

EL P-3 ESPAÑOL LUCHA CONTRA LA PIRATERÍA

Francisco José LÓPEZ ANGOSTO



OY el teniente de navío López Angosto, TACCO (coordinador táctico) del *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.

Aunque los TACCO de la Armada dependemos orgánicamente de la FLOAN, operativamente tenemos dependencia del Ejército del Aire, y dentro de él, del ALA 11, es decir, del MACOM (Mando Aéreo de Combate), y en esta ocasión del CMOPS (Mando de Operaciones).

He tomado la iniciativa de compartir esta experiencia en las páginas de la REVISTA por la necesidad que siento de mostrar a 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 el 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 brindar «bajo las alas» del *P-3* con una *Cruzcampo* por el trabajo bien hecho de todos y cada uno de nosotros. Inmortalizamos el momento, porque para todos los que estuvimos allí 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 tranquilas, debido a las últimas intervenciones de diferentes barcos de guerra presentes en la zona, y con la impresión de que la piratería empezaba a remitir y era

TEMAS PROFESIONALES

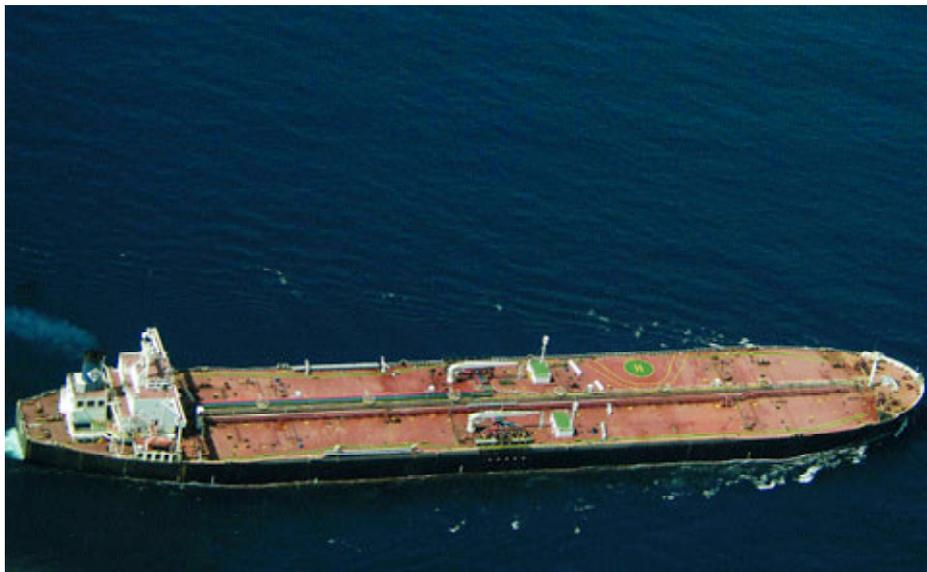
controlada por las *coalition forces*, hubo un punto de inflexión que nos mantuvo más alerta que nunca.

Ya desde primera hora de la mañana, al recibir el *briefing* en el Centro de Apoyo a la Misión (CAM), la cosa pintaba mal. El día anterior se habían producido varios ataques a buques mercantes que atravesaban el golfo de Adén, dentro del dispositivo de seguridad establecido en una de las principales rutas marítimas del mundo.

Como viene siendo habitual, los ataques (intentos de secuestro) se producen al sur de varios puertos de Yemen, que tenemos localizados, pero 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 con fuego de fusilería y lanzagranadas RPG, abordar el barco y secuestrarlo, para a continuación poner rumbo a Somalia y fondearlos frente a sus costas, en sus aguas territoriales, a la espera del pago del rescate.

Ayer volamos en una misión de apoyo directo a una fragata francesa que permanecía en el golfo de Adén, proporcionando seguridad al tráfico mercan-



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

te. 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 por canal 16 de IMM 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 mangueras contraincendios permanentemente encendidas, 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 transmitimos la información a una fragata francesa, que lanzó su helicóptero para identificarlos, puesto que se encontraba 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 canal 16 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 procederemos a su posición para investigar. Mientras tanto, nos mantenemos sobrevolando los *skiffs* hasta la llegada del helicóptero francés.

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



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



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

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

Ante la sospecha de ataque inminente y mientras comunicamos por 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 la 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:

solicitan ayuda inmediata puesto que se encuentran bajo fuego de fusilería y están siendo disparados con lanzagranadas.

Le animamos a resistir a la vez que transmitimos su posición por el canal 16 para que todos los mercantes de la zona eviten esa posición de peligro.

Se unen a la acción las fragatas alemanas *Mecklenburg-Vorpommern* y *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, alentamos al capitán del mercante a resistir, puesto que el *Spanish Maritime Patrol Aircraft* llegará en diez minutos. Sabiendo que la ayuda llegará en breve, el capitán del barco efectúa varios cambios de rumbo agresivos y mantiene a los piratas a raya sin posibilidad de 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 canal 16 de otra ofensiva 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 disponemos a controlar esta situación. Las fragatas dan el *OK* informando de que sólo pueden lanzar uno de sus helicópteros por haberse averiado el otro en el último momento, pero confirman que tomarán posiciones. Llegamos a máxima velocidad a la altura del *Kriti Episkopi*; el avión ya está despresurizado, el paquete de sonoboyas sobresale de su panza 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» (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 gesto me indica la posición del mercante y los cambios de rumbo que se aprecian en su estela y, cómo no, los *skiffs* que lo están acechando.



