

Satisfechos *del deber cumplido*

FRANCISCO JOSÉ LÓPEZ ANGOSTO
Teniente de Navío



Soy el teniente de Navío López Angosto, TACCO (Coordinador Táctico) de P-3 Orión del Grupo 22 con Base en Morón de la Frontera. Actualmente estoy destacado en la Base Aérea francesa 188 en Djibouti, dentro de la Operación nacional "Centinela Índico", en apoyo de "Atalanta", bajo mando de la UE contra la piratería en las peligrosas aguas del Cuerno de África.

He tomado la iniciativa de compartir estas palabras con ustedes, por la necesidad que siento de mostrar en mi Patria, tan lejana en la distancia, pero tan presente en los corazones de todo el personal del destacamento ORIÓN, el sentimiento "del deber cumplido" que experimentamos ayer, día 2 de enero de 2009, al finalizar nuestra misión de patrulla por el Golfo de Adén.

Después de un vuelo de ocho horas sobre el Océano Índico, al tomar tierra en Djibouti, como jefe de Tripulación y comandante de Misión, ordené a la tripulación el brindar "bajo las alas" del P-3, con una "Cruzcampo", por el trabajo bien hecho, de todos y cada uno de ellos. Inmortalizamos el momento, porque para todos los que estuvimos allí, la de ayer, fue una misión para recordar.

Aunque nuestro deber es mantener las cotas de operatividad de nuestra unidad al máximo nivel, “tanto en tiempo de guerra como en paz”, realmente no somos conscientes de nuestro entrenamiento hasta que tomamos parte en una acción real y, como en este caso, “la cosa sale bien”.

Después de acabar el año 2008, con misiones relativamente tranqui-

pintaba mal. El día anterior se habían producido varios ataques a buques mercantes que atraviesan una de las principales rutas marítimas del mundo, dentro del dispositivo de seguridad establecido.

Como viene siendo habitual, los ataques (intentos de secuestro) se producen al sur de varios puertos de Yemen, que tenemos localizados, pe-

con fuego de fusilería y lanzagranadas RPG, abordar el barco y secuestrarlo.

Una vez hecho esto, ponen rumbo a Somalia, y los fondean frente a sus costas, en sus aguas territoriales, a la espera del pago del rescate.

Ayer volamos en una misión que se denomina “apoyo directo”, a una fragata francesa, que permanecía en el



Primer relevo de mando del Destacamento Orión en Djibouti. En segundo plano el “Spanish Maritime Patrol Aircraft”, que empieza a ser muy popular entre el tráfico mercante de la zona, y seguro que también entre la piratería.



las, debido a las últimas intervenciones de diferentes barcos de guerra presentes en la zona, y parecer que la piratería empezaba a remitir y ser controlada por las “Coalition Forces”, ayer hubo un punto de inflexión que nos vuelve a mantener más alerta que nunca.

Ya desde primera hora de la mañana, al recibir el briefing en el Centro de Apoyo a la Misión (CAM), la cosa

ro por carecer de autorización, hemos de darle un resguardo de 12 millas.

Los piratas se mantienen camuflados entre la multitud de embarcaciones pesqueras presentes en la zona, con las armas y escalas de abordaje escondidas, esperando a que la presa más propicia esté a su alcance. Y en ese momento, como una jauría de lobos, aprovechan su mayor velocidad y maniobrabilidad para, intimidando

Golfo de Adén, proporcionando seguridad al tráfico mercante, es decir, estábamos bajo su “control táctico”. Pero dada el Área tan inmensa a patrullar, el P-3 tiene una libertad de movimientos muy grande para investigar cualquier contacto sospechoso.

Las aeronaves por su rapidez, altura de vuelo y movilidad son fundamentales en este tipo de operaciones, y el avión de patrulla marítima es la

mejor opción, principalmente por su autonomía.

Ya desde la incorporación a la fuerza en la zona asignada, recibimos varias llamadas en el canal de guardia de VHF que cubren todos los barcos, informándonos de un ataque de piratas que se había producido tres horas antes en nuestra zona, sobre un barco, al que no pudieron abordar.

