



ZIPPO UNO

José Luis ENRECH DE ACEDO



(reserva)

Zippo Uno: señal táctica, difundida por circuitos de voz, que alerta de la detección de un misil a corta distancia

Prolegómenos: decíamos ayer...



OMO es bien sabido (y si no lo es, he aquí este artículo para remediarlo), Irak invadió Kuwait a principios de agosto de 1990, y aquello puso en marcha una reacción sorprendentemente decidida por parte de la comunidad internacional para «desfacer el entuerto», con una unanimidad casi sin precedentes: las resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas para sancionar a Irak se aprobaron prácticamente sin discusión, y ninguno de los países con representación permanente ejerció

su derecho de veto, algo que muy poco tiempo antes hubiera resultado impensable (1) (como lo sería hoy en día). Se habían puesto en marcha los engranajes del mecanismo que llevaría a la primera guerra del Golfo.

Ya he hablado de algo de esto con anterioridad (2), y no es cosa de repetirse; pero como tampoco puede uno esperar que todos los lectores estén al tanto de los antecedentes (y mucho menos que hayan leído mi artículo anterior), conviene recordar, aun a riesgo de resultar reiterativo, que a principios de los noventa España apenas había asomado la cabeza en misiones internacionales, aparte de participaciones limitadas con observadores en misiones de paz, y tampoco estábamos integrados en la estructura de fuerzas de la Alianza Atlántica. La guerra del Golfo llegó como una sorpresa para todos y provocó una honda conmoción en una sociedad (y, reconozcámoslo, en unas fuerzas armadas) para la que la guerra era una posibilidad más teórica que otra cosa, bastante alejada de la realidad cotidiana.

La opción de participar en el conflicto decidida por el presidente Felipe González implicó sobre todo a la Armada, que alistó y desplegó en un tiempo récord la agrupación BRAVO, una fuerza compuesta por una fragata FFG (la *Santa María*) y dos corbetas (la *Descubierta* y la *Cazadora*), que a mediados de agosto partieron hacia el teatro de operaciones para incorporarse a las actividades multinacionales de embargo que implementaban las resoluciones de las Naciones Unidas.

En fin, que nos habían «tocado la trompeta» (en frase feliz del teniente general Domínguez Palacín, antiguo y admirado jefe durante mi tiempo de servicio en el Mando Aéreo de Combate del Ejército del Aire) y había que ponerse las pilas.

Alistamiento: pedid y se os dará

Los tres primeros barcos salieron hacia la zona con una idea muy vaga de lo que podían encontrarse en las operaciones que tenían por delante. Tras años de preparación en el marco de la Guerra Fría, con la Unión Soviética como enemigo principal, Irak era un adversario atípico, en un entorno geográfico casi desconocido, y con una misión —la interdicción marítima (3)— en la que

(1) Rusia, tradicional padrino internacional del régimen iraquí de Sadam Huseín en la época soviética, se encontraba en plena transición catártica tras la caída del Muro de Berlín un año antes y, en una decisión sin precedentes, se alineó por completo con las posiciones occidentales lideradas por los Estados Unidos.

(2) Ver, si se desea, mi artículo «Historia de una inmersión, con moraleja incluida», publicado en la REVISTA GENERAL DE MARINA de julio de 2022.

(3) Que consiste en interceptar, inspeccionar y, en su caso, impedir el acceso a un puerto a buques que transporten material prohibido.



Agrupación BRAVO en tránsito. (Foto: archivo RGM).

en aquel momento teníamos escasa experiencia. El corto tiempo disponible para el alistamiento obligó a realizar una preparación genérica (puesta a punto de los equipos y material existente, acopio de repuestos y munición, adiestramiento acelerado en capacidades básicas como la seguridad interior o las reacciones artilleras), porque tampoco existía aún información detallada sobre el escenario. Fue necesario improvisar algunas cosas sobre la marcha.

Pero ahí está la gracia, y la gran ventaja, de una fuerza naval: su versatilidad para adaptarse a múltiples situaciones, algo que con toda seguridad jugó un papel decisivo en la decisión de enviar precisamente buques de la Armada al conflicto. Además, las corbetas —con su menor tamaño y excelente maniobrabilidad, amén de su notable capacidad de armamento— resultaban una plataforma ideal para la misión y el entorno geográfico en el que operarían, el mar Rojo, un brazo de agua constreñido entre dos continentes en el que no eran de esperar grandes «maretones» que pusieran en apuros sus exiguas mil seiscientas toneladas.

