



# Patrulla en el Golfo de Adén

*P3  
sobrevolando  
el cuerno de  
África.*

VICENTE ALONSO RACERO  
*Teniente Coronel de Aviación*  
ÁNGEL ROCHA NÚÑEZ  
*Capitán de Corbeta*

**E**l comandante de aeronave (capitán Varela) y el coordinador táctico (capitán de Corbeta Rocha), a su vez jefe de misión, caminaban en silencio desde el avión hasta el Centro de Apoyo a la Misión (CAM). A medida que se acercaban al mismo veían la figura inconfundible del jefe del destacamento (teniente coronel Triguero), con los brazos en jarras, esperándolos.

No les dió tiempo a decir el “sin novedad en el vuelo” habitual. “Menudo lío ¿no?”—dijo— y sonriendo les dió una palmada en el hombro con un lacónico “Buen trabajo”.

Fue el final de la misión CI-029 volada por un P-3 A ORION del 221 Escuadrón del Grupo 22, perteneciente al Ala 11 de la Fuerza Aérea española destacado en Djibouti, el día 28 de octubre de 2008, en el marco de la OPERACIÓN CENTINELA INDICO, en aguas del océano Índico y del Golfo de Adén.

Para que el jefe del destacamento los felicitara fue necesario que los otros ocho miembros de la tripulación del P-3 realizaran su trabajo de forma ejemplar, y que los otros 49 miembros del EA, componentes del destacamento, con su labor diaria, callada y sacrificada hicieran posible que ese 28 de octubre, las 56 toneladas del avión se elevaran en la calida mañana africana.

Los otros 10 miembros del destacamento que no participaron en esta misión fueron los de la otra tripulación de vuelo que ese día descansaban. Si les hubiera tocado volar el resultado habría sido el mismo, no cabe la menor duda. En esta ocasión ellos no volaron. Ellos marcaron otros hitos, como ser la primera tripulación del MACOM en realizar una misión en el Hemisferio Sur.

Como cada día en Djibouti, el trabajo comenzó muy temprano para buena parte de los miembros del destacamento. A las 05:30 los diez tripulantes



se reunieron en el comedor del hotel para desayunar. A esa hora ya estaban listas las comidas que el personal de intendencia había encargado la noche anterior.

Al poco tiempo salían del hotel, aún era de noche y seguía haciendo calor. Atravesando la ciudad en el trayecto del hotel a la base, se podía apreciar la pobreza del país con cantidad de gente durmiendo en las calles.

Tras pasar los controles de la seguridad francesa de la base, se dirigieron al CAM, para recibir el briefing del vuelo. Si ellos habían madrugado, más lo habían hecho el personal de mantenimiento y las diferentes secciones del CAM.

El jefe del CAM (teniente Romero), comenzó su briefing ... " la misión de hoy es la DJ-029, y las áreas de patrulla asignadas, serán..." .

Tras el briefing cada uno de los tripulantes se dirigió a realizar sus tareas previas al vuelo: uno de los pilotos se dirigió a la torre a recoger la meteo y confeccionar el plan de vuelo, el armero recogió el armamento y comprobó las comidas, el radarista y el fotógrafo iniciaron la comprobación de sus equipos, otro piloto y el navegante recogieron los portátiles y el GPS y se dirigieron al avión para efectuar sus chequeos, el comandante de la aeronave (PPC) y el TACCO ultimaron el desarrollo de la misión en el CAM. Los mecánicos ya llevaban tiempo en el avión con sus chequeos, inspecciones y carga de combustible.

Tras comprobar todos los equipos y sistemas del

avión se dio el preceptivo briefing a bordo de la aeronave.

A las 07:40 los pilotos aceleran los motores a su máxima potencia, sueltan frenos y el P-3 inicia su carrera de despegue ascendiendo hasta nivel de suelo 245 para dirigirse a la zona de patrulla, cuyo punto más alejado está a unas 550 millas náuticas de la costa este somalí.

Antes de entrar en la zona localizaron los mercantes secuestrados a lo largo de la costa somalí, comprobando que no habían modificado sus posiciones de fondeo desde la última vez.

A las 08:20, al llegar a la zona asignada, se transmite al CAM el ON TASK y se inicia la localización de los diferentes pesqueros de pabellón español y francés que se encuentran en la zona; se informa a los pesqueros de su presencia en zona interrogando si se ha producido algún incidente durante la noche. Responde el Alakrana que se encuentra sin novedad.