El tráfico mercante, consciente del peligro de estas aguas, extrema su vigilancia y adopta todo tipo de medidas para evitar el abordaje; desde alambradas rodeando todo el perímetro de su borda, pasando por manguere-

procederemos a su posición para investigar. Nos mantuvimos, mientras tanto, sobrevolando los "skiffs", hasta la llegada del helicóptero francés.

El teniente Rando, navegante del P-3, "plotea" la posición del mercante en el mapa y comprobamos que éste, se encuentra a 170 millas de nosotros.

Se recibe una segunda comunicación del mercante en el que se aprecia gran preocupación, informando del rápido acercamiento de los "skiffs" que ya se encuentran a dos millas.

Ante la sospecha de ataque inminente y mientras comunicamos por

Karlsruhe que informan que también se dirigen a la zona a máxima velocidad, estimando llegar en dos horas, a la vez que notifican la intención de lanzar sus helicópteros para prestar ayuda.

Sin dejar un segundo al desánimo, animamos al capitán del mercante a resistir puesto que el "Spanish Maritime Patrol Aircraft" llegará en diez minutos.

Con el ánimo de saber que la ayuda llegará en breve, el capitán del barco efectúa varios cambios de rumbo agresivos y mantiene a los piratas a raya sin poder abordarle.

El brigada Rengel, operador radar, confirma la posición del mercante, y la existencia de varios "contactos pequeños" en sus inmediaciones.

En el descenso, ya próximos al petrolero, recibimos una nueva llamada de socorro por el canal de guardia de otro ataque que se está produciendo sobre otro mercante. En ese momento reaccionamos rápidamente y enlazamos con las fragatas alemanas para que atiendan a este nuevo ataque mientras que nosotros nos hacemos cargo de esta situación.

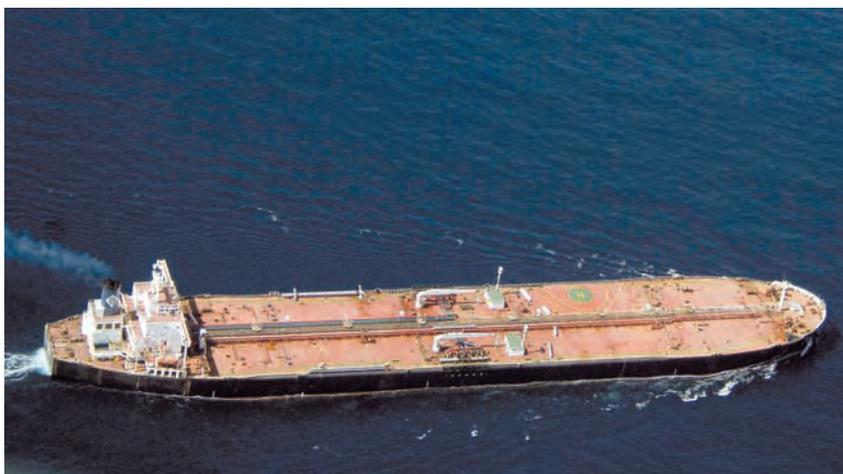
Las fragatas dan el "OK" informando que sólo pueden lanzar uno de sus helicópteros al averiarse el otro en el último momento, pero que se hacen cargo del nuevo ataque.

Llegamos a máxima velocidad a la posición del Kriti Episkopi; el avión ya está despresurizado, el paquete de sonoboyas sobresale de la panza del avión, y el brigada Canseco, armero de vuelo, sostiene junto a él los botes de humo que serán lanzados en caso necesario.

Hemos establecido "condición uno", lo que los marinos llamamos "zafarrancho de combate", porque desconocemos la situación que nos encontraremos. Se respira tensión en el avión, pero al mirar a la tripulación se refleja en sus caras la serenidad de los que saben hacer bien su trabajo.

Me levanto de mi puesto y voy hacia cabina para efectuar "en caliente" las coordinaciones necesarias con la tripulación y así tener una visión lo más precisa posible de la situación.

El teniente Bilbao, piloto de refuerzo, está cubriendo el puesto de observador delantero derecho, y con un



Petrolero griego Kriti Episkopi navegando libremente por el Golfo de Adén, después de haber sido abortado su secuestro por el P-3 español.

ras a presión, hasta el embarque de equipos de seguridad privada.