La siguiente remesa de buques incluyó a las corbetas *Diana* e *Infanta Cristina* —en la que me encontraba destinado como jefe de Operaciones—, junto con la fragata *Numancia*, y comenzamos a preparar nuestro alistamiento con bastante más tiempo por delante que nuestros predecesores (la salida se preveía para finales de octubre), con la ventaja añadida de recibir regularmente información de los buques en zona sobre los problemas que estaban encontrando y las acciones necesarias para resolverlos.

Aquellos dos meses de alistamiento resultaron toda una novedad en cuanto a la completa disponibilidad de recursos que se pusieron a nuestra disposición para preparar el buque: nunca antes (ni después, la verdad sea dicha) he tenido esa sensación de consumación del «pedid y se os dará» del evangelio de San Lucas. El término «crisis del Golfo» (aquello no era una guerra, todavía) abría puertas y libraba fondos con una facilidad pasmosa, y los oficiales de destino nos encontramos con que todo aquello por lo que veníamos peleando —con resultados en general no demasiado satisfactorios— llegaba a nuestros pañoles de manera casi inmediata, y multiplicado por dos: repuestos, pertrechos, vestuario, munición, material de seguridad interior, de buceo, de comunicaciones, equipos criptográficos y de navegación... todo entraba a chorros, obligando (alguna contrapartida había de tener la cosa) a un intenso esfuerzo de asimilación para su empleo. También nos sustituyeron las lentas y pesadas balleneras que por entonces montaban los buques de la 21.^a Escuadrilla por unas excelentes embarcaciones semirrígidas (4), rápidas y ágiles, esenciales para la realización de inspecciones a buques mercantes; y, por si fuera poco, nos instalaron una terminal de comunicaciones por satélite INMARSAT, una mejora revolucionaria en aquel momento, que permitía intercambiar información con nuestros mandos de manera inmediata, libre de las frustrantes limitaciones en el empleo de las frecuencias en la banda HF (eso sí, a unas mil pesetas el minuto de telefonía, una barbaridad en aquellos tiempos anteriores al euro...).

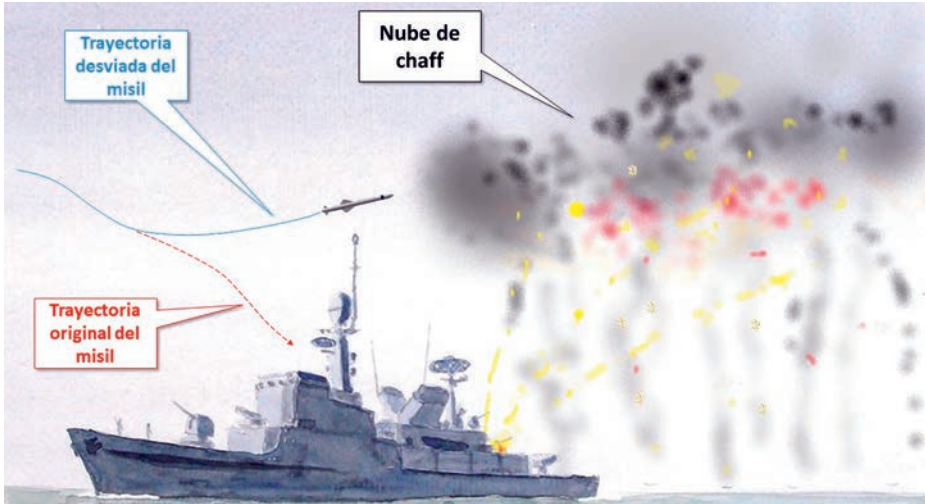
Durante el alistamiento fue necesario prestar atención especial a la amenaza de misiles antibuque, en cuyo empleo Irak había demostrado una notable solvencia; todos teníamos fresco en la mente el incidente de la fragata norteamericana *Stark* (una FFG como las nuestras), que en mayo de 1987 recibió el impacto de dos misiles Exocet lanzados desde un *Mirage F1* iraquí, que causaron 37 muertos y graves daños estructurales (5). Era un precedente inquietante, y nadie quería repetir la experiencia.

En este terreno, la *Infanta Cristina* se encontraba razonablemente bien preparada: acabábamos de montar un nuevo equipo de contramedidas electrónicas, el Deneb (6), de diseño y fabricación nacionales, que incorporaba la más reciente tecnología digital, y mejoraba sensiblemente los anteriores equipos

(4) Las queridas RHIB (*rigid hull inflatable boat*), una embarcación neumática tipo zódiac con casco de plástico reforzado, que daban cuarenta nudos sin despeinarse.

