

Operación Atalanta, un día de misión con el P-3 Orión en Yibuti

DANIEL PÉREZ CEBALLOS
Comandante del EA

Sala de *briefing* del destacamento Orión, Yibuti, 04:15, hora Z. Parte de la tripulación del P-3 se encuentra sentada esperando recibir la información de inteligencia y los detalles de la misión.

Entra el teniente coronel jefe de Fuerza, todos en pie, recibe novedades.

El resto de la tripulación (los dos mecánicos, el electrónico y el armero), se encuentra en el avión realizando la revisión prevuelo.

Ya puede dar el comienzo la reunión, desde el Centro de Apoyo a la Misión (CAM), la sargento 1.º informa de la meteorología que se van a encontrar durante el tránsito y posteriormente en el área donde se les ha encomendado patrullar. Curiosamente, pese a tratarse de una misión de un avión, se informa de la situación de la mar, un aspecto esencial para determinar la probabilidad de encontrarse con los esquifes que usan los piratas que navegan por las aguas cercanas al Cuerno de África. Tras el *briefing* de meteorología, se detalla la misión, hoy hay que comprobar unos campamentos situados en la costa y desde donde los esquifes salen a navegar, pero a este cometido se le une otro, comprobar la seguridad de los buques que navegan frente a las costas de Somalia, fuera de sus aguas territoriales, en ruta hacia Asia o el Canal de Suez. Entre estos buques se encuentran los del programa mundial de alimentos que transportan alimentos a los países más necesitados. También hay que vigilar aquellos buques que pueden transportar drogas o se dedican al comercio ilegal de carbón o al tráfico de personas.



Turno para el *briefing* de inteligencia, el cabo 1.º del CAM detalla las amenazas a las que se puede enfrentar el P-3 Orión, lo que obliga a mantener una altura mínima para evitar el alcance del armamento hostil. Por último, se muestran las fotografías de buques que se consideran de interés y que se pueden avistar por la zona, su salvaguarda es un objetivo prioritario. Para acabar, se ofrece información esencial en el caso de que el avión tenga que hacer un aterrizaje de emergencia en terreno no seguro, toda la tripulación asiente y confirma que ha entendido el plan de evasión y rescate, ya están listos para comenzar con los preparativos.

Como si de los músicos de una gran orquesta se tratara, todos se encuentran perfectamente sincro-

nizados, no se estorban, no se interrumpen, saben en todo momento lo que tienen que hacer y los más impactante, saben lo que están haciendo el resto de sus compañeros en ese preciso momento.

Recogen los chalecos de supervivencia, el material necesario para la misión que no se guarda en el avión y se dirigen a la aeronave, a su oficina, donde llevarán a cabo la misión durante unas seis horas.

Una vez dentro del avión, la actividad es frenética, cada miembro de la tripulación prepara su puesto táctico, enciende los equipos se ajustan los asientos y demás pertenencias, el subteniente armero comprueba el equipo de seguridad y los botes de humo que se pueden lanzar desde el avión.



Parece que ya está todo listo cuando de repente, se detiene la música, final del primer movimiento, todos acuden al centro del avión, es turno del comandante de la aeronave, comienza el *briefing* de seguridad, todos se aseguran de que conocen su puesto, a qué balsa subirse y qué salida emplear en caso de un aterrizaje o amerizaje forzoso.

Finalizada la reunión, da comienzo el segundo movimiento, puesta en marcha del avión, últimas comprobaciones de los equipos FLIR, comunicaciones, ordenadores, cámaras de fotos, todo está listo, se sube la escalera, se cierra la puerta, se quedan solos, preparados para la misión, con una salvaded, fuera se encuentra el personal de mantenimiento que ha estado revisando el avión minuciosamente y ahora esperan la puesta en marcha, equipados con extintores, por si se



Tras obtener la autorización del controlador de la torre, comienza el rodaje hacia cabecera de pista, se realizan las últimas comprobaciones, todo en orden, aumenta la velocidad, se levanta el morro y finalmente se separa de la pista, comienza el tránsito a la zona designada.

Después de una hora y media, quedan 15 minutos para alcanzar el área donde se encuentran los campamentos, comienza de nuevo la música, tercer movimiento. Todo listo, la sargento fotógrafa prepara su cámara y su ordenador, el brigada sensor 3, el operador de FLIR, chequea la imagen y el movimiento de la cámara, el cabo 1.º radio sigue en contacto en tiempo real con el CAM por si

produjera algún fuego en los motores, la imagen es digna de cualquier pit line de un circuito de Fórmula 1, pero con un avión cuatrimotor delante, impone más.