A las 09:30 el crucero de la US NAVY VELLA GULF solicita la toma de imágenes del mercante AFRICAN SANDERLING, también secuestrado en la zona. Al finalizar el vuelo las imágenes serán retransmitidas por el CAM a Bahrein, sede de la CTF 150 a la que pertenece el buque americano

Durante la patrulla se investigan pequeños contactos que aparecen en el radar, siendo todos ellos DHOWs (típica embarcación de madera de uso frecuente en esta zona, dedicadas al transporte de ganado y mercancías o a la pesca) fotografiándolos a



todos ellos, para tratar de descubrir cualquier indicio de actividad sospechosa.

A las 13:50 una vez completado el barrido del área asignada se inicia el ascenso para realizar el tránsito de vuelta a la base.

A las 15:00 se recibe una llamada en canal 16 IMM del petrolero de bandera panameña Leander; informa que está siendo hostigado por dos "skiffes" y solicita el auxilio de los buques de la coalición. La tripulación del P-3 localiza en sus sistemas al barco y comprueban su posición.

Tras más de 7 horas de vuelo, el avión se encontraba próximo a corto de combustible y a tan sólo 20 minutos de tomar en Djibouti. El buque se encontraba a unas 180 millas de su posición. Los pilotos informan al TACCO que no queda mucho margen de combustible, pero reducen velocidad para bajar el consumo y modifican ligeramente el rumbo del avión. El mecánico comienza a afinar el cálculo de combustible.

Ningún barco de guerra responde a la llamada del petrolero, por lo que el P-3 enlaza con él. En un principio se le informa que no pueden acudir a su posición pero que intentarán retransmitir su situación a los buques de guerra en zona. Intentan establecer comunicaciones con los barcos de guerra de la Coalición pero sin éxito. Informan al CAM por satélite para que retransmita esta información a los buques de la TF150.

A las 15:10 se recibe la llamada de auxilio "may day, may day, may day" del MV Leander en canal

16 IMM, informando que le están atacando dos lanchas rápidas por su popa y que está bajo fuego de armas ligeras. Ya no hay duda. Ante el riesgo de las vidas del buque se decide acudir en defensa del mercante y tomar el mando de la escena de acción. Se pone rumbo 048 y 300 nudos para interceptar al Leander.

A las 15:15 se comunica con la fragata rusa NEUSTRASHIMY que informa que no puede apoyar la acción por estar muy lejos de la posición del petrolero Leander.

A las 15:20 por fin se comunica con la fragata francesa "Courbet", se le informa de la situación y se pide su apoyo. Por estar a más de 100 millas del petrolero no llegará a tiempo de impedir el abordaje de los piratas. No hay ningún barco de guerra en la zona lo suficientemente cerca del petrolero para evitar su abordaje. Entre los piratas y el petrolero sólo está la tripulación 2 del 221 Escuadrón a bordo de un P-3 con las escarapelas españolas en el fuselaje y la cruz de San Andrés en la cola.

Cada tripulante está en su puesto, haciendo lo que sabe y para lo que se le ha entrenado. En la cabina está el capitán Varela, comandante de la aeronave, y de segundo piloto el teniente Navarro. En el puesto de mecánico el brigada Barragán no quita ojo a los indicadores de los motores y repasa mentalmente el cálculo de combustible. El operador radar, el sargento Infante, hace tiempo que está haciendo el seguimiento del petrolero y ahora trata de localizar los diminutos ecos de los "skiffes" que le

persiguen y que son nuestro objetivo. El teniente de Navío Jubera, el navegante, es un experimentado marino y sabe por su experiencia lo que debe de estar pasando por la mente del capitán del Leander. El comandante de misión le hace responsable de las comunicaciones con el petrolero y con el resto de mercantes que se encuentran en la zona.

