

El vuelo del cisne sobre el Índico

ALBERTO ALLER BARRIOLUENGO
Teniente de Aviación

En mis primeros pasos por el Grupo 22, después de mi estancia en la Academia General del Aire, y mi anterior etapa como suboficial, no me podía imaginar lo que representa pertenecer a una tripulación de Patrulla Marítima. Me sorprendió la filosofía y la disciplina en la ejecución de sus diferentes misiones.

Fui realmente consciente de todo ello durante las primeras misiones de la operación "Centinela Indico" en Yibu-

ti, en septiembre del 2008. Me admiró especialmente el grado de compenetración, compañerismo y espíritu de trabajo que tienen sus miembros, tanto durante el vuelo, como después en su convivencia diaria. El permanecer algún tiempo lejos de nuestros hogares, y más en las fechas en las que escribo, la Navidad, produce el encuentro con tu otra gran familia, tus compañeros de armas, con los que compartes inquietudes, objetivos, sacrificios, logros y año-



Componentes del 8º Destacamento: Comenzando por arriba y la izquierda: Teniente Fabrice (tripulante francés), Capitan Barrios (2º Piloto), Capitan de Corbeta Rocha (Tacco), Comandante Quesada (Comandante de Aeronave y de Misión), Brigada Carrascal (2º Mecánico), Subteniente Ortiz (Radarista), Brigada Vélez (1º Mecánico). Abajo: Subteniente Agudo (Fotógrafo), Teniente Ruíz (3º Piloto), Teniente Aller (Navegante), Sargento 1º Gerardo (Armero).



La cabina del P3A-22 disponiéndose a rodar hacia la pista antes de lo primeros rayos de sol.

Los días comienzan para la tripulación realmente temprano. Cuando se sale a volar por el Índico, los días son largos, intensos, programados en lo referente a los horarios pero, en la misión, llenos de sorpresas.

Bastante antes del amanecer, durante el trayecto a la base francesa desde la que operamos, observo a mis compañeros que aún tienen signos de estar despertando. Fuera del vehículo, también comienza el día en una ciudad muy diferente a las nuestras, con sus gentes viviendo su propia rutina. La playa les sirve para realizar alguna de sus tareas cotidianas; los vehículos descuidados y antiguos; las calles bacheadas en barrios donde lo nuevo se mezcla sin particular cuidado con lo viejo. El vehículo que nos lleva pasa junto a personas aparentemente aletargadas, algunas casi parecen estatuas. La temperatura ya es cálida a esta hora de la madrugada. El régimen de vuelos, que no diferencia festivos de días laborables y las diferentes referencias festivas (aquí el día festivo es el viernes) nos hacen perder la noción del día de la semana en que vivimos. Al entrar por el control de la base, encendemos la luz interior del 4X4 para identificarnos. Ya hay más gente que trabaja aquí incorporándose a sus distintas dependencias. Nosotros, con el sentimiento de ser unos miembros más de la vida de la base, nos dirigimos a la zona del parking de aviones. Pronto, divisamos las luces de nuestro P-3A y de los vehículos del personal de mantenimiento. Pasamos junto al avión y seguimos nuestro camino un poco más allá hasta las instalaciones que nos tienen cedidas las autoridades francesas para cumplir con nuestro trabajo.

Una vez en la sala de reuniones del destacamento, el personal del CAM (Centro de Apoyo a la Misión), se dispone a darnos dos briefings: uno con la información relativa a la misión del día en curso y otro, más específico, de inteligencia con los objetivos a cumplir, las zonas y otra información importante. Terminados los briefings, recogemos la documentación, el equipo personal de vuelo y nos vamos al avión a pasar las listas de comprobaciones de los equipos de cada tripulante. Los dos mecáni-



TACCO y NAVEGANTE trabajando en sus respectivas estaciones.

ranza de las respectivas familias. Enfo-camos este periodo de vida de forma diferente, reforzando el sentido de equipo con todos sus componentes re-mando en la misma dirección, apoyán-dose los unos en los otros, sin importar la función que se desempeña, sea esta la de pilotar, la de observador o la de cualquier otro puesto a bordo.

Hoy estamos en la operación ATA-LANTA y el concepto "Tripulación del Destacamento Orión en Yibuti" adquiere matices especiales, diferentes a otros tipos de misiones o ejercicios. Esto es debido entre otras cosas a las condiciones del lugar donde se ubica el destacamento y las peculiaridades de los mares que sobrevolamos.

cos de vuelo, nada más bajarse del 4X4, se han ido al avión para realizarle la pre-vuelo y repostarlo junto con personal de mantenimiento. Cada miembro de la tripulación sabe exactamente sus cometidos para que, a la hora prevista, se pueda realizar el briefing final en el avión. En este briefing se repasan las posibles emergencias y los cometidos de cada uno durante la puesta en marcha. El piloto que despega es el que se encarga de dirigirlo siguiendo su lista punto por punto. Lo finaliza el TACCO con un último comentario sobre el propósito y la zona de la misión.

