



¿HOLA, TÚ QUIÉN ERES?

Juan DEL POZO BERENGUER



Introducción



OMO a todo aquel que tiene el dudoso privilegio de ser propietario de un teléfono fijo, sufro las interrupciones permanentes de teleoperadores a horas perfectamente intempestivas, insistiendo en que compre productos telefónicos que muy a menudo ni entiendo. Quizás el hecho de que las llamadas sean a las tres de la tarde contribuya de forma activa a mi falta de comprensión y paciencia. Pero solo en una ocasión la conversación logró irritarme durante los primeros cinco segundos:

— Yo: ¿dígame?

— Teleoperador: hola, ¿tú quién eres?



El resto de la conversación, aderezada con mi ya de por sí limitada paciencia, no es digna de ser transcrita en tinta en esta noble REVISTA.

La base del conocimiento reside en la curiosidad, y preguntar es algo natural, siempre y cuando sepamos qué buscamos. Por el contrario, a menudo preguntar no es la solución a nuestros problemas, particularmente cuando nuestro interlocutor no está dispuesto a hablar o no es fiable (nuestro querido Pinocho, por ejemplo), o cuando la información que necesitamos está disponible con un simple ejercicio de investigación.

En el año 1987, la USS *Stark* fue alcanzada por dos misiles Exocet disparados desde un *Mirage F-1* iraquí. Desconozco si era precisamente Pinocho quien pilotaba aquel avión, pero la «primera barrera de defensa», es decir, interrogar al avión que se aproximaba a gran velocidad, acabó resultando ser la única y eso desembocó en consecuencias que todos conocemos.

Mucho se ha hablado y estudiado sobre este ataque, pero a esta primera línea de defensa no se ha hecho demasiada mención; se revisaron procedimientos porque había voluntad de mejorarlos pero, a día de hoy, se sigue con un interrogatorio que hasta la fecha ha proporcionado más desgracias que beneficios (el caso del USS *Vincennes*, como más representativo) (1). Precisamente es esta primera barrera de defensa a la que quisiera dedicar unas simples reflexiones.

(1) El 3 de julio de 1988, el USS *Vincennes* abatió un *Airbus A300* de Iran Air con 295 personas a bordo. Ni el avión ni Control de Aproximación recibieron nunca una llamada en 121.5 MHz VHF, pero este fue el factor decisivo para tomar la decisión de derribarlo.

Antecedentes

A las 20:00 locales del 17 de mayo de 1987, la USS *Stark* se encontraba fuera de la zona de exclusión que se había declarado durante la Guerra Irak-Irán. En ese momento, un *Mirage F-1* despegaba del aeropuerto de Shaibah con rumbo errático en dirección, aparentemente, hacia el golfo Pérsico. No fue sorprendente que la primera detección de este avión la obtuviera una aeronave de alerta aérea temprana (AEW) (quizás en alguna ocasión dediquemos unas líneas a estas magníficas aeronaves), informando al barco de su existencia cuando se encontraba a 200 millas de él y volando a 5.000 pies. Un simple cálculo de trigonometría esférica mostrará al lector que a esa altura y distancia, al barco le resultaba físicamente imposible su detección, de manera que durante las siguientes casi dos horas toda la información que el barco tenía del caza estaba siendo proporcionada por el AEW. Buena alerta temprana, ¿no les parece? Habría que pensar en adquirir esta capacidad cuanto antes (o evitar que se pierda, no sé).

A las 22:09, y habiendo ya entrado el caza por fin en el alcance radar del barco, desde el USS *Stark* se le solicita identificación por radio cuando la aeronave se encontraba a tan solo 12 millas del barco.

Nótese que la primera reacción del buque tiene lugar en la milla 12, a pesar de que el AEW llevaba informando de él durante casi dos horas. Aquí es importante recalcar que el avión se encontraba fuera de la vertical de cualquier aerovía, a 550 nudos de velocidad (francamente por encima de la velocidad máxima de un avión comercial) y a tan solo 5.000 pies. Con estos criterios, no tengo duda de que cualquiera de ustedes automáticamente sospecharía que no se trataba de un placentero avión comercial de camino a unas excelentes vacaciones en la Riviera Maya. Algo que, incidentalmente, recomiendo sin dilación.

