

TLP OOR 95/5

Una Escuela OTAN en Morón

VICENTE GIRALDEZ DE LA CUADRA
Comandante de Aviación

El mes de octubre de 1995 marcó un nuevo hito en la historia de Morón con motivo del Out Of Region Course 95/5 del Tactical Leadership Programme (AIRCENT-TLP).

UN POCO DE HISTORIA

LA Base Aérea de Morón cuenta con abundante experiencia en el despliegue de unidades aéreas, sean del propio Ejército del Aire o de otros países aliados. No en vano ha sido elegida por el Estado Mayor del Aire como unidad anfitriona para acoger a los grandes ejercicios de la OTAN desarrollados en España (Linked Seas, Resolute Response, Tramontana, Dragon Hammer, Tapon) y también varios de ámbito nacional como los DAPEX, CASEX y otros.

Al recibirse la noticia de que a finales de febrero del 94 se evaluaría nuestra base como candidata para que el Tactical Leadership Programme realizara la fase práctica de uno de sus cursos de entrenamiento avanzado, la jefatura de la unidad decide designar una comisión dedicada a preparar la información que en su día podrían necesitar los componentes del equipo evaluador de la mencionada escuela de la OTAN. La comisión recopiló todos los datos y los presentó en la visita realizada durante los días 23 y 24 a las instalaciones de la base, quedando de manifiesto que casi todo lo necesario estaba en los "dossiers" preparados al efecto, dejando cabida solamente a pequeñas dudas que se aclararon sobre la marcha. El buen semblante de los evaluadores daba a entender que había muchas posibilidades de ser elegidos.

Ya en el mes de septiembre de 1994 se realiza una segunda visita por personal de TLP, del 7 al 15 del citado mes, con la misión de descender más al detalle en los aspectos logísticos, comenzando por la inspección de equipos disponibles así como el espacio de aparcamiento de aviones y para almacenamiento de material de repuesto. Con todos los datos recogidos se prepara el borrador de una carta de acuerdo entre AIRCENT-TLP y el Estado Mayor del Aire.

En febrero del 95 se celebra la primera reunión de planeamiento a nivel nacional, a la que asisten representantes del EMA (DLO, DOP) MAEST y Ala 21. Los temas tratados fueron eminentemente logísticos; se evaluaron las capacidades que tiene la base de Morón así como los medios de apoyo que las diferentes



Momentos iniciales tras la llegada de un E-3A del COMNAEW de la

unidades del E.A. deberían proporcionar para permitir las operaciones del curso TLP. Para la reunión se toma como base el borrador de carta de acuerdo que días más tarde sería firmado.

El día 23 se reúnen en la Base Aérea de Morón las delegaciones de los organismos implicados: el General Valverde por el E.M.A., quien junto con el General Breeschoten del HQ Aircent y el Coronel Vebaerent por el TLP Staff firman conjuntamente la carta de acuerdo (Letter Of Agreement ó LOA), en la que se fijan los requisitos logísticos, incluyendo todo el apoyo que se pedía a la base y los medios que se podían

prestar al ejercicio sin que afectara a la operatividad de las dos unidades de fuerzas aéreas del Ala 21, el Grupo 21 de E-25 y el Grupo 22 de P-3, así como el devenir diario de los restantes grupos en apoyo tanto de las unidades destacadas como de las propias.

A partir de aquí el equipo permanente nombrado para atender todos los asuntos relacionados con el TLP tiene la información necesaria aunque no suficiente para empezar a trabajar. Por ejemplo, se sabe que el número de aviones será sobre cuarenta, el de personal destacado inicialmente será de trescientos, aunque llegando a sobrepasar con creces el de qui-



OTAN.

nientos. Este personal en su gran mayoría debía alojarse dentro de la base lo cual implicaba el uso de un comedor único para todos los participantes de los diferentes destacamentos y el personal de la unidad interno y de servicio.

