte" que les pretendía auxiliar.

Ante el creciente nerviosismo de los "refugiados" que no entendían por qué no se les rescataba y las maniobras del mercante que

eran percibidas desde el "Breeze" como un peligro mayor que la propia desgracia, el capitán del "Phoenix" optó por dejar en el agua un pontón con los suministros y arrastrarlos con una cuerda de tal modo que el propio viento los aproximara al barco de los refugiados sin poner en peligro su integridad.

La maniobra se desarrolló con éxito y tras recoger nuevamente el pontón (una vez descargado), el mercante reemprendió la navegación hacia el puerto de destino, con el agradecimiento de los refugiados, cuya supervivencia se debe en parte a su gesto.

Tras partir el mismo, se informó al "Breeze" que la Coalición tenía intención de enviar un buque de guerra (de los que se encontraban operando en la zona), estando previsto que alcanzara su posición cerca del amanecer. Dicho barco les aportaría víveres, atención médica, combustible e intentaría arreglarles el motor; única opción posible, pues los países próximos seguían negándose a aceptar el desembarco de los refugiados en su territorio.

El sol se aproxima ya al horizonte, el P-3B ha invertido la jornada en acompañar al barco en el infortunio y a coordinar con la Coalición y otros buques mercantes en la zona la prestación de toda la ayuda posible para resolver su desesperada

situación. El combustible remanente a bordo del avión permite ya únicamente regresar a Yibuti, por lo que tras deseales buena suerte, se reemprende el regreso a la Base.

Antes de encontrarlos, los refugiados "no existían"; nadie era consciente de su situación; nadie daba nada por sus vidas. Cuando se percataron de que alguien les iba a ayudar, dejaron de ser potencial alimento de los peces, su esperanza pasó del cero al infinito y se sintieron parte de la humanidad que estaba intentando rescatarlos. Finalmente, tras el apoyo prestado por los barcos de la Coalición y reiteradas gestiones diplomáticas, el "Breeze" consiguió entrar en un puerto yemení poniendo a salvo las vidas de sus ocupantes.

(aviones 45 Grupo) o ha visitado las pirámides en El Cairo, entrando en contacto con la antigua cultura egipcia (aviones Ala 31 ó 35). Pero quienes seguramente tendrán más "batallas" que contar a sus nietos son los que han viajado en el T-21, pues sus múltiples saltos hasta llegar a Yibuti, el amoldamiento corporal al avión para poder echar una cabezada en el asiento, las largas horas de viaje y, sobre todo, las disputas por un pedazo de suelo en la bodega de carga para poder tumbarse (lugar mucho más cómodo que el

asiento para dormir) constituyen fuentes inagotables de anécdotas.

Otros aspectos a considerar en la duración de las rotaciones han sido la medicación antipalúdica y el número de personas que han rotado en el Destacamento. La media de tiempo

acumulado en Yibuti durante los dos años por el personal de vuelo asciende a prácticamente 5 meses (tiempo de medicación casi 10) y el personal de tierra 4 meses (tiempo de medicación 9). Dichas cifras corresponden a valores medios, existiendo determi-

MAYOR PERMANENCIA EN ZONA

	PERMANENCIA	MEDICACION	
Sbte. (CGES/MYC/OAC)	José A. García Alvarez	9,6 m. (40%)	14,6 m. (60%)
Bgda. (CEES/TEL)	Juan M. González Ruiz	9,1 m. (38%)	14,1 m. (58%)

Ambos parámetros se miden en meses (m.)

El porcentaje hace referencia a la duración total del Destacamento



AUTOBUS. YIBUTI: CIUDAD DEL TERCER MUNDO, AUNQUE PROBABLEMENTE DE LAS MAS AVENTAJADAS. EXISTEN ZONAS EN LA CIUDAD MAS CUIDADAS, PERO LA MAYOR PARTE DE LA POBLACION VIVE EN CONDICIONES PROXIMAS A LA MISERIA.

nados puestos en los que la permanencia ha sido bastante mayor (en especial aquellos cuya plantilla no está cubierta en su totalidad).

