

De Morón a Keflavik. El Grupo 22 en acción

JOSÉ CLEMENTE ESQUERDO
Teniente Coronel de Aviación



El pasado mes de febrero tuvo lugar en Islandia el ejercicio TACEX DEFLAVIK 93. Aviones y tripulaciones de patrulla marítima de España, EE.UU., Reino Unido, Holanda, Noruega, Canadá y Francia contrastaron tácticas y procedimientos de ataque contra submarinos convencionales en aguas poco profundas y condiciones meteorológicas extremas.

LISTA antes de la puesta en marcha"!... Con esta frase comienza la larga letanía de comprobaciones para conseguir que el veterano P3-B 21-32 levante sus ruedas del suelo con 130.000 lbs. de peso.

Misión: un largo viaje de 1.800 MN. hacia el norte, hacia la tierra de los hielos -Iceland-. Tripulación: cuatro pilotos, uno de ellos navegante, dos coordinadores tácticos de la Armada, dos radaristas, dos operadores acústicos, dos ra-



dios, dos armeros y tres mecánicos junto con 4 especialistas de mantenimiento en tierra. Equipo: sonoboyas activas y pasivas y el indispensable repuesto. Pronóstico meteorológico en Keflavik: viento de 240, 20

nudos, 6/8 de cumulonimbos a 1.000 pies y visibilidad reducida por chubascos de nieve. En el aparcamiento de Morón el sol luce en un cielo sin nubes.

Por primera vez, un avión de patrulla marítima del Ejército del Aire se aven-





tura a operar en un ambiente bien distinto del habitual: el Atlántico Norte, el mar de Noruega.

Después de 6 horas de vuelo, la aproximación final a Keflavik se realiza con un más que aceptable techo de nubes, 800 pies, y una visibilidad de 8 km. Realmente ha habido suerte en tomar tierra entre el paso de dos frentes sucesivos que barren la superficie sin vegetación de la isla con chubascos de agua-nieve. En la rampa de aparcamiento de la Base, aviones P-3, Atlantic y Nimrod de las naciones participantes ondean las rojas banderolas de sus pinzas al fuerte viento reinante en un paisaje de pelí-

cula en blanco y negro.

La Base Naval de Keflavik mantiene por parte de los EE.UU. la Fuerza de defensa de Islandia desde mayo de 1951, cuando se firmó el acuerdo mutuo de defensa Islandia-USA.

En la actualidad cuenta con un número total de 3.100 miembros de las Fuerzas Armadas de los EE.UU. acompañados aproximadamente por 2.000 civiles.

Las fuerzas norteamericanas están situadas en Islandia (que no tiene ejércitos) dado el requerimientos de este país y de acuerdo con las especificaciones de la OTAN.

El Comandante de las Fuerzas de



La Patrulla Marítima ha demostrado su utilidad en la guerra del Golfo desempeñando misiones de vigilancia de superficie, electrónica y de conducción.

Defensa de Islandia ejerce el mando unificado de las fuerzas asignadas y de otras que eventualmente se sitúan bajo su responsabilidad, manteniendo una estrecha relación con el gobierno de Islandia y coordinando todos los asuntos referentes a SACLANT y al Comandante del Area del Atlántico Oriental.

La Fuerza de Defensa está compuesta por fuerzas aeronavales y fuerzas de la USAF. Entre las primeras se encuentra el Grupo de Guerra Anti-

MISIONES OTAN ASIGNADAS A ESPAÑA



PRINCIPALES AREAS DE ACTUACION DE LA PATRULLA MARITIMA



La Patrulla Marítima es el instrumento adecuado para hacer acto de presencia en nuestra área de interés estratégico.

submarina, compuesto por un escuadrón de Patrulla Marítima que opera aviones P-3C de Holanda que com-

parte misiones con el anterior. Entre las segundas, "la Fuerza Aérea de Islandia" se compone del 57 escuadrón

La Patrulla Marítima del Ejército del Aire está directamente involucrada en tres de las seis misiones OTAN asignadas a España en virtud de los Acuerdos de Coordinación.

