

[misiones internacionales]

Misión del Ala 15 EN LOS PAÍSES BÁLTICOS



Dos F-18 de la base
aérea de Zaragoza
sobrevuelan el Moncayo
a finales del mes de abril.

Cinco aviones *F-18* españoles despliegan por primera vez en la operación de policía aérea de la OTAN



DESDE las ocho de la mañana, hora local de Estonia —una menos en España—, del pasado 4 de mayo dos aviones de combate *F-18* españoles permanecen en alarma permanente en el interior del hangar de Alerta Temprana (QRA, *Quick Reaction Alert*) de la base aérea de Amari. Los cazas se encuentran listos para volar en menos de 15 minutos, armados en configuración aire-aire con sus misiles *Iriu-T* y *Amraam* y el cañón de 20 milímetros municionado. Junto a éstos, permanecen en reserva otros dos *C.15* —denominación militar española de esta aeronave— y un quinto como refuerzo de los anteriores.

Cinco cazas, ocho pilotos y hasta 75 especialistas, entre armeros y mecánicos, están preparados para garantizar sin descanso, de día y de noche durante los próximos cuatro meses, hasta el 31 de agosto, la vigilancia y el control aéreo de los países bálticos —Estonia, Letonia y Lituania—, en el noreste de Europa y frontera de la OTAN con Rusia.

Los *F-18* del Ala 15 y sus tripulaciones de vuelo y de apoyo en tierra de la base aérea de Zaragoza son la punta de lanza del destacamento *Ámbar* formado, además, por otros 45 militares procedentes de diferentes unidades del Ejército del Aire: de inteligencia, comunicaciones, mando y control aéreo, sanitario, de apoyo al despliegue aéreo y EOD.

Los cazas españoles, que han relevado a cuatro *Eurofighter* alemanes desplegados en Amari durante el primer cuatrimestre del año, participan en la misión de policía aérea con otros cuatro *F-16* polacos ubicados más al sur, en la base aérea de Siauliai (Lituania).

ALERTA PERMANENTE

«En el servicio de alarma en 15 minutos siempre habrá 16 personas implicadas. Siete en QRA, los pilotos, armeros y mecánicos de los dos aviones de alerta, así como nueve miembros del equipo de rescate preparados para actuar desde tierra en apoyo de los cazas durante y después del vuelo», explicaba el coronel Miguel Ángel de la Torre, jefe del Ala 15 poco después de la partida de los cinco *F-18* de Zaragoza el 28 de abril rumbo a Estonia, un trayecto de casi 4.000 kilómetros de apenas dos horas y media de duración que requirió el reabastecimien-

to en vuelo de los cazas con un *Airbus A510 MRTT* cisterna de la Luftwaffe sobre la vertical de Alemania.

Las ex repúblicas soviéticas de Estonia, Letonia y Lituania, los tres países Bálticos, disponen de sistemas de vigilancia propios con radares y otros equipos de detección y controladores aéreos. Sin embargo, carecen del elemento último de toda defensa aérea en caso de incidencia: la aviación de combate. Cazas que son activados en misiones de alerta de reacción rápida o *scramble* para interceptar e identificar visualmente en el aire cualquier aeronave que penetre y transite como una traza anónima en las consolas que monitorizan el tráfico aéreo.

Desde el ingreso en 2004 de estas tres naciones en la Alianza Atlántica, 17 países de la OTAN han participado en las labores de defensa aérea de su territorio distribuidas en 44 rotaciones por periodos de cuatro meses.

«La de policía aérea del Báltico es una operación idéntica a la que realizamos aquí en España cuando estamos en alarma», afirma el capitán José Manuel Fernández Terán, piloto de *F-18* que desplegará en Amari el próximo mes de agosto como parte del último de los cuatro relevos previstos, uno por

En el servicio de alarma dos cazas están preparados para salir en menos de 15 minutos

mes, para las tripulaciones de vuelo de los *C.15*, a razón de ocho nuevos pilotos por cada uno de ellos.

Sin embargo, el procedimiento operativo de estas misiones en el flanco noroeste de la Alianza es distinto. «En territorio nacional dos cazas permanecen en alerta de 15 y 60 minutos», dice el teniente Antonio Cifuentes, compañero de relevo del capitán José Manuel Fernández Terán. «En caso de incidencia, solo despegan uno, el primero», añade. «En el Báltico es diferente, salen dos al mismo tiempo en menos de 15 minutos: el *líder*, encargado de la identificación visual de la aeronave y de las comunicaciones con el controlador en tierra, y

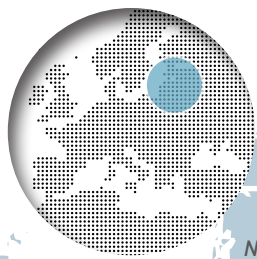
el *punto*, como apoyo en vuelo al *líder*».