El sargento 1º Renedo, el armero de vuelo está preparando los MK-25 (botes fumígenos) para lanzarlos a los piratas si es necesario. El sargento 1º Fuentes, el fotógrafo, está en cabina para tratar de conseguir imágenes de lo que va a ocurrir. El teniente Guzmán, el tercer piloto, maldice su suerte por no poder estar en cabina, así que se le asigna el puesto del radio y mantenga enlace satélite con el CAM, para que retransmita en tiempo real lo que está ocurriendo; si "nos pasa algo" será el único medio de enlace para mandar nuestro propio SOS. El brigada Beltrán, el 1er. mecánico, permanece en la estación 5 afinando continuamente el cálculo del combustible. Estos dos últimos serán los observadores delanteros, dos pares de ojos más que vigilarán la reacción de los piratas cuando vean al avión. Por último el 10º tripulante, el capitán de Corbeta Rocha, coordinador táctico (TACCO) y comandante de la misión. La primera parte de su trabajo consiste en coordinar a la tripulación para que actúen como un todo; con la tripulación 2, es algo que un cadete podría hacer; cada hombre sabe cuál es su cometido, cómo hacerlo y cuando hacerlo; coordinarlos es muy fácil.



El piloto informa: "tenemos combustible para cinco minutos junto al Leander. No más si no quieres que nos bañemos". Durante unos instantes, cuando todo está organizado y cada tripulante se ha colocado el chaleco y el casco y ha comprobado el equipo, cada uno se sumerge en sus pensamientos.

En ese momento la mente del TACCO repasa todo lo que puede salir mal. En el peor de los casos el P-3 puede acabar en el fondo del Golfo de Adén. Inevitablemente pasan por un instante por su mente las caras de las esposas, novias e hijos de los tripulantes, que ha ido conociendo a lo largo de los años destinados en el Escuadrón, y toma plena conciencia de la decisión que ha tomado: acudir a una llamada de socorro de un buque que está siendo atacado, a repeler sin armamento un ataque pirata que trata de hacerse con un petrolero cargado de crudo.

A las 15:25 una nueva llamada de auxilio del Leander les devuelve a la realidad: reitera que está siendo atacado. El navegante mantiene la comunicación continua con él, informándole del tiempo que tardaremos en llegar a su posición y animándole a resistir el ataque. Se encarga también de avisar a los buques mercantes que navegan en la zona para que se aparten de la escena de acción y extremen la precaución ante la presencia de piratas en la zona.

A las 15:30 se comienza el descenso con el avión configurado en condición de combate. Como medida disuasoria se realizan avisos por canal 16 infor-

*Dhow de carga*





mando que un avión de patrulla marítima y dos buques de guerra se dirigen a la escena de acción. También se informa a todos los buques que es probable el uso de armas letales (esta vez es un farol) y que permanezcan claros de la zona. Algún mercante responde con un "Kill them".

A las 15:37 se tiene a la vista el Leander, que informa de la posición de las lanchas piratas 1000 yardas por su popa, uno en cada costado del buque, hostigándolo. La posición del avión es buena; entrarán con el sol en la cola, no les verán hasta el final. Inicia la pasada sobre el "skiff" de babor; a la voz del piloto el armero lanza un humo sobre la embarcación pirata y efectúan un fuerte viraje a la derecha por si se les ocurre abrir fuego contra el avión. Se observa que ha sido suficiente; el "skiff" da media vuelta y se aleja del petrolero.

El otro persiste en su hostigamiento.

A las 15:39 se realiza una segunda pasada de fuego sobre la lancha pirata que continuaba la persecución, lanzando dos MK-25 sobre ella. Nuevo viraje brusco en ascenso. También se da por aludido y emprende su huida a máxima velocidad, alejándose del MV Leander. Alivio general. Por ICS se oye la voz tranquila del piloto "mi comandante, estamos sin combustible, nos tenemos que ir".

A las 15:43 se abandona la zona y se inicia el regreso a la base corto de combustible. Han pasado seis minutos desde que localizaron visualmente a los piratas y comenzaron el "ataque". No hay tiempo para perseguirlos ni para tomar fotografías de calidad.

A las 15:50 se informa con detalle de toda la acción a la fragata francesa "Courbet" a la que se le solicita que acuda a la escena de acción para localizar al posible buque madre del que han debido salir los "skiffes".

A las 15:55 la fragata "Courbet" informa que tiene intención de lanzar su helicóptero y continuar la persecución de los piratas.

A las 16:36 se toma en el aeropuerto de Djibouti, con una cantidad de combustible en los tanques bastante por debajo del límite establecido para toma en condiciones normales.

