Proyectos emblemáticos: Fokker 50 SIGINT

Flagship projects: Fokker 50 SIGINT

Capitán de Navío Rolando Manuel Alvarado Bringas
Cuenta con amplia experiencia en operaciones aeronavales (participación en operativos multinacionales dentro y fuera del territorio nacional, rescate de vidas humanas, operaciones reales de inteligencia, vigilancia y reconocimiento en el mar y en el frente interno). Experiencia en desarrollo, gestión y ejecución de proyectos de inversión orientados a implementación tecnológica de alta complejidad (integración de sensores y armas en aeronaves). Ha seguido los siguientes cursos: Básico de Inteligencia, Básico de Estado Mayor, Comando y Estado Mayor, Calificación en Aviación Naval (Coordinador Táctico Aéreo) e Ingeniería Aeronáutica. Ha ejercido diferentes cargos, entre los que destacan: jefe del Departamento de Mantenimiento del Escuadrón Aeronaval N.° 22, oficial secretario del comandante de la Cuarta Zona Naval y Fuerza de Tarea 100, jefe de Mantenimiento de la Estación Naval de la Comandancia General de la Marina, subjefe de Instrucción de Reclutas de la Segunda Zona Naval, y jefe del proyecto para la modificación estructural de aeronaves Fokker 50 en Argentina. Se desempeña como jefe de Proyecto de la Construcción de la Base Naval del Callao 2022.

Resumen: El autor relata el proceso desarrollado para la transformación de dos aeronaves de transporte Fokker 50 en aeronaves para misiones especiales en nuestra patria. La información contenida en el artículo es tratada de manera general, sin detallar características particulares, debido a la confidencialidad del proyecto.

Palabras clave: proyecto de inversión, dirección de proyectos navales, Fokker 50, Inteligencia de Comunicaciones.

Abstract: *The author narrates the developed process for the transformation of two Fokker 50 transport aircrafts into aircrafts for special missions in our homeland. The information contained in the article is treated in a general manner, without detailing specific characteristics owing to the project's confidentiality.*

Keybords: *Investment project, Directorate of Naval Projects, Fokker 50, Communication intelligence*

Como parte de la modernización de las capacidades operacionales de la Marina de Guerra del Perú, aproximadamente desde 2008 nos embarcamos en la concepción, formulación, viabilización y ejecución de diferentes Proyectos de Inversión Pública PIP (ahora Proyectos de Inversión, PI). En ese transcurrir del tiempo el Alto Mando Naval consideró oportuna la creación de la actual Dirección de Proyectos Navales, con la finalidad de efectuar la debida formulación, planificación, ejecución, seguimiento y control de todos los proyectos que la institución había decidido realizar.

Hacia 2010 la Dirección de Inteligencia de la Marina determinó que no persistía el requerimiento para realizar el Componente Aéreo en el Proyecto de Inversión "Tornado". Dicho componente consideraba la implementación de una aeronave ligera para Inteligencia de Comunicaciones (COMINT), orientada al esfuerzo de búsqueda en el área de los valles de los ríos Apurímac, Ene y Mantaro (VRAEM). Tras el fallo de la Corte de la Haya en 2014, la Dirección de Inteligencia de la Marina, en coordinación con la Fuerza de Aviación Naval, formularon el Proyecto de Inversión Pública (PIP) "Creación del Servicio de Vigilancia Electrónica en el distrito de Capitanía N.º 3". Este proyecto se orientó a mejorar las capacidades de vigilancia y control de ilícitos en el mar, más aún después de haberse incrementado el ámbito de acción institucional con la nueva demarcación y límites determinados por el fallo antes descrito. En adición, se debían realizar las tareas de COMINT en el VRAEM, y otras que pudieran ser requeridas. En el citado proyecto se consideró la transformación de dos aeronaves de transporte Fokker 50 en aeronaves de misiones especiales (vigilancia electrónica). Las aeronaves fueron adquiridas al Reino de los Países Bajos en la condición de segundo uso. Así, en 2015 arribaron a la Base Aeronaval del Callao las dos aeronaves, Naval AE-567 y Naval AE-568, para esperar el proceso de transformación posterior.

