

Atalanta y Jasón

ALBERTO PARDEIRO RIVERA
Teniente de Aviación

Contaba el mitógrafo griego Apolodoro que Jasón fue con Hércules y otros argonautas a buscar el vello cino, y que iniciada su expedición se encontró con Atalanta, una vieja amiga a quien se le daba muy bien el tiro con arco, y que quería a Jasón. Mitología o profecía, en la tarde del viernes 19 de marzo la operación Atalanta quiso que un Jasón iniciara su viaje al Cuerno de África, pernoctando en las helénicas tierras de Iraklion, como también un día más tarde lo hiciera un Hércules con el resto de argonautas y el material de despliegue.

El 17 de marzo se recibe en la unidad el anuncio de la posibilidad de relevar al avión de patrulla marítima y reconocimiento del Ala 11 destacado en Camp Lemonnier, base francesa anexa al aeropuerto internacional Ambouli, en la capital de Yibuti.

Agregados, sobrevuelos, ropa árida, habilitación OTAN, cartillas de vacunación, medicamentos contra la malaria, pasaportes, planes de vuelo, teléfono, kit de despliegue, cartografía, JAO, hotel... en fin, todo el Escuadrón aportando su experiencia en otras misiones... ¿fecha de ida y/o de vuelta?

Los D.2 (Fokker F-27) del 802 Escuadrón y D.3 (CASA C-212) del 801 Escuadrón ya habían compartido con el todopoderoso Lockheed P.3

Orión algo más que la bahía de Ploensa, habían coincidido en la zona de la operación Noble Centinela en la costa oriental africana, pero las misiones de los D nunca superaron las 5 horas. Las tres unidades a finales de los 50 también simultanearon el mismo sistema de armas, el anfíbio AD.1 (Grumman UH-16 Albatross) que realizaba misiones de salvamento, reconocimiento y lucha antisubmarina. También los D.4 (CN-235) del 803 Escuadrón estuvieron en Gando participando en el dispositivo aeronaval para la disuasión de la inmigración ilegal. Para muchos de nosotros, aquel último trimestre de 2008 supuso el bautizo en un montón de nuevos sistemas; para los operadores, la ingente cantidad de información de los sensores suponían una gran y ventajosa novedad a la vez

que un gran desafío ¿pero iba a estar el D.4 a la altura del insustituible P.3? El FITS, la nueva integración de sistemas tácticos y de navegación diseñados por EADS CASA, proporcionaba resultados parecidos a los múltiples sistemas del Orión; a las burbujas, ventanas de visión directa, se le sumaba un nuevo

ojo que grababa vídeo y obtenía imágenes térmicas, dotado de un potente zoom electro-óptico, que fusionaba esa información, la del radar (ahora con 360 grados de barrido) y la del eficaz sistema de identifica-



ción automático de buques (AIS) en un mapa en cabina de ¡10 pulgadas! y en pantallas digitales de 20 pulgadas en las dos consolas de los operadores.

El T.19B-06, cuarto EA02 (EA01 es la denominación de los dos serie 10M que ahora tiene el CECAF) ya había "saltado" a otros continentes desde su entrega al Ala 35 a finales de 1990, pero ahora modificado a avión de vigilancia marítima EA02V, y con menos de un año como D.4-05 (¿por qué no D.4-06?, matrícula que posee el T19B-05), iba a cruzar el Mediterráneo y el Mar Rojo como ya lo hicieron en 1987 los primeros entregados a la Real Fuerza Aérea saudí.

Llegamos a Yibuti horas después de la del solape, parte del contingente entrante que recibe el relevo del saliente; un Dumbo con otrora Jasón por comandante, nos había arrancado las pegatinas cuando abandonábamos el FIR de Barcelona. El recuerdo que tengo de nuestra llegada es una mezcla de repelente de insectos, nocturnidad, cansancio, visados, maletas, pre-



sentación al jefe de destacamento... Nos comunicaron que el acto de relevo de la tripulación tendría lugar en la mañana siguiente y que las “botas” nos las impartirían el personal del CAM, Centro de Apoyo a la Misión. Desde estas líneas quiero manifestar nuestro agradecimiento al comandante Márquez, jefe saliente del CAM por las múltiples respuestas, gestiones, apoyos, aclaraciones.