Por fin, cada uno ocupa su lugar en las respectivas estaciones. Hoy despega la teniente. Junto a ella, el comandante de aeronave, que además, por ser el más antiguo de la tripulación, es el comandante de misión. También en cabina esta el brigada que coordina los arranques de los motores. Además, a bordo están los dos observadores traseros, el fotógrafo y el armero. Éste, aparte, se encarga de subir los víveres para el vuelo y de repartir y controlar el armamento a bordo. Efectuado el arranque, el avión comienza a rodar y el copiloto establece la "condición 5", momento en que el TACCO se dispone a comprobar las bahías donde se encuentran los equipos electrónicos. Ningún objeto puede estar suelto. Todo debe estar bien estibado antes del despegue. Hoy, con indicativo de llamada CISNE 80, iniciamos la carrera de despegue y levantamos el vuelo en dirección al corredor (IRTC "Corredor Recomendado de Tránsito Internacional"). Este consiste en dos

pasillos paralelos en direcciones Este y Oeste por donde transita el tráfico mercante a través del Golfo de Adén. Este corredor se ha establecido para facilitar la protección contra la piratería de todos esos barcos. Vemos los primeros rayos rojos del sol y nuestros sentidos están ya alerta.

Una vez completados los procedimientos y chequeos relativos a las diferentes condiciones de vuelo, comunicamos con el buque que hoy está encargado de la coordinación de nuestra misión (ACU). Nos autoriza a entrar en el corredor a nivel de patrulla, normalmente a 3.000 pies. Esta altura nos permite identificar a los barcos visualmente, efectuar fotografías y, utilizando el zoom de la cámara digital, investigar su carga y otros detalles. Para distinguir los contactos sospechosos, empleamos el sistema AIS, un equipo con el que los barcos codifican un número asignado que les identifica proporcionando además información adicional sobre su carga y singladura. El TACCO controla el programa y va relacionando los contactos con el radarista. Si el dato está en la misma posición en el radar y en el AIS generalmente no se investigan. Pero si lo detecta el radar y no transmite en AIS, nos dirigimos a esa posición a identificarlo visualmente. Podría tratarse de un esquife (lancha rápida utilizada por los piratas para el abordaje a los barcos) o un "dhow" (barco nodriza que puede transportar esquifes en su interior proporcionándoles logística, combustible y los utensilios necesarios para efectuar el ataque). Los piratas pa-

ra realizar sus ataques suelen utilizar un "dhow" y varios esquifes.

El navegante es el puesto que yo desempeño. A parte de la navegación del avión, colaboro en la parte táctica y en las comunicaciones con el TACCO. Me dedico a plotear los contactos que resultan de interés, bien avistados por los observadores de ventanilla o de la cabina o bien los localizados con el radar. Le pido un parte meteorológico a la cabina para apuntarlo en el "log" (especie de cuaderno de bitácora aeronáutico), El día está despejado, apenas hay nubes y la visibilidad es buena. Esto facilita el desarrollo de la misión dando más posibilidades de volar a diferentes alturas y avistar mejor los contactos.

El altímetro señala 2.000 pies de altura y la brújula rumbo 080. Nos aproximamos a buques de guerra de la coalición. Coordinamos con ellos los bloques de altura para la separación de posibles tráficos aéreos. Intercambiamos información de interés y, en ocasiones, requieren nuestra colaboración en la investigación de algún contacto. El radarista, muchos años detrás de la pantalla, canta un contacto pequeño que no aparece en la pantalla del AIS. El TACCO decide proceder a identificarlo y le dice al navegante que le haga una marca en su programa de navegación. Nos dirigimos hacia el contacto radar y al acercarnos, el observador lo divisa a unas 10 millas. El TACCO pregunta a la cabina el tipo de contacto. Es un dhow. En la cabina, el fotógrafo está ya dispuesto. Pero no sólo hay un dhow sino que hay 2 esquifes más. El



La playa de Djibouti con su peculiar ambiente.



El CISNE volviendo al parking para recibirlo el personal de Mantenimiento.



Los pilotos y el mecanico en cabina realizando los chequeos.



El Navegante realizando los diferentes calculos para efectuar la mision asignada.

piloto a los mandos se dispone a efectuar un “rig”, maniobra específica para que el fotógrafo tome mejor las imágenes. Marcado el “on-top” de la posición, calculado el rumbo y la velocidad, el TACCO y el navegante anotan los datos en sus respectivos “log”. Una vez efectuadas las instantáneas, el TACCO las analiza junto al fotógrafo, determinando que es un dhow de pesca que no tiene ningún signo de ser sospechoso: no se ve armamento, escaleras, ni tampoco gran cantidad de bidones de combustible. Los esquifes tampoco presentan signos ni comportamientos sospechosos. Les asignamos una traza y continuamos con nuestro camino hacia el Este del corredor informando a nuestro ACU (Unidad de Coordinación aérea) de todos los datos de interés.