(5) El incidente no fue intencionado, ya que el piloto creía estar atacando un buque iraní, país con el que Irak venía librando una ya larga guerra; pero los efectos sobre la *Stark* fueron los mismos que si la acción hubiera sido premeditada, y poco ayudó la escasa mentalización de riesgo y nivel de alistamiento de la fragata, muy reducidos a pesar de encontrarse navegando en una zona de conflicto.

(6) La Armada tiene la hermosa tradición de denominar a sus equipos electrónicos con nombres de estrellas.



Efecto del engaño del *chaff* sobre la trayectoria de un misil. (Gráfico Elaborado por el autor)

analógicos. Hay que decir que, aparte de su complejidad, el campo de la guerra electrónica está sometido —por razones evidentes— a estrictos criterios de seguridad de la información, lo que significa que uno no puede entrar en muchos detalles sin exponerse a que le apliquen la Ley de Secretos Oficiales. Aun así, y para ilustrar a los no iniciados, baste señalar que para defenderse de un misil hay primero que detectarlo (lo que normalmente se consigue con contramedidas electrónicas que captan las señales de su radar-guía y alertan de su presencia), y luego destruirlo o engañarlo para evitar que nos alcance. Como derribar un misil a gran velocidad y baja cota es un asunto complicado, la opción más pragmática suele ser tratar de confundir su radar con un blanco falso, que se genera, entre otras maneras, lanzando *chaff*, que viene a ser una lluvia de «confetis» metálicos diseñados para ocultar el eco radar de nuestro buque, y que el misil ataque ese blanco alternativo que percibe su sistema de guía.

De esas funciones de detección y engaño se ocupaban el Deneb y otros equipos asociados, entre ellos antenas y lanzadores de *chaff*. Pero para que el sistema funcione es preciso contar con buena información sobre lo que está buscando, porque frecuencias hay muchas (todo barco de cierto porte monta radares con emisiones similares a las de un misil) y el equipo ha de ser capaz de diferenciar claramente las que implican un riesgo de las que no; y luego hace falta un excelente adiestramiento de todo el personal implicado para reaccionar de manera casi inmediata (detección del misil, difusión de alarmas, evolución y velocidad del buque, ejecución de contramedidas), porque el tiempo disponible se mide en segundos. Esa secuencia de acciones, que puede



Mástil de antenas de la *Infanta Cristina*.
(Fotografía facilitada por el autor)

variar según el escenario o el tipo de misil, se pone en marcha con órdenes cortas transmitidas mediante circuitos de comunicaciones y altavoces de órdenes generales, a partir de las cuales cada uno se aplica a lo que tiene que hacer, como un *ballet* bien coreografiado; y de entre esas órdenes, la más ominosa es «Zippo Uno» (o «Dos», o «Tres», según la amenaza), que indica que se ha detectado un misil aproximándose y hay que reaccionar como si la vida te fuera en ello (porque de hecho te va).

En fin, ésta es la teoría básica de la defensa antimisil, que a veces funciona y a veces no, como pudieron

comprobar (para bien y para mal) los buques británicos que se enfrentaron al *Exocet* durante la guerra de las Malvinas de 1982.

En el lado positivo, y aparte de un buen sistema como el Deneb, en la *Infanta Cristina* contábamos con un *dream team* de guerra electrónica, formado por los responsables del destino, el teniente de navío Víctor Díaz del Río y el brigada Emilio Sande, probablemente las dos personas de la Armada que mejor conocían el Deneb en aquel momento, ya que habían estado implicadas desde el inicio en su instalación y pruebas, y por ello se encontraban en las mejores condiciones para sacarle todo el partido.

Y así, con estos mimbres humanos y materiales, fuimos alistando la *Infanta Cristina* durante un par de meses hasta que el 31 de octubre nos hicimos a la mar, junto con la *Diana*, en demanda de la zona de operaciones.

El despliegue

Al día siguiente de la salida de Cartagena nos unimos a la *Numancia*, que venía de Rota, y continuamos el tránsito hacia el Mediterráneo Oriental y el océano Índico. Tras un cruce sin incidentes del canal de Suez, a su salida la agrupación se dispersó: la *Numancia* continuó el tránsito hacia el golfo Pérsico y nosotros entramos en el puerto de Suez para un relevo rápido con la

Descubierta, que abandonaba la zona de regreso a casa. Y por fin, a mediados de noviembre, nos incorporamos a la zona de patrulla frente al estrecho de Tirán, que daba acceso al golfo y puerto de Áqaba, una de las posibles rutas de entrada hacia Irak del material prohibido por Naciones Unidas y que era precisamente lo que debíamos controlar.