El barco nunca recibió señal del radar CYRANO-IV del *Mirage*, por lo que se interpretó, erróneamente como veremos, que el avión no venía en actitud hostil y que eventualmente viraría y se retiraría por donde vino. Resulta que el CYRANO-IV estaba funcionando de maravilla y, mientras el barco insistía en pedir identificación por la radio, el avión iraquí lanzó dos misiles. El primero fue lanzado en la milla 20, y el segundo en la 15. En total dos misiles que salieron antes de que la primera reacción del barco, esto es, el de iniciar un interrogatorio, tuviera lugar; para cuando el barco comenzó a llamar por la radio, los dos misiles ya estaban en vuelo. Tras el segundo lanzamiento, el AEW informó de que la aeronave cambiaba su rumbo al Norte y comenzaba a alejarse. Su perfil de vuelo fue de libro para el lanzamiento de un misil antibuque lanzado desde un caza. Pero el barco optó por continuar interrogando.

La primera barrera de defensa

Los resultados del ataque son bien conocidos, y las circunstancias del barco, tanto internas como externas, también. Es interesante que, al margen de las capacidades de ese magnífico buque, las reacciones tácticas nunca llegaron a implementarse (me niego a aceptar que un mero interrogatorio por parte de un «teleoperador» pueda ser considerado como un procedimiento táctico). El que fuera una FFCHM o una DDG hubiera sido completamente irrelevante, como también que en vez de portar un radar SPS-49 hubiera llevado un SPY-1D. Todo quedó completamente en un segundo plano por el hecho de que una aeronave volando de forma «rara» no contestó por la radio, y como no contestó, se continuó insistiendo en obtener una respuesta sin implementar medidas adicionales. Llegados a esta situación, yo me pregunto: en el hipotético caso de que el piloto hubiera oído aquella llamada, ¿habría habido diferencia en la reacción del barco si hubiera contestado diciendo que estaba de vuelo rutinario (con ese perfil de vuelo, yo no me lo creo) o si hubiera dicho que era un avión hostil y a punto de lanzar dos misiles? ¿El hecho de que una aeronave conteste a esa primera barrera de defensa realmente cambia la postura de un barco si su excusa no concuerda con la realidad de su perfil de vuelo?

La respuesta a esta pregunta puede parecer sencilla, pero el lanzamiento de un arma es una decisión de enorme calado; siempre existen reservas y la posibilidad de no tener que llegar a ese extremo, aun tratándose de autodefensa. ¿Cómo saber si efectivamente es una situación de autodefensa si no sé lo que



La fragata USS *Stark* poco después de ser alcanzada por dos misiles Exocet.

está pasando? A menos que, por supuesto, nos encontremos en una situación de guerra abierta, en el teatro de operaciones y con unas ROE (*Rules of Engagement*) sin lazos burocráticos y fácilmente interpretables por los oficiales tácticos de los barcos, que son, al fin y al cabo, quienes han de interpretarlas rápida y eficientemente, sin ambigüedades, sin listas interminables y sin necesidad de consultar a un jurista.

El capitán de fragata Brindle sin duda se encontró en esta situación, y quizás unas ROE más explícitas le hubieran permitido explotar las capacidades tácticas de su magnífico barco de la clase *Oliver Hazard Perry*. Tan magnífico que ningún otro ha logrado mantenerse a flote tras recibir el impacto de dos misiles antibuque y volver a puerto con su propia propulsión. ¡Con su propia propulsión! (pequeño dato para la reflexión).

Pero, ¿quién eres?

Sun-Tzu decía: «Conócete a ti mismo y conoce a tu enemigo y no temerás el resultado de cien combates». No hay duda de que para enfrentarse a una situación táctica en guerra antiaérea es necesario, entre otras muchas cosas, conocer los pormenores de la gestión de espacios aéreos y su empleo por parte de aeronaves civiles y militares. En otras ocasiones se ha abordado esta cuestión y, de nuevo, hay algunos aspectos que requieren consideración.

En mi vida pasada, tuve algún conocimiento de cómo trabajaban las aeronaves en general. Una de las cosas que recuerdo nítidamente —si es que tal cosa es posible— es que la frecuencia de emergencia aeronáutica es, en muchos casos, bastante testimonial. En dos ocasiones he recibido sendas llamadas para declarar una emergencia, y en ambas fue en la frecuencia de control y no en la de emergencia aeronáutica. En esos momentos de tensión, la tripulación tiene demasiadas cosas en que pensar, ya sea una pérdida masiva de hidráulico (primer caso) o un apagón de todas las pantallas digitales de la cabina (segundo caso). Y gracias a no haber usado 121.5 MHz VHF, en este segundo caso, hubo otra aeronave en la zona que escuchó la llamada y se ofreció a «llevar de la mano» al avión en emergencia hasta un aeropuerto cercano. Una aeronave bajo control que tiene una emergencia que declarar lo hará, como es lógico, en su actual frecuencia de control como reacción inicial. De esta manera soluciona dos problemas de forma simultánea: por un lado no tiene que cambiar de frecuencia (de la de su controlador a emergencia aeronáutica) y esperar a que alguien le escuche, y por otro hace extensiva su situación a todas las aeronaves que se encuentran en su mismo sector y facilita así que le puedan prestar auxilio. Si todo el mundo me está escuchando, ¿para qué voy a cambiar de frecuencia?