En las “botas” (catequesis) nos informaron de los países de la UE que han comprometido a EUNAVFOR activos: Grecia, Francia, Bélgica, Suecia, Países Bajos, Noruega, Alemania, Italia, España y Reino Unido. También que la misión se divide en tres áreas clave: La protección del envío del Programa Mundial de Alimentos de las Naciones Uni-



1 Cartografía de Naciones Unidas.

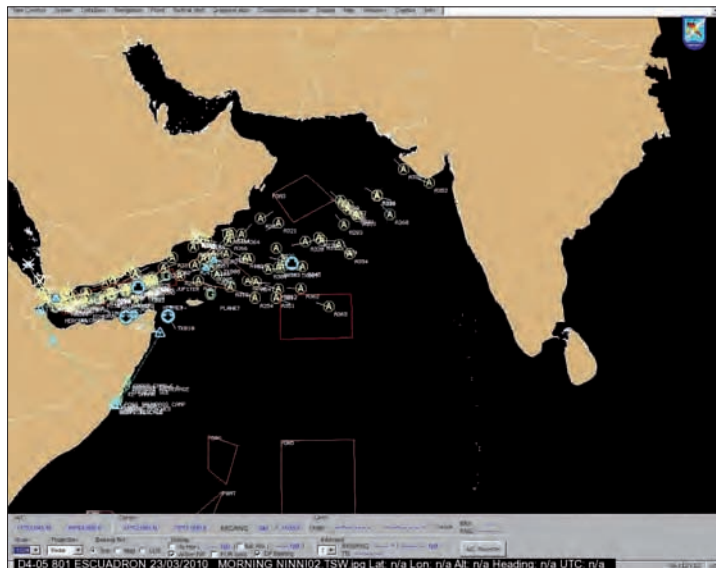
das que suministran ayuda alimentaria humanitaria a Somalia. La protección de los buques mercantes que transitan por el Golfo de Adén o en proximidad a Somalia. La disuasión y represión de los actos de piratería y robo a mano armada frente a las costas de Somalia. Siempre oí que el 21 de marzo solía tener el día tan largo como la noche, pero a mí se me hizo el día eterno.

Hicimos cuatro misiones los días 23, 25, 27 y 29 de marzo. Los operadores realizaron un excelente trabajo. En el primer vuelo ya superaron con creces la acomodación; el avión, sin el apoyo de un CAM móvil, aterrizó de nuevo en Yibuti con las ayudas a la navegación, las zonas de probabilidad de acción de los piratas, cuadrículas de referencia...incluso se empezó a gestionar en

vuelo la información para la preparación del debriefing. El rendimiento de los equipos también superó cualquier expectativa. El AIS localizaba nada más despegar 200 contactos, su capacidad máxima, alguno de ellos incluso en la costa de India. Otro de los sensores principales fue el FLIR, sobre todo en misiones IMINT (imágenes de inteligencia); se obtenían fotografías a más de 20 km y las imágenes térmicas permitían obtener información relevante sobre la actividad de las máquinas. A pesar de las elevadas temperaturas de la zona, los operadores del FITS lucharon contra la adversidad que ello suponía para una esclavización correcta de los sistemas infrarrojos.

El 29 de marzo llegaba el relevo, así que ese también fue un día bien largo, después del debriefing empezaron otra vez las gestiones de sobrevuelos, llamadas al agregado en Egipto, peticiones de avituallamiento, reserva de hotel, paletización del material...

La misión nos ayudó a conocer como funcionaba la engranada maquinaria del Ala 11. Para nosotros representó la primera comunión. Cuando algún día llegue la confirmación, seguramente podamos ofrecer mejores "productos" como el PDEP, el paquete de extracción de datos después del vuelo, una amalgama de informes en texto e imágenes que permiten poder reconstruir gráficamente toda la misión. Con la apertura este año del entrenador FITS en



el nuevo centro de entrenamiento de aviones de transporte militar estamos seguros de mejorar.

¿Entonces estuvo el D.4 a la altura del P.3?

Se dice que el ilustre armador Argos en un ataque de vanidad le puso nombre a la nave que construyó para los argonautas. También por el mismo motivo, este "argonauta" transcribe el mensaje recibido el 29 de marzo en el Centro de Apoyo a la Misión del Destacamento Orión:

Gentlemen,

Maybe it is because we know that Jason is to leave and that we are sensitive, but ...



Great BZ to JASON for his last mission of the 27th.

The Intel guys were more than happy with the products and the relocation of pirates.

I saw the 9 hours of flights : more than ever expected.

Thanks to a pretty good team spirit (coaching, training, ...), from SAR warfare, you have now become an pure "ISR-SAR" asset.

Hope that the mission of today will have the same standing.

Lt Cdr (Fr Na) Mathieu Chérière. Ops. ATALANTA. CTF465 N5Air

Caballeros,

Tal vez es porque sabemos que el Jason debe marcharse y que estamos sensibles, pero...gran BZ (señal naval que significa trabajo bien hecho) al JASON por su última misión del 27. Los de Intel están más que felices con los productos y la relocalización de piratas.

Vi las 9 horas de vuelo: más de lo que nunca esperábamos.

Gracias a un espíritu de equipo bastante bueno (formación, entrenamiento,...), de su lucha SAR, ahora han pasado a convertirse en un puro activo "SAR-ISR" (Inteligencia, Vigilancia, Reconocimiento, Búsqueda Y Rescate).

Con el deseo de que la misión de hoy tenga la misma categoría.

Capitán de corbeta (Marina Francesa) Mathieu Chérière.

Ops. ATALANTA/CTF465 N5Air.

Enlaces para más información de la situación de la piratería en el Cuerno de África

www.shipping.nato.int
www.mschoa.eu