ACTOS LUDICOS

Difícilmente un nutrido grupo de españoles puede resistirse a la tentación de hacer una “paella”, especialmente cuando se está fuera de España y ésta constituye una excelente oportunidad para fomentar las relaciones humanas, tanto entre los miembros del Destacamento como con personal de otros países. En este sentido, las paellas del “Détachement Espagnol” han sido eventos multitudinarios (frecuentemente entre 150-200 personas) en torno a los cuales se han reunido personal francés fundamentalmente, pero también yibutí y otros aliados existentes en la zona; todos ellos relacionados de algún modo con el Destacamento y sus actividades.

EPISODIO DEL “SO SAN”

Corría el mes de diciembre de 2002, cuando el mando de la “Task Force” naval que operaba en aquél momento en el Golfo de Adén (TF 150) era ejercido por el Contraalmirante Moreno de la Armada Española.

Inteligencia confirmó que la carga del mercante coreano “So San” eran misiles SSM y que su destinatario final no estaba excesivamente claro. La Coalición decidió abordar el barco, encomendando la tarea a la TF 150, que requirió el apoyo del P-3B del Destacamento “Orión” para la realización de la Operación Socotora (isla de igual denominación relativamente próxima a la zona donde se desarrollaron los hechos) en el Océano Índico.

Se unieron todos los ingredientes necesarios para una gran gesta: preaviso con 4 horas antes del despegue, actuación fuera del área asignada inicialmente (se requirió autorización expresa del JEMAD para operar), una zona muy lejana y despegue a medianoche para un vuelo que requería el máximo posible de permanencia en zona.

Operando a casi 1.200 NM de la Base, efectuó 13:40 horas de vuelo, permaneciendo en la zona durante 7 horas, en las que proporcionó información a los barcos encargados del asalto, vigiló las inmediaciones de la escena ante la posibilidad de que se introdujeran en la misma actores inesperados y desvió otros tráficos mercantes que podían afectar al desarrollo de la citada Operación.

Dada la nula intención del mercante de cooperar en su inspección, fue preciso efectuar un abordaje por la fuerza que se saldó sin bajas y constituyó un notable éxito para la Coalición al demostrar claramente la intención de utilizar la fuerza si llega el caso.

Las protestas diplomáticas de Yemen, las negociaciones posteriores entre dicho país y los Estados Unidos, las disculpas formales ofrecidas por Estados Unidos y España constituyeron parte de la puesta en escena que permitió políticamente “salvar la cara” a las autoridades yemeníes (miembros formales de la misma Coalición contra el Terrorismo), aunque sirvió como toque de atención para imprimir mayor seriedad a “navegantes distraídos”.

Según se publicó en la prensa española un año después de este hecho, los famosos misiles que constituían la carga del “So San” terminaron en Libia, como gesto de buena voluntad por la reconciliación de este país con el mundo occidental. Curiosas coincidencias: intervención a 4.000 NM de armas que terminan a poco más de 400 NM de nuestras costas. ¿Se trató acaso de una interdicción lejana?

La satisfacción por el éxito de la misión era claramente apreciable, no sólo en la tripulación, sino en la totalidad de los miembros del Destacamento, en cuya tediosa rutina despuntan de vez en cuando algunos hechos que permiten constatar de modo explícito la utilidad de la misión que se realiza (muchas horas de patrulla con pocos hitos reseñables).

SAR... HASTA DE EUROPEOS

El día 8 de enero de 2.004 se recibió en el Destacamento una llamada de la TF-150 que indagaba sobre la posibilidad de efectuar una misión SAR en el Mar Rojo, frente a las costas de Yemen, para buscar a cuatro navegantes italianos que se quedaron a la deriva en una embarcación neumática por fallo del motor.

Una vez respecada la tripulación y el equipo de mantenimiento, obtenidas todas las autorizaciones pertinentes y preparado el avión, se despega para realizar la misión. La autoridad que tiene el Control Operativo asigna una zona de búsqueda y se inicia la tarea con una patrulla a 500 pies con todos los observadores en sus puestos escudriñando cada objeto que flota sobre la superficie del mar.