En la zona se hallaba ya desplegada una fuerza multinacional dedicada a implementar el embargo, coordinada por un mando de la US Navy a bordo del crucero *Mississippi*, que optimizaba las actividades de interdicción e inspección, repartiendo el esfuerzo y evitando duplicidades. Esta fuerza, a su vez, se encontraba bajo el paraguas defensivo de un formidable contingente norteamericano compuesto por tres portaviones nucleares con sus respectivos grupos de combate, que mantenía un completo control del espacio aéreo y marítimo en el teatro, y que coordinaba las actividades de defensa antiaérea y guerra electrónica, amenazas fundamentales en la zona.

A este respecto, durante el tránsito por el Mediterráneo el Deneb se había mostrado particularmente temperamental, mostrando una tendencia excesiva a identificar como peligrosas muchas señales —perfectamente inocentes— de los buques con los que nos cruzábamos. Nuestro *dream team* electrónico hubo de ajustar con toda paciencia la base de datos de radares-amenaza que habíamos cargado durante el alistamiento, asegurando que el equipo identificase adecuadamente las frecuencias de interés (sobre todo el misil Exocet y el *Mirage F1* que podía lanzarlo), pero sin estrechar tanto el margen de detección como para descartar por error alguna de ellas; un equilibrio difícil, pero imprescindible para mantener los niveles de seguridad deseables. Con todo, al comenzar las operaciones nos encontrábamos razonablemente satisfechos con el nivel de confianza que podíamos depositar en el Deneb.

A partir de ese momento el buque se centró en sus cometidos de interdicción, inspeccionando y, en algunos casos, desviando el tráfico mercante que se dirigía a Áqaba, para lo que en una ocasión incluso debimos efectuar disparos de advertencia. Estas actividades (que eran de hecho la razón de ser de nuestra presencia en la zona) darían por sí mismas para un artículo dedicado enteramente a ellas; pero como en éste estamos hablando de otra cosa, debe quedar para otra ocasión.

Las largas guardias de mar en la zona de patrulla (seis horas *On*, seis horas *Off*) dejaban tiempo de sobra para adiestramiento en áreas de actividad adicionales, en las que la defensa antimisil siempre ocupaba un lugar principal. Al menos una vez en cada vigilancia se cantaban los «Zippo», y se ponían en marcha las acciones predeterminadas para cada situación, simulando el lanzamiento de *chaff* en automático o en manual, aumentando la velocidad del buque y buscando el viento en la amura para entrar rápidamente en la nube electrónica que debía camuflarnos, adoptando las medidas de autoprotección para un eventual impacto... Como dije, un *ballet* bien coreografiado que, a base de ensayar, llegamos a ejecutar de manera casi automática.



Crucero *Mississippi* de la US Navy en la zona de patrulla.
(Fotografía facilitada por el autor)

El desarrollo de la crisis tampoco invitaba a la confianza: Irak se había acantonado en Kuwait y no respondía a las exigencias de la comunidad internacional; al otro lado de la frontera, en Arabia Saudí, las tropas internacionales se acumulaban, preparándose para una ofensiva. Se mantenían negociaciones en distintas instancias, pero el Consejo de Seguridad de Naciones Unidas había establecido una fecha límite, el 16 de enero de 1991, para que Sadam Huseín se retirase del país invadido; si no lo hacía, quedaba abierta la posibilidad de emprender acciones militares para recuperarlo.

A bordo seguíamos con creciente tensión el desarrollo de los acontecimientos gracias a los resúmenes de prensa que se recibían por radio mediante teletipo (faltaba más de una década para disponer de internet a bordo), con las emisiones de Radio Exterior y con las esporádicas llamadas a casa desde la mar (cinco minutos por persona cada diez días y encima en frecuencias HF plagadas de interferencias, que hacían muy difícil mantener una conversación inteligible). En este ambiente de inquietud y trabajo intenso transcurrieron los meses de noviembre y diciembre, aliviados por ocasionales entradas en puerto para descanso de la dotación que nos permitieron disfrutar de algunas de las maravillas de Egipto, otra escala en Yeda (Arabia Saudí) para comprar oro y electrónica a buen precio y por una breve estancia navideña en el puerto egipcio de Safaga, en la que Marta Sánchez y Raúl Sández acudieron a levantar nuestra moral con un espectáculo musical televisado a toda España. Toda una montaña rusa emocional...