Decidimos investigar la posición del ataque y localizamos un grupo de "skiffs" (lanchas rápidas típicas de la zona) a las que se les apreciaba un comportamiento sospechoso. Por lo que se transmite la información a la fragata francesa que lanza su helicóptero para identificarlos, puesto que se encuentra a 80 millas de esa posición.

Nos mantenemos orbitando sobre los "skiffs", informando de sus movimientos y número de personas a bordo hasta que repentinamente escuchamos por el canal de guardia al petrolero Kriti Episkopi, de bandera griega y más de 75.000 toneladas, que informa de la presencia de varios "skiffs" acercándose a su proa y a cinco millas.

Le respondemos que hemos recibido su comunicación y que en breve

radio con la fragata francesa y por satélite, con nuestro centro de apoyo a la misión, para notificarles nuestras intenciones, el capitán Barba, comandante de aeronave, levanta el morro del P-3 y pone rumbo al mercante a la vez que el brigada Silverio, mecánico de vuelo, lleva las palancas de gases de los motores al máximo. No hay tiempo que perder, a esa distancia tardaremos media hora en llegar.

La siguiente comunicación del mercante es desesperada, solicitando ayuda inmediata puesto que se encuentra bajo fuego de fusilería y ya le han disparado con lanzagranadas. Le animamos a resistir a la vez que transmitimos su posición por el canal de guardia para que todos los mercantes de la zona eviten esa posición de peligro.

Se unen a la acción las fragatas alemanas Mecklenburg-Vorpommern y



Skiff que participó en el ataque al Kriti Episkopi, obsérvese la escala de abordaje que lleva en el bote remolcado. En ese momento se retirán, después de haberse abortado el ataque.

gesto me indica la posición del mercante, y los cambios de rumbo que se aprecian en su estela y, como no, los skiffs que lo están acechando.

Después de efectuar dos pasadas sobre los piratas, éstos se dan a la fuga. La presencia del P-3 ha sido lo suficientemente disuasoria. Respiramos aliviados al comprobar que no ha sido necesario el ir “más allá”.

Las comunicaciones de agradecimiento del capitán del mercante son de lo más gratificantes para toda la tripulación. Hemos llegado a tiempo y hemos cumplido; el petrolero se ha salvado.

Recuerdo ahora la mirada del capitán Moreno, copiloto, al escuchar las palabras del capitán del Kriti Episkopi por el canal de guardia; no hacían falta palabras para saber lo que sentía en ese momento.

Nos mantenemos orbitando cerca del mercante, siguiendo los “skiffs”, hasta que la situación es segura, y hemos transmitido la información a los barcos de la coalición para que se hagan cargo de ellos y de un “DHOW” (embarcación de porte ma-

yor muy característica de la zona) que parece servir de buque de apoyo a los piratas.

Volvemos a enlazar con las fragatas alemanas, para interesarnos por la otra acción y nos notifican, que también está resuelta; su helicóptero ha tenido que hacer fuego sobre los piratas, y las fragatas se dirigen a la zona a recoger a cuatro atacantes que han caído al agua.



Parche no oficial del Destacamento. Refleja por sí mismo cual es la misión del P-3.

Nos felicitamos mutuamente por las acciones llevadas a cabo, pero la alegría dura poco. Cuando nos disponemos a reasumir la patrulla y dejar nuestra acción en manos del destructor indio MYSORE, escuchamos nueva llamada en canal de guardia de un nuevo ataque en curso, en la que se informa de unas coordenadas y de estar recibiendo fuego de varios “skiffs”.

La comunicación se escucha muy débil y entrecortada. De las coordenadas de su posición sólo somos ca-



Imagen que preside el “debriefing” después de cada misión del P-3.

paces de entender la longitud, por lo que se decide ascender para tener mejor recepción radio.

A 7.000 pies se vuelve a escuchar la llamada, esta vez sólo indica, con pánico en la voz, que los piratas están a bordo y están disparando. No se reciben coordenadas ni el nombre del mercante atacado.