En el canal marítimo (canal 16) todos los barcos están a la escucha para comunicarse o recibir cualquier emergencia e información relevante en la zona por la que transitan. En este canal

efectuamos regularmente llamadas para alertar de nuestra presencia y disuadir a los posibles piratas. Recibimos entonces una llamada de auxilio de un barco, comunicando su posición y la situación en la que se encuentra. Tiene en sus proximidades unos esquifes que se le acercan con rumbo de interceptación. Evaluamos la información y analizamos el tiempo que invertiremos en alcanzar su posición. Decidimos proceder hacia ella y durante el tránsito el TACCO trata de comunicarse con el mercante para preguntarle cómo evolucionan los acontecimientos y recomendarle que tome ciertas medidas para zafarse del ataque. Una vez localizado, observamos que dos esquifes están muy próximos a su popa. Al ver los esquifes nuestra presencia, cambian el rumbo y la velocidad. El fotógrafo se apresura para realizar las fotos. El comandante de la aeronave que se encuentra en el lado izquierdo de la cabina, efectúa una maniobra para disuadir-

les con nuestra presencia. El mercante se tranquiliza al ver alejarse a los esquifes que dejan de perseguirle. Nosotros comunicamos con el buque de guerra más cercano al barco y este nos solicita que mantengamos localizados a los esquifes hasta que su helicóptero los aviste. Orbitamos sobre los esquifes para mantener actualizada su posición, rumbo y velocidad, mientras el helicóptero se nos aproxima. La fragata a toda máquina se va acercando lentamente al escenario de la operación mientras que su helicóptero, que ha llegado a la zona, los retiene adoptando vuelo estacionario. El helicóptero llega a su “bingo y se dirige a la fragata a repostar en caliente (sin parar motores, para demorar lo menos posible) y rápidamente volver a los esquifes con objeto de retenerlos hasta que la fragata alcance su posición. Nuestro P-3A, se mantiene en las proximidades para seguir actualizando a la fragata y a su helicóptero la información sobre los esquifes. Finalmente



Relevo de la 5ª con la 6ª Rotación del Contingente de Atalanta.

Llega la fragata y una vez allí, actúa con sus lanchas y aborda los esquifes. El buque agradece nuestra colaboración y todos nos felicitamos por la intervención. Desde el principio de la operación le hemos enviado imágenes por el TX-ARQ y le hemos informado de las conclusiones obtenidas de su análisis. Nuestro radio y electrónico se ocupa del manejo del sistema del TX-ARQ. Este equipo se emplea para el envío de mensajes de texto y de imágenes entre el avión y el CAM. Una vez recibidos, el CAM puede “colgarlos” en el “Chat” al que pueden acceder todos los buques de la coalición. La fragata española “Navarra” que forma también parte de la operación ATALANTA, intercambia en vuelo con la aeronave a través del TX-ARQ información para un análisis inmediato, exhaustivo y preciso, lo que facilitará la identificación de cualquier posible contacto sospechoso.

Llegando a las proximidades del Este del corredor, ascendemos para poder comunicar con los pesqueros españoles que faenan a lo largo del Índico. Primero realizamos una llamada general y luego tratamos de comunicarnos individualmente con los que sabemos están más cerca de nuestra posición.



Debriefing una vez completada la misión, exponiendo al CAM y a los componentes de la tripulación los logros obtenidos y las lecciones aprendidas.

En la tripulación contamos en ocasiones con personal de la tripulación francesa que colabora con nosotros y realiza las llamadas a los pesqueros franceses que faenan en las cercanías de los españoles. El navegante le comunica al comandante de aeronave que estamos alcanzando el bingo, por lo que el tiempo que resta en zona son unos 25 minutos. Invertimos el rumbo hacia el oeste y transcurrido ese tiempo, ascendemos a nivel de vuelo 150 para transitar a lo largo del corredor. Durante este tránsito realizamos barridos con el AIS hasta la salida del mismo, cerca ya del campo donde la aeronave va a efectuar su toma.

Los pilotos contactan con los controles de aproximación y de torre y se dis-

ponen a tomar. Una vez en tierra y después de la parada de los motores y la desconexión de los equipos, la tripulación se dirige de nuevo al CAM para realizar el debriefing y sacar todas las conclusiones. El TACCO dirige el debriefing, aportando toda la información obtenida y narrando los aspectos más significativos de la misión. El CAM envía los mensajes emitidos a las diferentes unidades de la Coalición. Ha sido un día largo para la tripulación: sólo el vuelo ha durado 8 o 10 horas. Los cuerpos pesan cuando nos subimos a los vehículos de vuelta al alojamiento para recuperarnos. Detrás dejamos a los mecánicos de mantenimiento que se disponen a reparar el avión y prepararlo para la siguiente misión. Su jornada comenzó antes y terminará después que la nuestra. Lo mismo les pasará a la gente del CAM que están ya compilando toda la información recibida para esa próxima misión. Porque, junto al resto del destacamento Orión, todos se afanan porque el CIS-NE cumpla su misión sobre el Índico ■

Quiero dedicar especialmente este artículo a todos los tripulantes del Grupo 22 que han hecho posible la realización de misiones como la que acabo de describir a lo largo del tiempo que hemos sobrevolado estos mares.