La cuesta abajo hacia la guerra

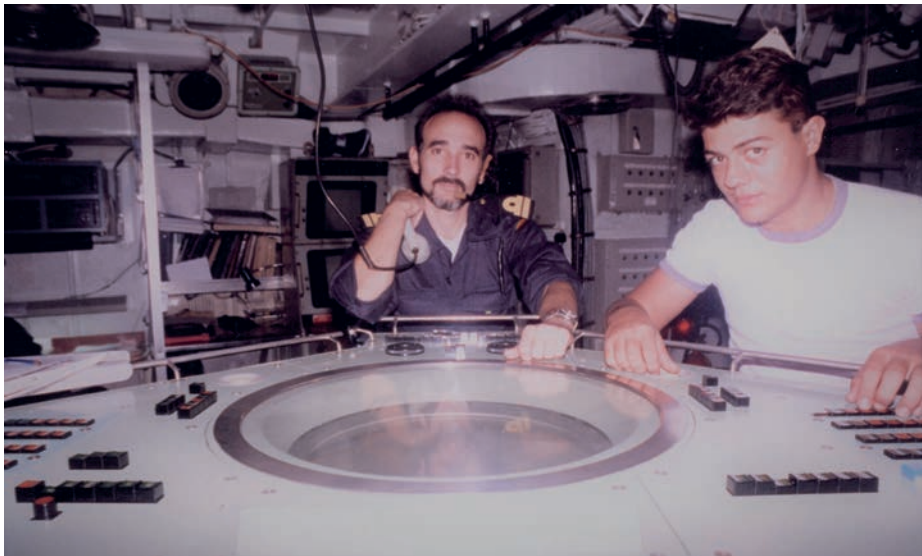
A partir de la entrada del nuevo año se observó una acentuada aceleración en los preparativos de la Marina norteamericana: se incorporaron nuevas unidades, se multiplicaron las operaciones de vuelo en los portaviones, y se intensificaron los ejercicios de todo tipo. Aunque nosotros no nos encontrábamos bajo dependencia operativa de la US Navy —ya que actuábamos junto con otros países en el marco de la Unión Europea Occidental—, las actividades con ellos eran el pan nuestro de cada día; al fin y al cabo, si se rompían las hostilidades estábamos todos en el mismo barco (aunque fueran muchos barcos) y en el mismo teatro de operaciones, y había que estar seguros de que nos entendíamos.

Para verificarlo, los norteamericanos nos implicaron en buena parte de sus actividades, orientadas especialmente a la defensa aérea y antimisil (los siempre animados ejercicios ADEX): se comprobaron tácticas y procedimientos, se intercambió toda información relevante, y nos subieron al carro de sus incansables ejercicios con aeronaves; era frecuente que participásemos en algún ADEX con *A-6 Intruder* o *A-7 Corsair*, que nos dieron alguna pasada espeluznante. Recuerdo especialmente una noche en la que nos invitaron (más bien empujaron) a tomar el control de una pareja de *F-14 Tomcat* para realizar interceptaciones aéreas; como el radar aéreo de la *Infanta Cristina* no era tridimensional (y por tanto no proporcionaba información sobre la altura de los contactos) y como además yo no soy controlador de interceptación, los resultados fueron todo lo discretos que cabría esperar...

Pero nada de eso tenía importancia (porque, para empezar, algo así nunca se hubiera producido en una acción real): los americanos estaban valorando cuál era nuestra capacidad y nivel de adiestramiento, nuestra soltura en procedimientos tácticos, en fraseología e idioma... En suma, querían comprobar cuán fiables éramos sus aliados en la zona (franceses, griegos, españoles...) para el caso, cada vez más probable, de que empezase a cruzarse fuego. Estoy convencido de que pasamos la prueba.

Finalmente, y por si había dudas, en la segunda semana de enero participé en una reunión de jefes de Operaciones a bordo del *Mississippi* en la que expusieron con bastante claridad sus planes para la ruptura de hostilidades (ya ni siquiera «en caso de...»): las actividades de embargo pasarían a segundo plano, para concentrarse en los ataques aéreos sobre Irak y en la defensa antiaérea de la fuerza; por ello, se modificaría la disposición de las unidades y retirarían a la fuerza de interdicción del estrecho de Tirán (la zona más próxima al territorio iraquí y dentro del alcance de los *Mirage FI*), dejando en ella tan sólo a un crucero antiaéreo para la protección cercana (7) del portaviones

(7) Lo que en argot táctico se denomina el *shotgun* (algo así como un guardaespaldas con escopeta).