Se intenta repetidamente enlazar con el mercante sin éxito, y ya no se vuelve a noticias suyas.

El navegante, con buen criterio, sugiere la posibilidad de que se trate del mercante Sea Princess II que, a pesar de no tener las coordenadas de latitud, podría coincidir su longitud de entre la multitud de contactos que tenemos.

Al mirar el mapa, observamos con temor, que está en la zona donde habíamos localizado al primer grupo de “skiffs” sospechosos, que dejamos en manos del helicóptero francés.

Volvemos a repetir los pasos anteriores y nos dirigimos de nuevo a toda velocidad a 180 millas de nuestra posición. Seguimos intentando enlazar con el mercante sin éxito, por lo



Este DHOW fue localizado en las proximidades del ataque al Kriti Episkopi, navegando con rumbo paralelo al de los skiff. Se sospecha que puede servir como buque de apoyo a la piratería.



Estos skiffs fueron localizados en las coordenadas donde se había producido un ataque tres horas antes de que el P-3 español comenzase su patrulla. Se declararon sospechosos y se informó al mando de la UE de sus movimientos.



Este skiff con piratas a bordo, fue localizado acercándose al mercante Sea Princess II, en ese momento ya había sido secuestrado y ya no se pudo hacer nada por él.

que decidimos llamar al mercante más cercano para que intente enlazar con él, con el ánimo de descartar que el problema sea por recepción de comunicaciones.

Responde el mercante Cassiopeia Ace que informa que no tiene enlace a pesar de su proximidad. Le respondemos que evite acercarse, pues la situación no es segura, y que procedemos a la zona para investigar.

En el descenso al mercante Sea Princess II nuestros peores temores se hacen realidad, al comprobar que un "skiff" se está abarloado al mercante y que, después de analizar las imágenes tomadas por el subteniente Medina, fotógrafo de vuelo, en su cubierta se observa una de las escalas que habitualmente se utilizan para el abordaje.

En el puente se aprecian varias personas de color, en actitud tranquila; se sospecha que son piratas y que se han hecho con el control del barco.

Se asume que el mercante ha sido secuestrado, y se notifica por el canal de guardia para que todos los barcos eviten acercarse, y a la fragata francesa, para que se tomen las acciones necesarias.

El mercante pone rumbo sur en dirección a Somalia, después de apreciársele unos cambios de rumbo erráticos, que suponemos obedecían a la última resistencia de la tripulación, antes de aceptar su irremediable destino.

Localizamos a los "skiffs" presentes en la zona y un "DHOW" en las inmediaciones, comprobándose que era el grupo que fueron investigados al comenzar la patrulla, y que con toda probabilidad serían los que cometieron el primer ataque de la mañana.

Se transmite la información de nuevo a la fragata francesa que nos informa que los barcos se hacen cargo de la situación.

Se permanece en zona el tiempo necesario para proporcionarle cobertura de seguridad al mercante Cassiopeia Ace ante su cercanía al mercante secuestrado. Al estar la situación clara, ascendemos y ponemos rumbo a la Base, puesto que andamos cortos de combustible.

Al llegar a Djibouti, a pesar del buen trabajo realizado, el sentimiento

de amargura rodeaba a toda la tripulación por no haber podido evitar el secuestro.

Creo que la presión de cabina subió en varias pulgadas por la cantidad de maldiciones que se escuchaban dentro del avión cuando sobrevolábamos el mercante secuestrado.

Después del debriefing, al charlar con el sargento Anaya, 2º mecánico de vuelo, me di cuenta que era cierto lo que me comentaba, me concentro demasiado en la misión, soy muy exigente, y a veces no reconozco como debiera, el trabajo tan profesional que realizan.

Sirva por lo tanto, este artículo como reconocimiento a todos los miembros del Destacamento Orión, por su gran labor diaria para que este mundo en el que vivimos sea un poco más seguro cada día.

Para despedirme, decirles que en el “libro de mi vida militar” este capítulo lo recordaré con profundo orgullo.

Desde el Cuerno de África, les deseo a todos: “Vista, Suerte y al Toro.”

P.D.