En el citado Proyecto de Inversión, se determinan las capacidades operacionales con la cuales estas aeronaves deben contar para alinearse a los planes institucionales: Inteligencia de Comunicaciones COMINT en las siguientes gamas: HF, VHF, UHF, Satelital (Iridium e Inmarsat), Inteligencia de Emisiones ELINT, Inteligencia de Imágenes EO/IR (Electro-Óptico, Infrarrojo). Asimismo, se debe contar con todos los equipos y sistemas que permitan incrementar las posibilidades de éxito de la misión (sistemas de autoprotección, sistemas de comunicaciones satelitales, sistemas de gestión de misión, etc.).

En tal sentido, de manera muy acertada se consideraron una lista de especificaciones y requerimientos técnicos mínimos con los cuales deberían cumplir los sistemas y equipos a ser integrados en estas aeronaves, de tal manera que estuvieran a la vanguardia de la tecnología y, al mismo tiempo, satisfacer óptimamente las Capacidades Operativas Requeridas (COR) de la institución.

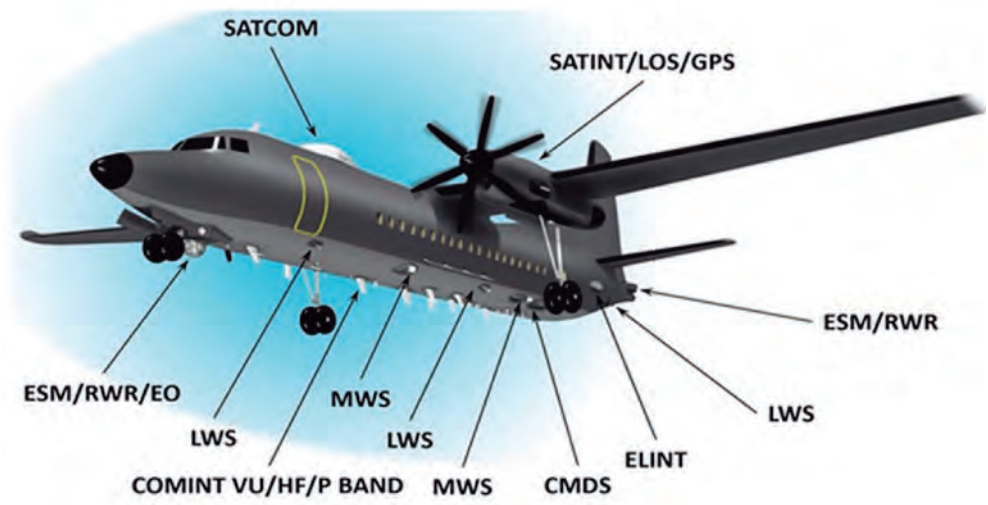
En 2018, luego de varios procesos de selección, se efectuó la contratación por el equipamiento de la primera aeronave con la empresa estatal de Israel IAI Elta Systems Ltda., la cual consideró efectuar la transformación de la estructura de esta aeronave en la Fábrica Argentina de Aviones "Brigadier San Martín" (FADEA), ubicada en la provincia de Córdoba (Argentina), debido a que esta fábrica cuenta con todas las capacidades de diseño, modificación y manufactura aeronáutica. Al mismo tiempo, ambas empresas llevan más de 10 años de colaboración conjunta en diferentes proyectos aeronáuticos, como el desarrollo y la fabricación del Pampa III, un jet de caza ligero y entrenamiento avanzado que suministra a la Fuerza Aérea argentina, así como la remotorización del veterano Pucará, un caza bimotor turbohélice que brinda soporte cercano a tropas en tierra.