No quedan muchas horas de luz, por lo que se teme por el éxito de la misión; pero cuando ya el sol está a punto de ocultarse sobre el horizonte, un observador canta "he visto algo en el agua" (el material del que está construida la embarcación no produce reflejo radar, por ello no se detectó con dicho medio). Un rápido viraje permite regresar al mismo punto y comprobar mediante fotos muy ampliadas que se trata de los italianos que estamos buscando.

El júbilo de la tripulación es exultante. La satisfacción de todos se manifiesta en una abierta sonrisa, pues todos pensaban que la parte más difícil de la misión estaba ya cumplida: "localizarla"; pero la parte realmente complicada se iniciaba a continuación, cuando se comunica la posición de la embarcación a Sana Control (coordinador del rescate), así como al buque de la Coalición que estaba procediendo hacia la zona desde antes de despegar el P-3.

Ya había anochecido y no se tenía contacto visual con la embarcación. Tampoco el FLIR apreciaba su posición, aunque por las últimas posiciones obtenidas se tenía la certeza de estar prácticamente en su vertical.

Para tener un mejor enlace con el Control (comunicaciones débiles y distorsionadas) se opta por ascender un poco e intentar aclarar la extraña composición de lugar que éste se había formado. Según su idea, el "Eagle 801" (indicativo del P-3B) era un helicóptero que había recogido a los naufragos y se los iba a llevar a Yibuti ("mal negocio" pues ello no permitiría cobrar rescate alguno), razón por la cual exigía con vehemencia aterrizar en Al Hodeida (aeropuerto yemení) para dejar en tierra a los rescatados.

Costó más de una hora de duras conversaciones por la radio persuadir al controlador de que el "Eagle 801" no era un helicóptero, ni tenía los naufragos a bordo. Los diálogos mantenidos alcanzaron tal extremo que en un momento determinado informó que si no se iba a aterrizar en el citado campo, expulsaba nuestro avión inmediatamente de su FIR (frase muy común entre los controladores yemeníes que confunden con facilidad su espacio aéreo de soberanía con las Regiones de Información de Vuelo -FIR-).

Finalmente, cuando ya se procedía a nivel hacia Yibuti, el controlador consiguió entender el mensaje: "Fix wing aircraft. No possibility to land in the water. No survivors on board." Dura brega que deparó frustración tras la satisfacción inicial.

De modo simultáneo, cuando ya se iniciaba la subida, el buque de la Coalición que se encontraba a 40 NM de la posición de la susodicha embarcación, envió su helicóptero para rescatarlos, pero la oscuridad de la noche impidió que pudieran verlos.

Este último hecho acentuó todavía más el grado de frustración de la tripulación, regresando a Yibuti con un regusto amargo. Se consiguió localizarlos, pero la noche y el empecinamiento del control han impedido materializar el rescate; ello que imponía a los sufridos naufragos que ya llevaban dos días sin comida ni agua, a pasar otra noche más en el mar.

Una hora después de la toma se recibió una llamada del Embajador de Italia en Yemen, que en un perfecto español agradeció en nombre de su país, el esfuerzo realizado y que gracias a la información transmitida, una embarcación de rescate yemení los había encontrado y recuperado, regresando en aquellos momentos a tierra firme.

Esta información se transmitió a todos los componentes del Destacamento que dieron inmediatas muestras de gran contento, pues después de tantos avatares de la fortuna, finalmente se coronó con éxito la misión y las personas buscadas se encontraban a salvo.

Además de las "paellas", la estancia de los destacados ha estado salpicada por algunas visitas al Lago As-sal (enorme salina natural producida como consecuencia de una falla; su elevación es 140 metros por debajo del nivel del mar) y a las islas de Moucha y Mascali situadas a 8 Km. de Yibuti donde hay abundante fauna acuática tropical que incluye peces de colores, delfines y coral rojo, tan abundante en la zona que el Mar Rojo recibe su nombre del mismo.

Todas estas actividades han permitido disfrutar algunos ratos de esparcimiento, al tiempo que han supuesto una ruptura con las monótonas rutinas diarias en las que se ha sumergido el personal que ha formado parte del Destacamento.