Terminando este artículo, desde mi habitación, he escuchado las noticias del canal internacional de TVE. En



Imagen del Sea Princess II, ya secuestrado, navegando a su cautiverio.

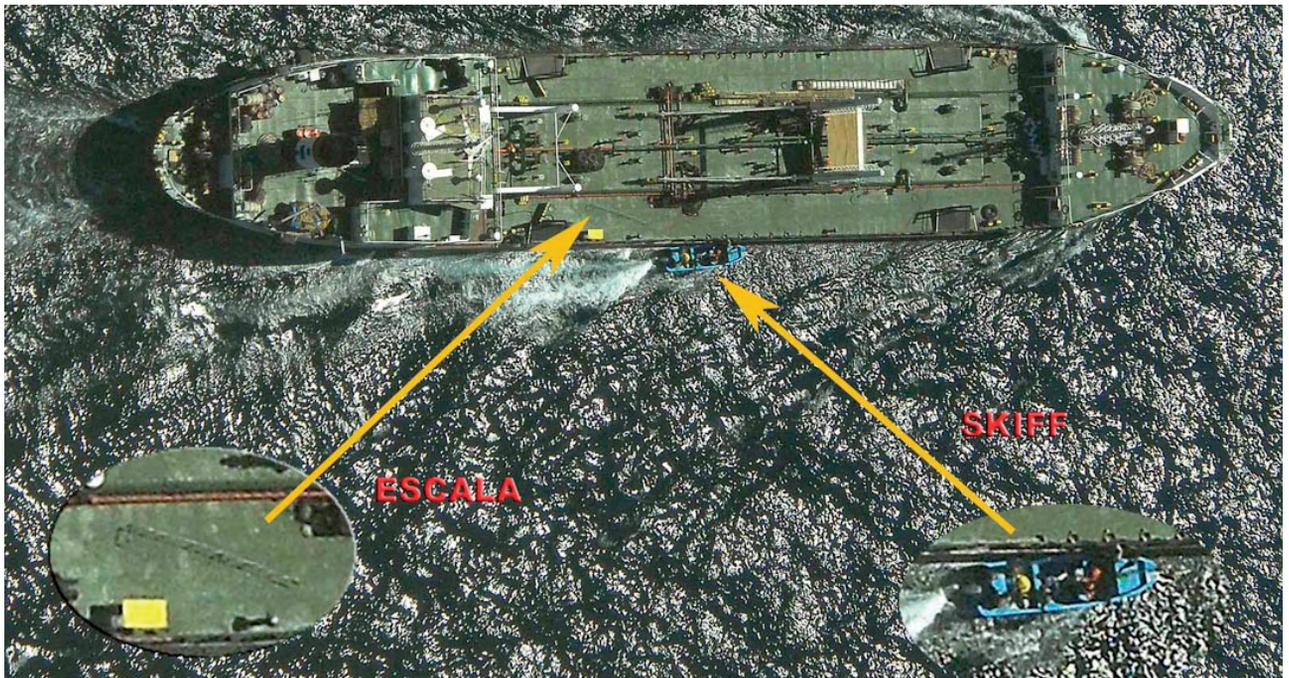
ellas se ha comentado la actuación de la tripulación de una fragata francesa, que ha evitado el secuestro de un mercante de Bandera panameña en el Golfo de Adén el día de ayer, y que han sido felicitados por el presidente de la República Francesa.

Parece ser que los ataques continuaron después de haber aterrizado el P-3 Orión, en Djibouti.

La única reseña que he encontrado en Internet sobre nosotros es, de por-

tavoces militares griegos, que están ejerciendo el mando de las unidades de la UE en la zona, informando que gracias a una fragata, un helicóptero y un “cazabombardero”, se han evitado dos secuestros en el día de ayer. Uno de los mercantes era de bandera griega.

Yo les aseguro que el nombre del barco era Kriti Episkopi, y el “cazabombardero” no era otro, que el P-3 español.



Detalle del mercante Sea Princess II. Se observa la escala de abordaje en la cubierta, y el skiff anterior abarloado en su costado de estribor. En ese momento los piratas ya se habían hecho con el control del buque, y navegaba con rumbo sur en dirección a Somalia.