El personal de mantenimiento está esperando la llegada del avión, como de costumbre. Ya saben lo



Sargento Ranedo lanzando humo a los piratas.



que ha pasado, el avión ha mantenido el enlace constante con el CAM. Inmediatamente proceden a recuperar el avión para otro vuelo. La tripulación 1 está alertada por si tuviera que salir inmediatamente en cuanto el avión este listo de nuevo. El personal del CAM está esperando los informes de la tripulación para enviarlos al mando en Madrid y a la CTF-150 (la coalición internacional que opera en aquellas aguas). Además está preparando ya el briefing para el siguiente vuelo. El personal de sanidad está

en su botiquín, por lo que pudiera pasar, como al final de cualquier otro vuelo rutinario. Los conductores y el personal de seguridad, listos para llevar a la tripulación de vuelta al hotel, cuando finalice el debriefing de la misión.

La tripulación se reúne junto al morro del avión y se hacen una foto para inmortalizar el momento. Luego recogen los equipos y se dirigen a las instalaciones de tierra para el debriefing.

El comandante de aeronave y el TACCO se quedan algo retrasados y sonríen por lo que han hecho. Recogen sus equipos y se dirigen en silencio al CAM. A medida que se acercan ven la inconfundible figura del teniente coronel Triguero, con los brazos en jarras, esperándolos. Después del debriefing la elaboración de los informes les llevó casi un par de horas más al objeto de que los mismos fueran lo más detallados posible.

De vuelta al hotel, noche cerrada ya, ven que en esas 16 horas intensas vividas, la vida en tierra no ha cambiado nada; vuelves a ver la pobreza del lugar con la gente viviendo en la calle. Realmente la vida no ha cambiado tanto en los últimos 300 años: en pleno 2008 los militares españoles continúan luchando contra los piratas. Esta vez les ha tocado a diez aviadores, ocho del Ejército del Aire y dos de la Armada mantener abiertas las rutas de tráfico marítimo, como siempre, a muchas millas de casa •