Vigilancia en el CIC. (Fotografía facilitada por el autor)

más septentrional; los tres portaviones seguirían turnos rotatorios de actividad, alternando los cometidos de lanzamiento de *strikes*, defensa aérea de la zona y mantenimiento/descanso. También modificaron ligeramente la organización tradicional de alistamiento (alarmas roja, amarilla y blanca), creando una intermedia (naranja) que se aplicaría por teatros separados; y dejaron claro que si en algún momento se establecía alarma roja era porque existía un ataque en curso contra la fuerza aliada. No se dieron fechas concretas, pero el 17 de enero, al día siguiente de finalizar el plazo de Naciones Unidas, estaba en la mente de todos.

Aun así, y en contra de la evidencia, a bordo de la *Infanta Cristina* seguíamos confiando en una solución negociada de última hora que evitase la guerra, que nos seguía pareciendo algo demasiado alejado de la realidad como para que llegase a afectarnos directamente. Como consuelo, siempre podremos aducir que no fuimos los primeros, ni desde luego los últimos, en tomar esa actitud...

La noche de autos

En la madrugada del 17 de enero de 1991 nos encontrábamos en la mar, en la zona de patrulla, y yo debía entrar de guardia como comandante de la primera vigilancia a las dos de la madrugada, con las seis largas horas del

turno de alba por delante. Sobre la una y media llamaron al camarote, interrumpiendo mi último sueño (que siempre es el mejor), y un repostero asomó la cabeza por la puerta:

—Mi oficial, que dice el comandante que suba al CIC, que esto ha empezado.

Con los antecedentes ya relatados, no puedo decir que aquello me pillara por sorpresa; pero entrar en guerra no es la mejor manera de despertarse para iniciar una jornada laboral...

Me embuté en la faena ignífuga y subí al CIC (8), en el que reinaba una calma tensa, y donde ya se encontraba el comandante de la *Infanta Cristina*, el capitán de corbeta José Manuel Palencia, que me pasó el teletipo que tenía en la mano: un escueto mensaje del coordinador norteamericano de la fuerza de interdicción, en el que informaba que se habían iniciado los ataques aéreos



El estrecho de Tirán en la pantalla de la consola táctica del CIC.
(Fotografía facilitada por el autor)

(8) Por si acaso hay algún despistado, CIC es el acrónimo de Centro de Información en Combate, local que constituye el núcleo de las actividades de mando y coordinación en un buque de guerra y en el que se concentran todas las pantallas, ordenadores, equipos de comunicaciones y demás parafernalia técnica que cabe esperar.

sobre Irak, nos exhortaba a extremar las medidas de seguridad y nos deseaba suerte y buena caza.

Unos minutos después recibimos una llamada del *Mississippi* en el circuito de voz de coordinación (el canal INFO, que se utilizaba para todo) en la que nos comunicaba, como ya sabíamos, que los buques norteamericanos se retiraban de la zona para ocupar posiciones al sur del portaviones más cercano (creo recordar que era el *Saratoga*), a sotafuego de la dirección de amenaza, y nos invitaban a unirnos a ellos. Nuestro mando operativo nacional, el comandante de la agrupación BRAVO, se encontraba embarcado a bordo de la *Numancia*, en el golfo Pérsico, y de momento no habíamos conseguido enlazar con él; ante la falta de órdenes específicas en una situación tan diferente, el comandante decidió que la sugerencia recibida parecía el curso de acción más razonable y seguro, de modo que aumentamos velocidad y pusimos rumbo sur para alejarnos del expuesto acceso al estrecho de Tirán. Simultáneamente, en las pantallas del radar aéreo pudimos observar las oleadas de ataque de aeronaves de la US Navy que despegaban del *Saratoga* dirigiéndose a sus blancos en territorio iraquí.

A partir de las dos de la madrugada, los acontecimientos se precipitaron: los norteamericanos establecieron alarma aérea roja en la zona, lo que —de acuerdo con la información recibida días antes— quería decir que se esperaba un ataque inminente; naturalmente, el comandante ordenó tocar zafarrancho de combate, y los estridentes tonos de la alarma general sacaron de la cama a los pocos que todavía quedaban en ella. En un par de minutos toda la dotación ocupó sus puestos, se cubrieron los sistemas vitales, incluyendo artillería y misiles, se arrancaron todos los motores principales y auxiliares, se estableció la estanqueidad en los compartimentos y la *Infanta Cristina* quedó dispuesta en su máxima condición de alistamiento.