PEÑAS 93

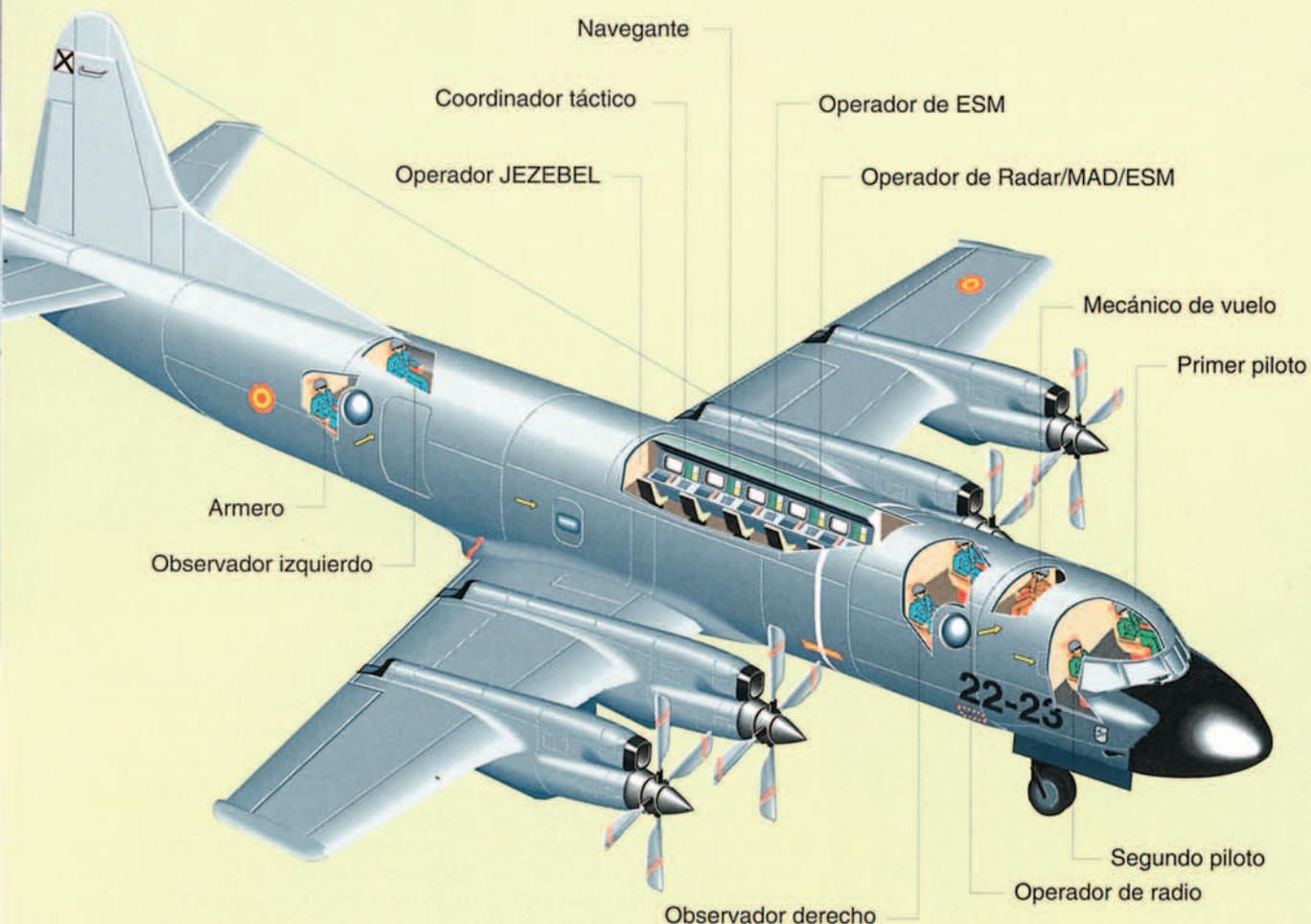


de interceptación, con aviones F-15, de un destacamento del Ala estratégica 1306 de Reabastecimiento Aéreo y del 906 Escuadrón de AWACS.

La USAF, por lo tanto, ejerce el control operativo del Espacio Aéreo de Islandia en cuanto a su defensa aérea se refiere, así como el espacio aéreo colindante de Groenlandia y corredor del Reino Unido, interceptando los aviones no identificados sobre la zona.