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 no se pudo hacer nada por él.

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 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 petroleiro se ha salvado.

Recuerdo ahora la mirada del capitán Moreno, copiloto, al escuchar las palabras del capitán del *Kriti Episkopi* por canal 16; no hacían falta palabras para saber lo que sentía en ese momento.

Nos mantenemos orbitando cerca del mercante, siguiendo los skiffs, hasta que la situa-

ción es segura, y transmitimos la información a los barcos de la coalición para que se hagan cargo de ellos y de un *DHOW* (embarcación de porte mayor 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.

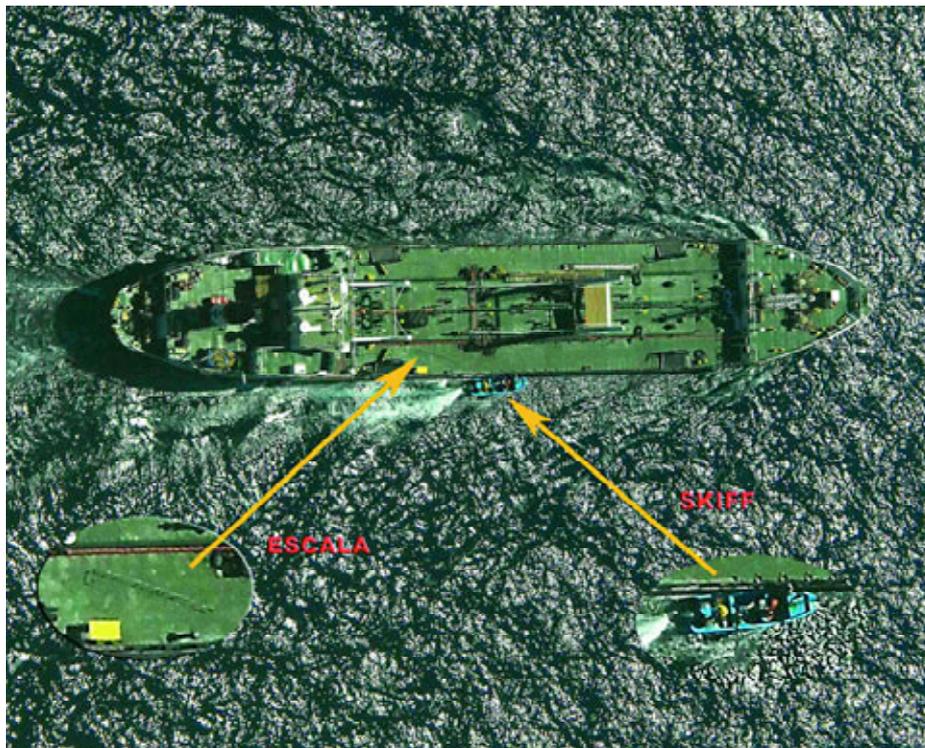
Nos felicitamos mutuamente por las acciones llevadas a cabo, pero la alegría dura poco. Cuando nos disponemos a reasumir la patrulla y dejar nuestra acción en manos del destructor indio *Mysore*, escuchamos nueva llamada en canal 16 avisando de una nueva ofensiva, en la que se informa de unas coordenadas y de estar recibiendo fuego de varios skiffs.

La comunicación se escucha muy débil y entrecortada. De las coordenadas de su posición sólo somos capaces 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, que 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, sin éxito, enlazar con el mercante, pero ya no volvemos a tener noticias suyas.

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

Al mirar la carta, observamos con temor que está cerca de la zona donde habíamos localizado al primer grupo de *skiffs* sospechosos y que dejamos en manos del helicóptero francés, por lo que 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 que decidimos llamar al barco más cercano para que intente localizarlo, con la intención de descartar que el problema sea por recepción de comunicaciones.



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.

TEMAS PROFESIONALES

Responde el mercante *Cassiopeia Ace*, que informa de 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 *Sea Princess II* nuestros peores temores se hacen realidad, al comprobar que un *skiff* se está abarlando 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, asumiendo así que el mercante ha sido secuestrado, notificando por canal 16 que todos los barcos eviten acercarse, e instruyendo a la fragata francesa para que tome las acciones necesarias.

El mercante pone rumbo sur en dirección a Somalia, después de apreciársele unos cambios de dirección erráticos, que suponemos obedecen 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 se trata del grupo que fue investigado al comenzar la patrulla y que con toda probabilidad es el que cometió el primer ataque de



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.

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

Se permanece en zona el tiempo necesario para proporcionarle cobertura de seguridad al *Cassiopeia Ace* ante su cercanía al mercante secuestrado. Aclarada la situación, 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 rodea a toda la tripulación por no haber podido evitar el secuestro.



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



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

Creo que la presión en 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, segundo 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 tanto, este artículo como reconocimiento a todos los miembros del Destacamento ORIÓN del Ejército del Aire, por su gran labor diaria para que este mundo en el que vivimos sea un poco más seguro

TEMAS PROFESIONALES

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.

Terminando este artículo, desde mi habitación, he escuchado las noticias del Canal Internacional de TVE. En 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 ha sido felicitada 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 portavoces militares griegos, que están ejerciendo el mando de las unidades de la UE en la zona, informando de 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.