El tránsito hacia el sur proseguía a buena marcha y comenzamos a evaluar con el comandante las opciones de actuación que teníamos, las relaciones operativas con los norteamericanos, las dificultades de enlace tanto con el comandante de la agrupación BRAVO como con la estación radio de Madrid, lo que parecía indicar que las frecuencias de comunicaciones estaban siendo perturbadas...

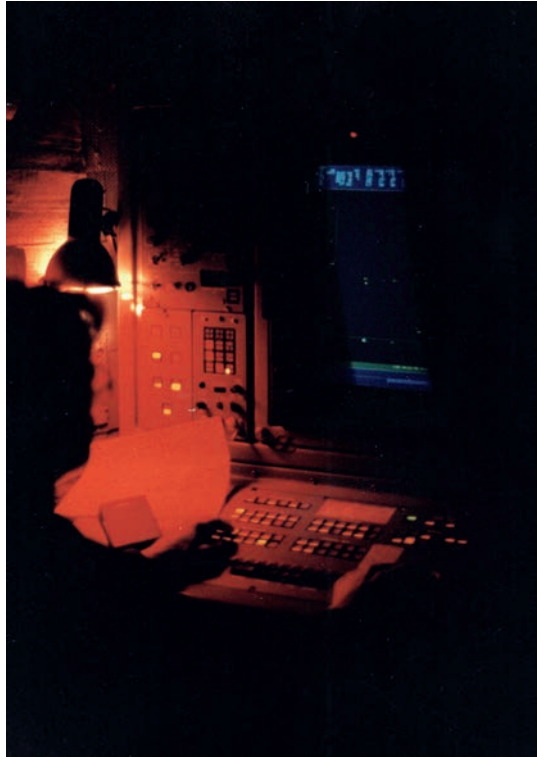
Y entonces, a mi espalda, donde se encontraba la consola del Deneb, escuché la voz calma, casi coloquial, del brigada Sande:

—Detección en contramedidas de señal de radar Cyrano, asociado a plataforma *F1*. Confirmando señal y orientando antenas.

Dicho en cristiano, el Deneb nos avisaba de la posible presencia de un avión *Mirage F1*, que de ser real sólo podía ser iraquí y que, en ese caso portaba un Exocet bajo el fuselaje.

Recuerdo claramente cómo, desde mi posición en la consola táctica de babor, en la que solía llevarse la guerra antiaérea, podía ver la veintena de rostros del personal del CIC concentrados en sus pantallas, sus circuitos, o sus registros; resultaba difícil discernir si estaban más pálidos de lo habitual, porque los CIC de la época se encontraban permanentemente sumidos en semipenumbra, obligada por la tecnología de los tubos de rayos catódicos de los equipos radar de entonces; pero no se veía un mal gesto, ni se escuchaba un murmullo o un comentario; tan sólo los intermitentes chasquidos de estática en algún circuito radio, el zumbido de los ventiladores, el rumor lejano de los motores. Veinte personas, la mayoría profesionales de la Armada, pero también marineros de reemplazo, realizando con toda serenidad el trabajo que se esperaba de ellos. A pesar de las circunstancias, me sentí muy orgulloso de pertenecer a aquel equipo.

El *dream team* continuaba analizando la señal detectada (pegando la oreja a lo que se decían, deduje que no parecían estar del todo convencidos con la identificación del equipo) y disponiendo el sistema de contramedidas para responder si la amenaza se confirmaba. Y en ello estaban cuando el Deneb reclasificó la señal, identificándola esta vez como el radar buscador del misil Exocet, la secuencia lógica tras la detección del radar de la plataforma lanzadora: blanco y en botella. Como estábamos en alarma roja y el sistema había sido puesto en automático para reaccionar de manera inmediata, se inició la secuencia prevista y comenzó a disparar *chaff* desde los lanzadores de la aleta; aquélla era una reacción «Zippo» en toda regla y había que ejecutarla al completo, así que pulsé el circuito multicanal de comunicaciones internas y continué la ristra de acciones que tantas veces habíamos ensayado en las semanas anteriores:



Consola y operador del Deneb.
(Fotografía facilitada por el autor)

—¡Puente, aquí CIC! ¡Sube a mil doscientas revoluciones, toda la caña a estribor, a quedar a rumbo tres dos cero, dejando el viento en la amura!

Los cuatro motores rugieron con el acelerón de potencia y velocidad, el barco comenzó a vibrar por el esfuerzo adicional de su planta propulsora y hubimos de aferrarnos a los reposabrazos para compensar la pronunciada escora producida por la violenta caída a estribor, mientras se escuchaba el *pof, pof, pof* de los tubos lanzadores escupiendo su munición. En unos segundos estábamos a rumbo noroeste, a máxima velocidad, con un viento relativo en la amura de más de treinta nudos, y en la presentación de las consolas vimos desplegarse la nube de *chaff* que debía ocultarnos.

