



A LA VEJEZ, VIRUELAS

Luis de MEDINA REDONDO



UIÉN iba a decir que a estas alturas, tras más de cinco lustros de servicio, por fin las «paqueteras» (*SH-3D AEW*) iban a ser empleadas en una misión real, aunque no precisamente aquella para las que se creó la Alerta Aérea Temprana en la Armada.

Tomando de referencia mi experiencia personal como CTAM-AEW cuando pasé destinado por primera vez a la Quinta Escuadrilla, allá por el año 2004, lo cierto es que no se me podía pasar por la cabeza que, más de ocho años después, íbamos a estar buscando piratas con el *SH-3W*.

Y es que, mientras estuve destinado en la Quinta en aquella primera etapa, la situación era muy distinta. Teníamos una mentalidad muy diferente, estábamos más centrados en escenarios más convencio-

nales, porque ni la crisis de la isla Perejil ni la invasión de Irak quedaban tan lejos. Los grandes y relativamente comunes ejercicios aeronavales, como el MAJESTIC EAGLE 04, o el despliegue GALIBER 07, estaban orientados sobre todo a prepararnos para escenarios de ese tipo. Incluso nuestros problemas de mantenimiento estaban más orientados a la modernización del radar, ya con el Mk-2000 o con el Proyecto Horus de INDRA, que a la lucha por la mera supervivencia de hoy en día.

Nuestras misiones tampoco tenían mucho que ver con la piratería. Como para algo habíamos hecho el curso de controlador de interceptación, nuestro adiestramiento estaba centrado sobre todo en la conducción de *strikes* sobre buques, en el control de una CAP, o de más de una, para hacer frente a un paquete atacante de gran entidad, a las colaboraciones con el Ejército del Aire para incrementar el adiestramiento mutuo, al igual que con aeronaves de países aliados, o a la detección de misiles en ejercicios tipo SINKEX... En definitiva, para la guerra convencional. Así eran las misiones de las «paqueterras» por aquel entonces, y así las dejé yo, en verano de 2007, cuando me fui a hacer la especialidad de TCI.

Al cabo del tiempo, en el año 2010, estando de jefe de Control del Buque en la fragata *Victoria*, surgió la oportunidad de volver al AEW de la Quinta.



Las perspectivas no eran malas, parecía inminente la llegada del radar Horus y se mantenía un buen programa de adiestramiento en base a colaboraciones con el Ala 11 del Ejército del Aire, así que decidí dar el paso y regresar a la Flotilla de Aeronaves (FLOAN).

El choque con la realidad fue traumático. El radar nuevo ni estaba ni se le esperaba. Los ejercicios en los que tanto había destacado el AEW eran recuerdos de otra época. Las colaboraciones con el Ejército del Aire y la Novena Escuadrilla estaban reducidas a la mínima expresión, si es que las había. La cadena logística de apoyo al radar AEW, pese a los esfuerzos del Segundo Escalón, estaba prácticamente cerrada. La verdad es que la situación no era nada halagüeña. Las «paqueteras» parecían condenadas, usadas apenas para el adiestramiento instrumental de pilotos, a la espera de una muerte dulce.

Pero quien resiste, vence. Había que sobreponerse, y para ello solo había que reinventarse a uno mismo, reorientar nuestra misión, ampliar nuestros horizontes. Y eso fue lo que se hizo, cambiar nuestra perspectiva y mentalidad con una vuelta a los orígenes.

¿Vuelta a los orígenes? Sí, a los orígenes del radar, del Searchwater AEW. Tras su experiencia de hace 30 años en las Malvinas, los británicos se vieron en la necesidad de contar con un radar de alerta aérea temprana que pudiese ser embarcado. Para ello, les hacía falta meterlo en un helicóptero, el *Sea King*. El radar elegido fue el Searchwater ASV, empleado a bordo de sus aviones *Nimrob* para detectar y localizar los mástiles de un submarino en las aguas del Atlántico norte. Si era capaz de encontrarlos, cuando apenas sobresalen del agua, están recubiertos de pintura que absorbe la radiación electromagnética y apenas dan eco radar, ¿no sería el idóneo para detectar misiles rozaolas? Solo era cuestión de modificarlo un poco.

Ahora, la cuestión ha sido el problema inverso. Si es capaz de pequeños contactos aéreos que vuelan muy próximos a la superficie, ¿no es lógico pensar que para detectar esquifes piratas es una solución adecuada?

Y aquí estamos, cuando escribo estas líneas, a bordo del *Castilla*, en plena Operación ATALANTA, demostrando las excelentes prestaciones de este radar, consiguiendo alcances de detección superiores a los obtenidos por otras aeronaves en la zona, localizando esquifes a 30 millas, encontrando *dhow*s a más de 50, levantando la situación táctica de superficie prácticamente al despegue, convirtiéndonos en una de las plataformas más eficaces en esta misión. Y es que los piratas podrán correr, pero no esconderse. La «paquetera» está en ATALANTA.



Los señores del bosque. (Foto F. Herráiz Gracia).