Al día siguiente, gran parte de la comunidad OTAN de Patrulla Marítima excepto Portugal, Italia y Alemania se encuentra en el briefing. El vicealmirante HASKINS, Comandante de las Fuerzas Aeronavales de Keflavik, hace la introducción:

Distribución de la tripulación en el P-3 Orión



La Patrulla Marítima necesita tripulaciones altamente especializadas. El Grupo 22 es a la vez unidad operativa y unidad de enseñanza.

"Bienvenidos a Keflavik y a Islandia, tierra de hielo y fuego y capital mundial de la guerra antisubmarina. Estoy seguro que la participación de las diferentes naciones en este ejercicio fortalecerá la interoperabilidad entre los aviones de patrulla marítima y mejorará la eficacia de nuestra mentalidad colectiva. Las tripulaciones tendrán una importante tarea a realizar durante el ejercicio, que será la de evaluar sensores y tácticas en el escenario de combate contra un submarino convencional".

Después de la bienvenida, los representantes nacionales explican en un breve parlamento de 10 minutos qué es, dónde se encuentra y hacia dónde

se dirige la patrulla marítima en su país. Puntos de coincidencia: adaptación a los cambios de la estrategia mundial, necesidad de reconversión de misiones, búsqueda de aviones sustitutivos a los actuales para la década de los 2.000 y, sobre todo, el tradicional recorte de presupuestos.

Lejos de allí, a 600 millas, un submarino diesel convencional de las Fuerzas Navales de Holanda, el HNLMS WALRUS sale a la mar pa-



Se establecen los diferentes relevos en zona para posibilitar la actuación coordinada durante 72 horas continuadas de los diferentes aviones de patrulla marítima involucrados en el ejercicio.

04:00 horas de la madrugada del día 21 de febrero, la tripulación del P-3B español se dirige al ASWOC (*Antisubmarine Warfare Operations Center*) en medio de una tormenta de nieve con vientos de 30 a 50 nudos. El briefing de la misión trata de establecer la situación probable del submarino y las tácticas a seguir para su localización.

Meteorología en la zona: estado de la mar 6 -o lo que es lo mismo, olas de 6 metros-; viento de 330, 30 nudos, visibilidad 5 km., turbulencia y cúmulos entre 500 y 2.000 pies con lluvia.

Mientras las máquinas quitanieves despejan la pista, el ORION del Grupo 22, se dirige al punto de espera en la cabecera. La visibilidad permite ver 4 balizas: suficiente para el despegue.

Después de una hora y media de tránsito hacia la zona se contacta con la fragata *Peter Floris*; tras realizar el relevo a un P3-C del VP-05 de la Navy USA. El buque holandés dirige al avión hacia la situación probable del submarino que se encuentra sumergido a cota periscopica (una aguja en el inmenso "pajar" del mar del Norte). ¡Contacto radar a 19 millas del minúsculo eco del periscopio! (un tubo de 20 cm. de diámetro sobresaliendo dos metros sobre la agitada superficie del mar). El retorno radar del agua hace perder el contacto a 15 millas. Se continúa con el mismo rumbo y... ¡ahí está! localizado visualmente por el observador izquierdo del avión.

Inmediatamente se marca el ataque de una bombeta sónica y el submarino, al sentirse agredido, se sumerge realizando maniobras de evasión.

Despliegue de sonoboyas activas, que producen un seco estampido al



salir del avión. Se recupera el contacto, esta vez a través del procesador acústico de a bordo. Velocidad estimada del submarino: 6 nudos.

Se realiza un nuevo ataque simulado con torpedos. A 3.500 metros alrededor de su situación se lanza un rosario de sonoboyas y, esta vez, se establece contacto MAD, detectando bajo el agua la masa metálica del submarino. Nuevo ataque. Virajes de 45 grados a 300 pies de la cresta de las olas en medio de fuerte turbulencia. Se averigua el rumbo aproximado del submarino. Nuevo despliegue de sonoboyas activas en esa dirección... Nuevo ataque.... Tiempo muerto de recuperación. Cazador y cazado miden continuamente sus fuerzas y sus posibilidades. El submarino cambia de rumbo y se pasa a tácticas de localización con sonoboyas pasivas en la modalidad de "cajas de contención". El tiempo transcurre durante tres horas, el relevo está próximo y el combustible en "bingo", teniendo en cuenta la posibilidad de efectuar dos aproximaciones frustradas en Keflavik y dirigirse al alternativo, que se encuentra en Escocia y en la Base de la RAF, en Kinloss, a la respetable distancia de 800 millas.