En el reparto de funciones se asigna al Mando Operativo Aéreo la labor de coordinación de las misiones aéreas. El Mando Aéreo del Estrecho será el encargado de gestionar el apoyo logístico que se requiera para el curso.

Se elabora un planeamiento de las acciones que deberían de realizarse. Las principales líneas de actuación fueron las siguientes:

- Elección de la zona de aparcamiento
- Adecuación del comedor de tropa
- Solicitud de apoyo a otras unidades
- Preparación del edificio 1212

ELECCIÓN DE LA ZONA DE APARCAMIENTO

De las dos posibilidades con que cuenta la base se optó por la plataforma principal, próxima a la torre de control, en lugar de la otra alternativa posible: utilizar el aparcamiento secundario cercano al edificio 1212, sede prevista de la escuela. Este punto se decidió debido al espacio requerido por los casi cuarenta aviones que iban a desplegar y como consecuencia del propósito manifestado por el TLP Staff de independizar al máximo el área docente de la zona de vuelos.

Para dar acomodo a unos cuatrocientos técnicos de mantenimiento de diecinueve destacamentos distintos, se opta por pedir al GRUMOCA la instalación de tiendas de campaña ya utilizadas en otros ejercicios y asignar a cada país participante una tienda que se posicionaría en primera línea a pie de avión.

Todo el material de repuesto de estos escuadrones ocupará una parte del edificio de abastecimiento, parte de los hangares de E-25, P-3 y del servicio contraincendios, de forma que al completar el despliegue se podría decir que en la base no queda hueco en el que no existiera un pallet de algún destacamento.

En los diferentes edificios de zona de vuelos hubo que estrecharse para dejar habitaciones donde poder conectar ordenadores para los jefes de mantenimiento, al igual que dotarlos de teléfonos tanto interiores como exteriores con conexión de fax.

ADECUACIÓN DEL COMEDOR DE TROPA

La Sección de Intendencia se encargó de adecuar el comedor de tropa de la base como comedor único y de esta forma contar con el personal de los pabellones para atender el mismo en régimen de autoservicio. El comedor fue dividido por una mampara que partía en dos el salón, separando el espacio reservado al perso-

Dos de los aviones participantes se preparan para el despegue ante la tranquilizante espera de dos Superpuma de Combat Sar del 803 Escuadrón, que permanecieron en alerta durante todo el ejercicio.

LISTA DE UNIDADES DEL TLP

PAIS	UNIDADES	AVIONES
ALEMANIA	34 WG	2 PA-200 (TORNADO)
	71 WG	2 F-4F
	74 WG	2 F-4F
BELGICA	10 WG	4 F-16A
ESPAÑA	ALA 12	2 C-15
	ALA 31	2 C-15
FRANCIA	1-5 ESC	2 MIRAGE-2000
HOLANDA	315 SQN	2 F-16A/B
INGLATERRA	9 SQN	2 GR-1 (TORNADO)
	13 SQN	2 GR-1 A (TORNADO)
NORUEGA	334 SQN	2 F-16A
U.S.A.	31 WG	2 F-16C

UNIDADES EXTERNAS

PAIS	UNIDAD	AVIONES
ESPAÑA	ALA 14	4 C-14
	803 SQN	2 HD-21
	ALA 21	1 P-3
	408 SQN	1 TM-11
	ALA 35	1 T-19
FRANCIA	3-4 ESC	4 MIRAGE 2000
NATO	NAEW	1 E-3A
U.S.A.		2 F-14

AVIONES DE TRANSPORTE PARA EL DESPLIEGUE

ALEMANIA	1 BOEING 707
	2 C-160 TRANSALL
BELGICA	1 C-130 HERCULES
	1 BOEING 737
	1 HS 748
ESPAÑA	2 T-10 HERCULES
FRANCIA	1 NORD 265
	2 C-160 TRANSALL
HOLANDA	3 FOKKER 27
INGLATERRA	2 C-130 HERCULES
NORUEGA	1 C-130 HERCULES
U.S.A.	2 C-130 HERCULES
	1 C-2 GREYHOUND
NATO	1 BOEING 707

CAMIONES DE APOYO

FRANCIA	1 CAMION DE APOYO BATEA
INGLATERRA	4 CAMIONES BATEA

AVIONES DE TRANSPORTE DURANTE EL EJERCICIO

ALEMANIA	1 HANSA JET AEROEVACUACION
	2 C-160 TRANSALL





El apoyo de la Base de Morón fue inmejorable.



nal de tropa del correspondiente a servicio y TLP.