VISITAS DE AUTORIDADES AL DESTACAMENTO

Una de las cuestiones que también han permitido romper la monotonía, al tiempo que han actuado como estímulo para los destacados, han sido las visitas efectuadas al Destacamento por distintas autoridades.

Entre dichos eventos cabe destacar las realizadas por el JEMA en dos ocasiones (siempre en fechas próximas a la Patrona o a las Navidades, es-



ASALTO PIRATA. EL MERCANTE TRADER ACOSADO POR DOS EMBARCACIONES PIRATAS. HABIAN CONSEGUIDO SUBIR A BORDO Y SE DIRIGIAN AL PUENTE CUANDO NUESTRO AVION INTERVINO.



pecialmente sensibles para los destacados) y las efectuadas por el Embajador de España en Etiopía y Yibuti Rafael Dezcallar (en el cuadro se refleja únicamente la primera de ellas). Dicho Embajador mostró un gran interés por conocer de cerca el Destacamento, las gentes que lo componían y sus vicisitudes en Yibuti. Su interés llegó a tal punto que incluso solicitó efectuar una misión con la tripulación, extremo que finalmente no pudo materializarse por cuestiones de agenda.

CONCLUSIONES

Aunque en los momentos iniciales del despliegue eran pocos los que consideraban que el mismo fuera sostenible en el tiempo, sin embargo el

inexorable paso de éste ha demostrado que no sólo era viable, sino que además el rendimiento que ha proporcionado se encuentra muy por encima de las expectativas que inicialmente cabría esperar.

Se ha tenido que poner en práctica el cambio de motores fuera de la base (circunstancia que nunca se había producido con anterioridad), el personal ha trabajado sobre el avión a temperaturas muy elevadas, el material se ha sometido a condiciones extremas de temperatura y humedad. Todas estas duras pruebas han sido superadas con éxito y han permitido mantener el avión con unos altos niveles de operatividad (superiores al 90%).

Aunque la vida diaria en Yibuti ha sido mucho más dura que en Italia

PAELLA. LA CONFRATERNIZACION CON PERSONAL DE OTROS PAISES ALREDEDOR DE UNA PAELLA SIEMPRE ES UN MOMENTO PARA RECORDAR Y COMPARTIR EXPERIENCIAS.

DESAYUNO. NUTRIRSE BIEN SIEMPRE ES IMPORTANTE. SI ADEMAS EL DESAYUNO SE REALIZA A LAS 05:30 Y ES EL PRELUDIO DE UNA LARGA JORNADA, TANTO MEJOR.

EZAPAC. LA SEGURIDAD DEL AVION EN TIERRA HA SIDO LABOR DEL EZAPAC. PERO LA REALIZACION DE LAS GUARDIAS NO HA SIDO EL UNICO DE SUS COMETIDOS, PUES SE HAN OCUPADO TAMBIEN DE ESCORTAS, SEGURIDAD DEL PERSONAL, APOYOS, ETC.

(anterior destacamento del Grupo 22) y las restricciones de movimiento mucho más elevadas por consideraciones de seguridad, la experiencia en su conjunto cabe calificarla como muy positiva.

Se ha operado bajo el OPCON de una Coalición internacional, trabajando en estrecha relación con distintos tipos de buques de guerra de diferentes nacionalidades, se han intercambiado experiencias con otras unidades de Patrulla Marítima implicadas en la misma tarea y, sobre todo, se ha constatado en la práctica, la positiva y colaboradora actitud que las fuerzas francesas existentes en Yibuti han mantenido con respecto a nuestro Destacamento. A esa colaboración se debe en gran parte el éxito de la misión encomendada.

No quisiera concluir este artículo, sin un emocionado recuerdo a la memoria de dos compañeros que han formado parte del Destacamento y que desgraciadamente ya no están presentes entre nosotros (Cmte. Alberto Barba Romero y Sgto.1º Francisco J. Díaz Rodrigo), aunque sus fallecimientos no estén directamente relacionados con el mismo ■