Desde la cabina, los pilotos realizan las comprobaciones de seguridad, al mismo tiempo el resto de personal va dando novedades al TACCO (Tactical Coordinator), conforme comprueban que sus equipos se encuentran operativos. El TACCO es el responsable de los aspectos tácticos de la misión y quien dirige y coordina al resto de miembros de la cabina táctica: fotógrafo, operador de radar y FLIR (sensor 3), navegante y radio. El subteniente electrónico, se encuentra delante de los equipos comprobando que su funcionamiento es correcto, toca un botón, la pantalla de un equipo cambia su presentación, se ajusta a lo esperado, vuelve a cambiar la presentación en pantalla, todo funciona.

Todo está listo, el personal se encuentra en su puesto y los equipos funcionando sin novedad, es hora de irse al aire, es turno de los subtenientes mecánicos encargados de afinar los motores, de que los parámetros que ofrecen sean los correctos y de detectar cualquier anomalía que pudiera hacer abortar la misión, su cometido o tarea es incansable durante todo el vuelo.



se produce un retasqueo (la asignación de una misión diferente) de la misión en el aire, comprueba la identificación de los barcos en la zona. El teniente de navío navegante confirma que se encuentran en el área designada y le indica a la sargento fotógrafa el tiempo aproximado al primer campamento; esta le da el ok, el momento se acerca.

Cinco millas náuticas para alcanzar el primer objetivo, el brigada sensor 3 ha localizado el campamento, confirma con su base de datos que se trata del campamento designado, se mantiene rumbo, altitud y velocidad necesarios para obtener las imágenes, cuando se encuentran en posición se oye *now now now*, se hace el silencio,

10 segundos después, es roto por la voz de la fotógrafa que indica que se han realizado las fotos y que tras un rápido análisis en su ordenador, se ha comprobado que la calidad es óptima para una análisis posterior por el sargento 1.º fotointérprete del CAM, es turno del segundo campamento.

Al finalizar el tercer campamento, sensor 3, a través del radar ha identificado una traza marítima correspondiente a un barco que no transmite por AIS, un sistema de identificación marítimo que identifica a los barcos pudiendo conocer su nombre y país como si de un IFF se tratara. El radio lo comprueba, y efectivamente no está emitiendo por AIS.

El TACCO informa a los pilotos que se desvíen para identificar al barco, unos minutos más tarde, sensor 3 lo localiza con el FLIR, todavía está muy lejos para leer su nombre en la popa del barco. Estima el tamaño del barco, y la fotógrafa solicita una altura de sobrevuelo para poder sacar unas fotos con detalle, la tripulación confirma la posibilidad de realizar la pasada a esa altura y se procede.

Se encuentran a una distancia suficiente como para identificar al barco, el navegante introduce la frecuencia con la que se puede poner en contacto con el barco y realiza el query o serie de preguntas para conocer datos sobre el barco y poder





determinar su actividad o si se encuentra en alguna situación complicada. Finalizan las preguntas y todo parece normal, es hora de volver a la ruta inicial para finalizar de fotografiar los últimos campamentos.

Con el último campamento fotografiado, toman rumbo hacia Yibuti, parece que la misión se ha desarrollado según lo previsto, salvo un campamento, que por mala meteorología no se ha podido obtener una foto de calidad. En el tránsito hacia Yibuti, el subteniente



armero se encarga de nuevo de ponerse en contacto con los buques españoles que navegan por la zona para interesarse por su situación y comprobar que no tienen ningún problema, afortunadamente la situación no ha variado desde que se inició la misión.

Cuando parece que ya se ha acabado todo, empieza a oírse el sonido incesante de los teclados de los ordenadores, hay que preparar el *briefing* postmisión que incluye un primer análisis de las imáge-

nes. Este briefing es remitido por el CAM al FHQ (Force Headquarter) que en esta ocasión se encuentra embarcado en la fragata italiana Bergamini.

Enfilando la pista del aeropuerto de Yibuti, la tripulación se ajusta el cinturón y se prepara para la toma, las ruedas tocan tierra, queda el último movimiento.

Cuando el avión detiene sus cuatro motores, se acercan por sus cuatro costados, abordándolo por completo, el personal de

mantenimiento que asegura el avión y se dispone a realizar la revisión postvuelo.

Tras descender los 12 miembros de la tripulación, se dirigen a la sala de *briefing*, donde se exponen las conclusiones de la postmisión al jefe de fuerza, se ofrecen los detalles del vuelo y se muestran las fotos obtenidas, todas ellas serán analizadas por el fotointérprete, la calidad es óptima y se podrá obtener información de ellas, enhorabuena, misión cumplida CISNE. ■