Ciertamente, las aeronaves, a pesar de que mayoritariamente cuentan con una radio, pueden llevar emergencia aeronáutica en guardia. Conviene aclarar



USS Vincennes. (Foto: www.wikipedia.org).

que ninguna aeronave civil o centro de control de tráfico aéreo civil en el mundo utiliza radios UHF. Luego, si tengo duda acerca de si es militar o civil (en nuestro caso, volando a 550 nudos y 5.000 pies, no puede existir esta duda bajo ningún concepto), ¿en qué frecuencia hago la llamada? Si llamo en UHF y se trata de un civil, es imposible obtener respuesta; y si llamo en VHF y se trata de un militar, ¿por qué me va a contestar si viene con intención hostil? Y ante una respuesta negativa, ¿cuál es la siguiente barrera de defensa, un derribo como el del *Iran Air 655* por parte del USS *Vincennes*?

Aquellos que vuelan convendrán conmigo que, ante las llamadas en la frecuencia de guardia (emergencia aeronáutica) que alguna vez se reciben, hemos tenido la tentación inicial de hacer caso omiso, pensando algo similar a «seguro que no es para mí»; estamos demasiado concentrados en nuestra propia frecuencia y no ayuda mucho identificar una aeronave por sus coordenadas geográficas.

Es, por tanto, perfectamente factible que una llamada en frecuencia de emergencia aeronáutica por nuestra parte, ya sea a una aeronave civil o militar, reciba respuesta negativa, no porque Pinocho no quiera contestar, sino porque simplemente no tiene emergencia aeronáutica canalizada o «seguro que no es para él». Más aún, realizar una llamada en alguna de estas dos frecuencias generalmente dará como resultado una respuesta por parte de una estación de defensa aérea, algo que en el caso de la USS *Stark* no parece que le hubiera ayudado mucho.

Esa primera barrera de defensa, por tanto, alberga demasiadas ambigüedades e incertidumbres como para que la maltrecha USS *Stark* tuviera oportunidad de recurrir a un plan B, si me permiten la expresión.

Conclusiones

No tengo duda de que el interrogatorio que llevó a cabo durante el ataque, al margen de las distancias de detección, fue algo en lo que su barco fue bien adiestrado y en perfecta consonancia con sus órdenes. El problema es que su primera barrera de defensa falló, algo que dadas las circunstancias no debe sorprendernos; nos hubiera fallado a cualquiera por nuestra profesional tendencia a no escalar las situaciones. Y nos fallará en el futuro con alta probabilidad.

La línea divisoria entre una acción ofensiva y la autodefensa es demasiado fina como para que un simple interrogatorio, tan repleto de incógnitas y a tan solo 12 millas, pueda inclinar la balanza a favor de un lado u otro. En un ejercicio por mantener el *statu quo*, el comandante de la USS *Stark* asumió un riesgo enorme; lo apostó todo a una respuesta que un caza en actitud ofensiva no va a proporcionar. Y dudo de que si el interrogatorio hubiera empezado en la milla 30, hubiera cambiado mucho la situación, a menos que hubiera ido acompañado de otras medidas para clasificar correctamente a la aeronave (observación de su perfil de vuelo, velocidad, colación con una agencia de tráfico aéreo civil, plan de vuelo publicado en el IFPS, etcétera).

En el pasado, un conocimiento de los espacios aéreos y de su empleo por parte de todas las aeronaves, la confianza en otros medios que aportan información que no podemos ver (AEW) y una estrecha coordinación con las agencias implicadas en la coordinación aérea (civiles y militares) han aportado resultados positivos. Tan positivos que esa primera barrera ha llegado a pasar en alguna circunstancia de ser la primera para el barco o instalación militar a ser la última para la aeronave hostil.

Recordará el lector el desgraciado caso del *Malaysia Airlines MH-17* derribado desde territorio ucraniano al no ser interrogado o no haberlo hecho correctamente (seguro que aún tardaremos en conocer los verdaderos pormenores de este lamentable hecho), a pesar de seguir un perfil de libro para un avión comercial. Lo que a lo mejor no sabe el lector es que a poca distancia del *MH-17* se encontraba otra aeronave de Virgin Airlines que sí pudo ser correctamente clasificada, evitando su derribo. En apenas unos minutos, la vida de los pasajeros de uno de los aviones se jugó con una simple e infructuosa llamada. Simplemente inaceptable.

Foto de Diego Quevedo Carmona presentada al concurso del Centenario del Arma Submarina.