Hasta la fecha, todas las interceptaciones realizadas por los aviones de combate de la Alianza han sido «cooperativas», es decir, han contado con la colaboración de los pilotos de las aeronaves a las que se realizó una identificación visual en el aire, bien porque aquellas carecían de plan de vuelo o mantenían apagado su transpondedor —el DNI de los aviones—, o porque el controlador no podía comunicarse con el aparato desde tierra. Debido a alguno de estos tres motivos, en 2015 los *Eurofighter* del Ala 11 de la base aérea de Morón en Sevilla realizaron 12 interceptaciones de aviones militares rusos en sus cuatro meses de despliegue en Amari. Posteriormente, en 2016, los *EF-2000* del Ala 14 de Los Llanos (Albacete) llevaron a cabo un total de 14 intervenciones de este tipo, también a lo largo de un cuatrimestre, en esta ocasión desde la base de Siauliai (Lituania).

«Nuestra presencia es un medio de disuasión para sus pilotos. Les mostramos que siempre estamos en alerta y que la policía aérea de la Alianza está preparada para hacer frente a cualquier incidencia en su espacio aéreo», dice el capitán Terán, experimentado piloto con más de 1.000 horas de vuelo en *F-18*.



Pilotos de caza del Ala 15 momentos antes de partir hacia Estonia.



Misión de policía aérea en los países bálticos

Desde abril de 2004 las naciones de la OTAN rotan periódicamente con el objetivo de defender el espacio aéreo de Estonia, Lituania y Letonia, países que no cuentan con fuerza aérea. En la actual rotación participan aviones de España y Polonia.

• MANDO Y CONTROL

Bajo dirección del Mando Aéreo aliado (AIRCOM), en Ramstein, y control operativo del Centro de Operaciones Aéreas Combinadas (CAOC) de Udem.



Amari
ESTONIA

LETONIA

Siauliai
LITUANIA

Rusia



• Amari (Estonia) 5 cazas F-18



• Siauliai (Lituania) 4 cazas F-16

Países miembros de la OTAN

Rafael Navarro / Revista Española de Defensa / Fuente: NATO AIRCOM

Hasta ahora, la mayoría de las trazas anónimas registradas en la región del Báltico «se corresponden con aviones de combate, como los *Sukhoi* o los *Mig-29* y, sobre todo, con aeronaves logísticas, porque hay mucho vuelos de transporte entre Kaleningrado al sur y San Petersburgo al norte», afirma el teniente Cifuentes en referencia, por ejemplo, al *Ilyushin IL-20* interceptado por dos *Eurofighter* españoles en enero de 2016.

PARTICIPACIÓN ESPAÑOLA

Este es el cuarto despliegue que los aviones de combate del Ejército del Aire realizan en el norte de Europa, junto a la frontera rusa, para proteger el espacio aéreo de soberanía nacional de Estonia, Letonia y Lituania. Entre el 1 de agosto y el 30 de noviembre de 2006, apenas dos años después de que la OTAN activara la misión de policía aérea en el Báltico, cuatro *Mirage F-1* del Ala 14 se encargaron de realizar esta labor desde la base aérea de Siauliai en Lituania.

Nueve años después, durante los primeros cuatro meses de 2015, los *Eu-*

rofighter españoles se estrenaban en una misión real sobre los cielos del Báltico con cuatro *EF 2000* del Ala 11 que operaron desde la base aérea de Amari. En esta ocasión formaron parte del refuerzo temporal del dispositivo de vigilancia y control de la OTAN en esta área debido a la invasión de Crimea y la crisis de Ucrania en 2014. Seguidamente, en 2016, también entre los meses de enero y mayo, otros cuatro *Eurofighter*, en esta ocasión pertenecientes al Ala 14, desplegaron en la base de Siauliai.

El cuarto despliegue del Ejército del Aire en el Báltico con los cinco cazas del Ala 15 ha supuesto para los *F-18* españoles su estreno en misiones de policía aérea en el exterior. Sin embargo, ésta no es su primera operación fuera de España. Entre 1994 y 2002 los *C.15* de las Alas 12 y 15 se trasladaron en diferentes rotaciones hasta la base aérea de Aviano (Italia) como parte del destacamento *Ícaro* para participar en las operaciones de la Alianza Atlántica *Deny Flight* y *Deliberate Force* en Bosnia-Herzegovina y *Allied Force* en Kosovo.

Casi una década después, a mediados de marzo de 2011, cuatro *F-18* desplegaron en Cerdeña, en misiones de patrulla de combate para implementar una zona de exclusión aérea sobre Libia en el marco de la operación *No Fly Zone*.

«La de Libia fue una misión muy distinta a la del Báltico. Allí realizamos misiones totalmente programadas, mientras que ahora solo saldremos cuando haya un *scramble*», relata el capitán Terán comparando las largas patrullas de combate en el norte de África y las misiones de alerta, mucho más breves, en el espacio aéreo de las tres ex repúblicas soviéticas, incluidas sus aguas.

La Alianza Atlántica inició el pasado 1 de mayo otra misión de policía aérea en la región del Mar Negro en la que participan cuatro aviones *Eurofighter* británicos que operan desde la base de Mihail Kogalniceanu, en el sureste de Rumanía. Al igual que los *F-18* españoles y los *F-16* polacos, la misión de los cazas de la RAF durará cuatro meses.

J.L. Expósito
Fotos: Pepe Díaz