Cuando el avión pone rumbo 250 hacia Keflavik en ascenso, la tripulación respira hondo después de la in-



El armero en un avión de patrulla marítima tiene un importante cometido como es el del lanzamiento de sonoboyas.

ra actuar como cebo en el área cercana a la costa sur-oeste de Noruega.

El ejercicio está concebido en tres fases. En la primera, se tratará de establecer los datos básicos de los diferentes sensores de los aviones en la detección del submarino, en la segunda se practicarán las diferentes tácticas de seguimiento y caza del mismo y en la tercera y última, se intentará su búsqueda y destrucción simulada.



En nueve de los trece países de la OTAN que cuentan con Patrulla Marítima su operación es responsabilidad de la Fuerza Aérea.

tensa actividad continuada. Allí abajo, en la superficie del mar, un petrolero deja ver sus hélices sacudido por la fuerza de un mar "siete".

METAR de Keflavik: viento de 200/35 nudos, 8/8 de estratocúmulos a 800 pies. visibilidad reducida por tormenta de nieve. En las proximidades de Islandia, un frente frío "de libro" cubre la totalidad del lugar donde se supone que debe estar la isla. La información meteorológica del ATIS de la Base

es todo lo preocupante que puede darse para una aproximación: aguanieve y 300 metros de visibilidad. Umbral de la pista: "very obscure" (sic). La eventualidad de la aproximación frustrada se hace real cuando, llegando a mínimos de ILS, no se ve absolutamente nada. Tras notificar al control, el avión se dirige a Kinloss. Algo así como si frustrando en Torrejón, el aeródromo alternativo fuese Las Palmas de Gran Canaria. Son 800 millas adicionales de vuelo sobre el mar, un mar que acaba de hundir esa misma mañana una plataforma petrolífera en las proximidades de la zona de actuación.

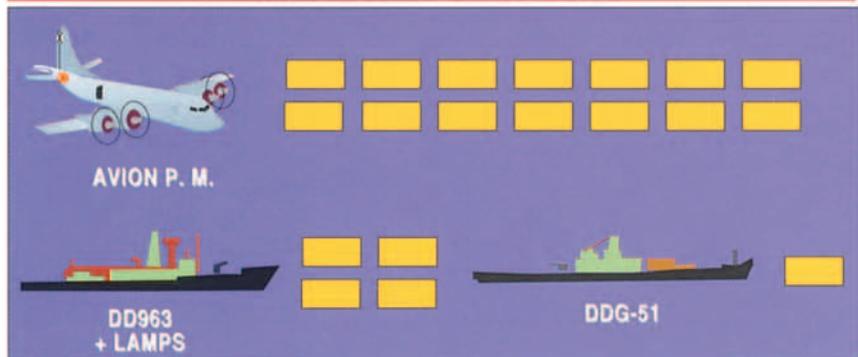
Kinloss está cubierto a 1.000 pies con lluvia con una visibilidad de 5 km. Un auténtico paraíso tropical comparado con lo que el avión ha dejado atrás, la Base de la RAF acoge finalmente al P-3 español del 22 Grupo después de 10 horas de vuelo continuadas. En el ASWOC de la Base se efectúa el minucioso debriefing de la misión y se retransmiten a Keflavik los resultados de la misma en tiempo real.

Y en el mar de Noruega, 24 horas sobre 24, la partida de ajedrez continúa entre los aviones de patrulla marítima y el submarino, -cazador y presa-, con el inmenso tablero del mar como protagonista... ■



El avión pone rumbo 250 hacia Keflavik en ascenso y la tripulación respira hondo después de la intensa actividad continuada.

COMPARACION ENTRE SUPERFICIES DE VIGILANCIA CUBIERTAS POR AVION DE P.M. Y BUQUES EN UN PERIODO DE 24 HORAS



La movilidad de un avión de Patrulla Marítima dada su velocidad y gran autonomía se traduce en elevada capacidad de exploración lo que unido a su posibilidad de portar sensores lo hacen idóneo para una gran variedad de cometidos.