Momento de descanso en el destacamento



## BIBLIOGRAFÍA DE REFERENCIA

- Bacas J. (2009), "La participación europea en la lucha internacional contra la piratería en el Cuerno de África: la operación Atalanta", *Crisis Somalí, piratería e intervención internacional*, Instituto Universitario General Gutiérrez Mellado, UNED Madrid, pp. 154-178. <http://www.iugm.es>
- Biegon R. (2009), "Comentario de la piratería somali y de la respuesta internacional", *Foreign Policy In (FPIF)*, enero 2009, p. 2.
- Bonzanni A. (2009), "Piratería en Somalia: un asunto mundial que necesita una respuesta mundial", *Globalaffairs*, nº 14, abril-mayo 2009, pp. 2-4. <http://www.globalaffairs.es>
- Chalk P. (2008), "The Maritime Dimension of International Security", *Rand Project Air Force*, USA, pp. 10-14.
- Chalk P. (2009), "Maritime Piracy: Reasons, Dangers and Solutions", *Rand Corporation*, USA, febrero, 2009, pp. 2-6.
- Congressional Reserch Service, (2009), "Piracy off the Horn of Africa", *CRS report for USA Congress*, abril 2009.
- Del Pozo F. (2009), "Aspectos operacionales de la lucha contra la piratería en Somalia", *Real Instituto Elcano*, ARI nº 18/09, enero 2009. <http://www.realinstitutoelcano.org>
- Díaz del Río E. (2009), "La piratería en el Cuerno de África", *Revista General de Marina*, marzo 2009, pp. 217-228.
- Esteban M.A., Jiménez J, Librán A, (2009), "Un nuevo modelo de negocio en España: servicios de inteligencia, Seguridad y Logística para la acción internacional", *Inteligencia y seguridad: revista de análisis y prospectiva*, nº 6, junio - diciembre 2009. (En prensa).
- Fernández F. (2009), "Piratería en Somalia: mares fallidos y consideraciones de la historia marítima", *Real Instituto Elcano*, DT 10/09 22 febrero 2009.
- Fernández S. (2008), "España en la misión de la UE contra la piratería", *Revista Española de Defensa*, nº 246 noviembre 2008, pp. 18-23.
- Gutiérrez de Terán I. (2009), "Somalia tras la elección de un presidente islamista", *Real Instituto Elcano / Revista Tribuna Libre*, 19 febrero 2009.
- Hammond L. (2009), "Somali Piracy: A Dangerous Internal and External Threat", *Real Instituto Elcano*, ARI nº 162/08, marzo 2009.
- ICC International Maritime Bureau, (2009), "Piracy and Armed Robbery Against Ships", Annual Report 2008, Reino Unido, enero 2009.
- Jiménez C. (2008), "Actos de piratería y bandidaje cometidos frente a las costas de Somalia: análisis del derecho internacional", *Real Instituto Elcano*, ARI nº 168/08, diciembre 2008.
- Lennox P. (2008), "Contemporary Piracy off the Horn of Africa", *Centre For Military and Strategic Studies, University of Calgary (Canadá)*, abril 2009.
- Martínez A. (2009), "Cuestiones jurídicas sobre la piratería en el mar", *Revista General de Marina*, marzo 2009, pp. 229-250.
- Middleton R. (2009), "Pirates and how to deal with them", *Chatham House*, Briefing note abril 2009.
- Middleton R. (2008), "Piracy in Somalia. Threatening global trade, feeding local wars", *Chatham House*, Briefing paper octubre 2008.
- Munich Re Group (2006), "Piracy, Threat at Sea. A risk analysis", septiembre 2006, pp. 7-21
- National Security Council USA, (2008), "Countering Piracy off the Horn of Africa: Partnership & Action Plan", diciembre 2008.
- Oil Companies International Marine Forum (2009), "Piracy: the East Africa and Somalia Situation. Practical Measures to avoid, deter or delay piracy attacks".
- Organización de las Naciones Unidas (2008), "Informe del Grupo de Supervisión para Somalia", nº 769/2008, 10 diciembre 2008.
- Pardo Sauvageot E. (2009), "Piracy off Somalia and its challenges to maritime security: problems and solutions", *UNISCI, Universidad Complutense de Madrid, discussion papers* nº 19, enero 2009.
- Pozo P. (2007), "El uso de Compañías militares privadas en contextos de contrainsurgencia: problemas de legitimidad, gestión y control", *Athena Intelligence Journl*, vol. 2, nº 4, pp. 56-57.
- Rawle O. (2008), "Ocean piracy and its impact on insurance", *Congressional Reserch Service report for Congress USA*, diciembre 2008.
- Sánchez J. (2009), "Piratas, ahora Somalia ¿y luego dónde?", *El Correo Digital*, 21 abril 2009.
- Stephen F. (2009), "Stabilization, Peacebuilding and Sustainability in the Horn of Africa", *Strategic Studies Quarterly*, pp. 81-110.
- Van der Meijden L. (2008), "The influence of modern piracy on maritime commercial transport", *Erasmus University Rotterdam*, noviembre 2008, pp. 24-28.

## LISTADO DE ABREVIATURAS

ALINDIEN: Almirante Jefe de la zona marítima del Océano Índico de Francia  
 AMISOM: Misión de la Unión Africana para Somalia  
 CTF: Fuerza Operativa Combinada  
 CIA: Agencia Central de Inteligencia  
 ECSA: Asociación Europea de Armadores  
 FAC: Organización para la Agricultura y Alimentación de Naciones Unidas  
 GFT: Gobierno Federal de Transición  
 GSS: Grupo de Seguimiento para Somalia  
 ICC: Cámara de Comercio Internacional  
 ISTAR: Inteligencia, vigilancia, adquisición de blancos y reconocimiento  
 IMB: Oficina Marítima Internacional  
 IMO: Organización Marítima Internacional  
 MARLO: Oficina Marítima de Enlace  
 MPSA: Área de Seguridad de Patrulla Marítima

MSCHOA: Centro de Seguridad Marítima para el Cuerno de África  
 NAVCO: Célula de Coordinación Naval de la Unión Europea  
 NAVFOR: Fuerza Naval  
 ONU: Organización de Naciones Unidas  
 OTAN: Organización del Tratado del Atlántico Norte  
 OSINT: Fuente Abierta de Inteligencia  
 PESD: Política Europea de Seguridad y Defensa  
 SNMG1: Grupo Marítimo Permanente de la OTAN nº 1  
 SUA: Supresión de Actos Ilegales contra la Seguridad de la Navegación Marítima  
 UAV: Aviones no tripulados  
 UE: Unión Europea  
 UKMTO: Centro de Operaciones Marítimas del Reino Unido  
 UNOSOM: Misión de Naciones Unidas para Somalia  
 WFP: Programa Mundial de Alimentos