Para desplegar la aeronave a la ciudad de Córdoba, la Marina consideró la designación de un equipo técnico encargado de la supervisión de los trabajos, conformado por personal naval de diferentes calificaciones (aviación, ingeniería aeronáutica y electrónica). De igual forma, se iniciaron los preparativos del alistamiento de la aeronave, para estar al 100 % de capacidades en cuanto a mantenimiento y certificaciones que permitieran efectuar el despliegue sin contratiempos. Así, se determinó como fecha de despliegue abril de 2020. La pandemia del covid-19 retrasó la fecha, pero, después de un gran esfuerzo institucional, se logró desplegar efectivamente la aeronave el 17 de setiembre de 2020. Arribó a las instalaciones de FADEA sin novedad, y se dio inicio a sus trabajos de modificación estructural.

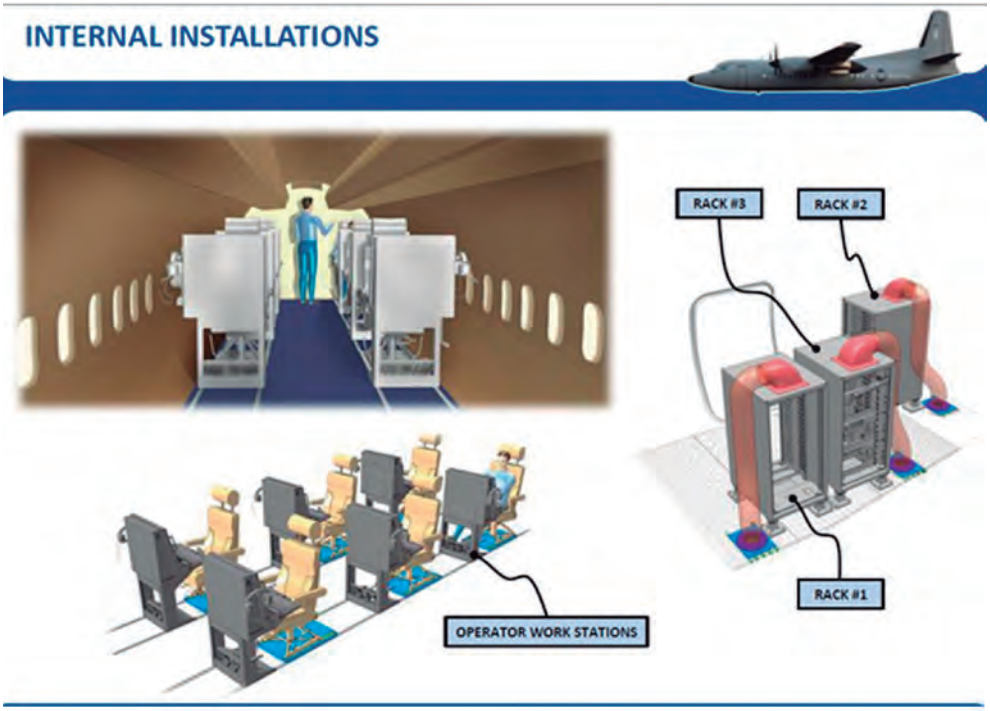
El tiempo de permanencia considerado de la aeronave en FADEA inicialmente se estimaba en 13 meses, sin embargo el impacto de la segunda ola de Covid-19 en Argentina y posteriormente las variantes Delta y Omicron, han ocasionado algunas extensiones en el tiempo previsto, el pasado mes de abril arribó a Lima la aeronave y rápidamente se empezaron los trabajos de instalación e integración de los sensores estando a la fecha en la etapa de pruebas finales para su entrega a la Institución, lo que podemos decir es que dentro del paquete de sensores el sistema ESM es compatible con el recientemente adquirido para nuestros submarinos y al mismo tiempo el

que emplea la Fuerza Aérea del Perú en sus Lear Jet, esto nos permitirá poder compartir información e implementar las bibliotecas necesarias de emisiones.

En el corto plazo ya se podrá contar con esta primera aeronave SIGINT efectuando las misiones de vigilancia para las que fue concebida.






INTERNAL INSTALLATIONS
RACK #3
RACK #2
RACK #1
OPERATOR WORK STATIONS