Toda la atención se mantenía fija en las pantallas de radar y en la consola del Deneb, sobre todo en la demora norte de la que procedía la señal amenaza. Transcurrieron veinte segundos, treinta, cuarenta; nada. Un minuto, un minuto veinte... Nada...

Las señales de amenaza desaparecieron del Deneb y me pareció escuchar un resoplido general en el CIC al recuperar todos de golpe la respiración contenida.

Nada...

Pasaron varios minutos más y ningún contacto apareció en las presentaciones de los diversos sensores con los que vigilábamos nuestro entorno. Los americanos redujeron la alarma de roja a amarilla y de paso nos preguntaron por la nube de *chaff* próxima a nosotros, que también había aparecido en sus pantallas. Falsa alarma, replicamos...

Sobre las dos y media de la madrugada dimos la situación por clara, normalizamos el régimen de marcha y alistamiento y reemprendimos el tránsito hacia el sur.

Reflexión a posteriori

Resulta sencillo analizar y comprender las cosas con la perspectiva del tiempo; de hecho, es lo que habitualmente hacen los economistas cuando explican las razones de las crisis que no fueron capaces de prever, a pesar de lo evidentes que, a toro pasado, parecen esas razones.

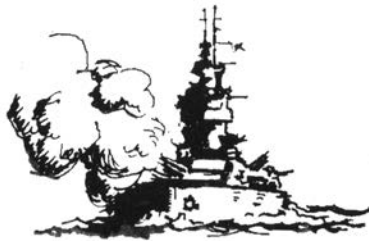
No mucho tiempo después de los eventos que acabo de relatar ya sabíamos que, en aquella noche del 17 de enero de 1991, los ataques aéreos aliados borrarían del cielo los escasos aviones iraquíes que consiguieron despegar, que desde el primer momento se alcanzó una completa superioridad aérea en todo el teatro de operaciones y que, por supuesto, ningún *Mirage F1* iraquí llegó a alcanzar las proximidades del estrecho de Tirán ni se colocó a distancia de lanzamiento de Exocet sobre las fuerzas navales aliadas. Un análisis detallado, y en frío, de las señales detectadas por el Deneb permitió concluir que lo que

el sistema había identificado como amenaza era, muy probablemente, el radar de un avión *S-3 Viking* de la US Navy, cuyos parámetros de operación se encontraban muy próximos a los del tándem *F1/Exocet*. Y la verdad es que esta explicación tan prosaica parece restar parte de emoción y glamur a los acontecimientos de aquella noche.

Todo ello es cierto y está muy bien, y es lo que ahora sabemos; pero no es menos cierto que lo que entonces sabíamos (o creíamos saber) era del todo distinto: aquello fue muy real para nosotros, y mediatizado por la tensión, el cansancio y la información fragmentaria de que se disponía. Y a pesar de eso, la *compañía de ballet Infanta Cristina* dio una magnífica representación, en la que cada uno puso lo mejor de sí mismo y lo hizo con serenidad, eficacia y profesionalidad, incluso los que no eran profesionales.

En este trabajo uno se pasa la vida adiestrándose para una situación límite, el combate, con la esperanza de no llegar a verse envuelto en ella; el mayor éxito de unas fuerzas armadas es, precisamente, prevenir el conflicto, evitar que llegue a producirse. Y esto ha sido especialmente cierto (por fortuna, hay que añadir) para la generación de militares españoles a la que pertenezco. Pero durante todos esos años de preparación y de ejercicios, uno siempre se pregunta cómo será la realidad de la acción, cómo se responderá en verdad en las situaciones de tensión y peligro, y si llegado el momento será capaz de reaccionar como se espera y se debe. Pues bien, aquella noche en el mar Rojo, en la que *ningún* avión iraquí se acercó a nuestra zona de operaciones, y en la que *no* nos lanzaron ningún misil, pudimos confirmar que el trabajo de preparación da sus frutos y que, llegado el caso, te hace actuar como mandan los cánones y, por supuesto, las Reales Ordenanzas.

Y si aquella noche nos hubiera atacado un Exocet, estoy seguro de que lo hubiésemos esquivado.



Ocaso desde la fragata *Méndez Núñez*, realizando
Calificación Operativa. (Foto: Twitter Armada)

