



Cristian Schrikk

# MISIÓN CUMPLIDA en el Báltico

## Concluye la participación de los cuatro *Eurofighter* españoles en la vigilancia del espacio aéreo aliado del nordeste de Europa

**A** LREDEDOR de 450 horas de vuelo, 329 salidas y una docena de interceptaciones de aeronaves militares rusas. Estas son las cifras que avalan el éxito de la primera misión de los *Eurofighter* españoles en el marco de la OTAN. Durante cuatro meses, entre el 1 de enero y el 4 de mayo, cuatro cazas *CI6* —denominación española del avión de combate europeo— del Ala 11 desplegaron en la base de Amari (Estonia) como refuerzo a la operación de Policía Aérea de la Alianza Atlántica en el Báltico. Además de contribuir a la defensa del espacio aéreo de Estonia, Letonia y Lituania, los aviones de combate controlaron el tránsito seguro del tráfico aéreo en un área de entre 60.000 y 80.000 kilómetros cuadrados. Para ello, se han realizado una media de 100 horas de vuelo al mes y 20 salidas semanales programadas, tanto diurnas como noc-

turnas en misiones de adiestramiento. Gracias a este continuo entrenamiento ha sido posible reducir de 30 a 15 minutos los tiempos de reacción para poner el avión en el aire tras escucharse el atronador aviso de alarma en el barracón QRA (*Quick Reaction Alert*). Sólo uno de los más de 300 lanzamientos fue anulado por cuestiones de mantenimiento.

Los responsables de la plena operatividad de los *Eurofighter* han sido los miembros del destacamento *Ámbar*. Pilotos, controladores, operadores, personal de mantenimiento, de apoyo al vuelo y de comunicaciones, bomberos, sanitarios .... Más de 200 hombres y mujeres han pasado por la base aérea de Amari distribuidos en tres relevos trabajando las 24 horas del día para conseguir que el primer escuadrón de combate expedicionario de los *CI6* estuviera siempre a punto. La mayoría del personal pertenecía al Ala 11 y en menor medida a otras

unidades, principalmente de los Escuadrones de Apoyo al Despliegue Aéreo de Zaragoza y Morón y de los Grupos de Mando y Control de Canarias, Madrid, Zaragoza y el Móvil de Sevilla.

«La experiencia de Estonia ha sido muy positiva ya que se ha puesto de manifiesto la fiabilidad del avión al desplegarse en zona de operaciones teniendo en cuenta el hándicap de las condiciones meteorológicas extremas del país», aseguraba el jefe del destacamento, teniente coronel Enrique Fernández Ambel días antes de emprender el regreso a España.

Los cuatro aviones que llegaron a Estonia el pasado 29 de diciembre son los más modernos de los 25 que tiene el Ala 11 de Morón. Ninguno de ellos superaba entonces las 1.000 horas de vuelo. Además pertenecen a la última *tranch* —los bloques o grupos de entrega en los que se divide el programa del *EF-2000*—y, por tanto, son «los mejor fabricados y los más pulidos», como coinciden en asegurar las tripulaciones de vuelo y de apoyo en tierra del destacamento *Ámbar*.

Antes de viajar a Estonia se adelantaron todas las tareas de mantenimiento programadas para los aviones con el objetivo de llevarlos «limpios de potencial» preparados para aguantar cuatro meses sin inspecciones en un escenario muy exigente desde el punto de vista operativo, condicionado por una climatología extrema marcada por las bajas temperaturas, un techo de nubes muy también bajo y el fuerte viento en la pista.

La misión de policía aérea de los cuatro *Eurofighter* españoles en la que también han participado otros doce cazas

de Bélgica, Italia y Polonia, se ha desarrollado bajo la dirección del Mando del Componente Aéreo (AIRCOM) en Ramstein (Alemania) y el control operativo del Centro de Operaciones Aéreas Combinadas (CAOC) de Euedem, también desde territorio germano, unidad encargada de la vigilancia del espacio aéreo de la Alianza Atlántica en el centro y norte de Europa.

Italia también con cuatro *Eurofighter* ha sido la nación líder de la rotación número 37 de la operación de Policía Aérea en el Báltico en la que además de España participaron aviones de combate *Mig 29* polacos y *F-16* belgas como refuerzo al dispositivo de seguridad puesto en marcha a principios de 2014, cuando estalló la crisis entre Ucrania y Rusia.

En más de diez ocasiones intervinieron los cazas del Ala 11 en misiones de alerta temprana ante posibles violaciones de los cielos de Estonia, Letonia y Lituania por parte de aviones militares rusos. Sin embargo, todas las interceptaciones tuvieron lugar en aguas internacionales y fueron cooperativas, es decir, contaron con la colaboración de los pilotos de las aeronaves interceptadas. La primera actuación tuvo lugar el 29 de enero tras detectarse en el CAOC de Euedem una traza sin plan de vuelo conocida y que, al mismo tiempo, no mantenía contacto radio con las agencias de tránsito aéreo.

### CONTACTO VISUAL

El procedimiento que se sigue en este tipo de operaciones de interceptación e identificación —denominadas también *scramble*— es siempre el mismo. Despegan dos cazas. Uno de ellos se sitúa a la izquierda de la aeronave sospechosa en paralelo a la cabina. Al mismo tiempo el segundo se coloca a cola del avión intruso, ligeramente retrasado en el otro lado, a la derecha, manteniendo la distancia necesaria que le permitiría de inmediato ocupar el puesto de su pareja en caso de que ésta tuviera un problema.

La identificación es visual y una vez autorizado por el CAOC se procede a escoltar a la aeronave hasta aguas internacionales fuera del espacio aéreo aliado.

Miembros del destacamento *Ámbar* celebran las 400 horas de vuelo alcanzadas poco antes de finalizar la misión.



Un caza español intercepta a un avión de combate *Sukhoi 27* ruso en aguas internacionales.



Durante estos últimos cuatro meses los aviones de combate italianos se mantuvieron siempre en alerta mientras que las otras tres naciones se alternaban en misiones «frías» y «calientes». En las primeras los aviones no portaban armamento y realizaban misiones de entrenamiento con dos salidas por la mañana y otras dos por la tarde o, incluso, de noche. Además, el destacamento al completo se encontraba en alerta de seis horas.

Durante la semana «caliente» los aviones permanecían en *scramble* listos para despegar como máximo en 30 minutos y armados, con sus misiles aire-aire y su cañón de 27 milímetros municionado. Con o sin incidencias, en estos periodos «hot» también se realizaban misiones

simuladas, denominadas *tango scramble*, para que los pilotos mantuvieran un adecuado nivel de preparación.

«El frío parece haber sentado muy bien a la aviónica del *Eurofighter*», coincidían en asegurar los miembros del destacamento *Ámbar* antes de regresar a España a principios de mayo. Después de recorrer los casi 5.000 kilómetros que separan las bases de Amari y Morón sin escalas, dos repostajes en vuelo y en poco más de cinco horas, los *C.16* se preparan ya en casa para enfrentarse al rigor del verano sevillano sometidos a un completo programa de revisiones tras de cuatros meses de vuelos intensos diarios a temperaturas extremas bajo cero.

J.L. Expósito

*Los cazas del Ala 11 han demostrado su fiabilidad en su primera participación en una operación de la Alianza*