Se prepararon unos menús que estuvieran en consonancia con los gustos de otros países y así se podía leer en la Orden del Día cosas tan atípicas en nuestras latitudes como un desayuno a base de huevos fritos y bacon. De igual forma el horario de uso se flexibilizó de acuerdo a lo solicitado por el Staff de TLP.

Diariamente hubo que preparar unas 100 cajas de comidas para los componentes del curso, profesores y alumnos, así como para la tripulación del avión AWACS E-3A de alerta temprana, cuyo horario de operación es más dilatado que el del resto de las aeronaves.

SOLICITUD DE APOYO A OTRAS UNIDADES

El apoyo requerido a través del MAEST a otras unidades se centró principalmente en equipo de tierra (AGE) y vehículos.

El equipo AGE consistió sobre todo en tractores remolcadores y arrancadores, completando los medios propios de la unidad con vistas a un uso prioritario por parte del curso, sin comprometer lo operativo del Ala 21.

En lo referente a transporte y habida cuenta de las grandes distancias a recorrer dentro de la base -no olvidemos que su extensión superó los 12 Km²- TLP había solicitado un total de veinte vehículos repartidos como sigue:

- Autobuses 6
- Furgonetas 10
- Ligeros 4

Todos los vehículos deberían ser con conductor, pues según la legislación vigente en nuestro país es imprescindible estar en posesión del carnet de conducir de las fuerzas armadas y evidentemente el personal extranjero no lo tenía, lo cual incrementó la solicitud de conductores. Hay que destacar el especial esfuerzo de éstos profesionales que consiguieron el difícil objetivo de estar "donde se les necesitaba, cuando se les necesitaba".

PREPARACIÓN DEL EDIFICIO 1212

En la primera visita realizada a la base se escogió el edificio 1212 para albergar la zona de escuela del TLP,

por ser el más adecuado en cuanto a distribución y capacidad.

A principios de verano se recibe información de Florennes, sede del TLP, sobre la distribución interior propuesta para el mencionado edificio, asignación de salas y medios audiovisuales así como de todo el soporte necesario de pizarras, paneles de corcho, mesas, sillas, taquillas, fotocopiadores, etc... en fin, todo aquello que configura una escuela.

Lo solicitado se fue preparando por la Sección de Bienestar de la base según las instrucciones recibidas, de forma que el día 4 de octubre, cuando llegasen profesores y alumnos, se pudiera comenzar a trabajar como así pasó.

DESARROLLO DEL CURSO

EL día 1 de octubre comenzó a llegar la avanzada del TLP STAFF: dos comandantes y dos suboficiales. Fueron los encargados de revisar alojamientos, edificio 1212, equipo AGE, acomodación de especialistas y aparcamiento, asignando ya a cada uno su lugar de estacionamiento para todo el curso, etc.

El 2 fue el día en que se puso a prueba la famosa "improvisación española", pues estaba prevista la llegada de dos destacamentos y se nos presentaron cuatro.

LOS GRANDES NUMEROS DEL TLP 95/5

—Aviones de transporte

PAIS	DESPLIEGUE		REDESPLIEGUE
Alemania	2 B707 8 C-160	18 pallet	
Bélgica	2 B-737 4 HS-748	6 pallet	
España	4 C-130	9 pallet	
Francia	2 C-130 2 C-160 2 ND-262	10 pallet	
R. Unido	4 C-130	6 pallet	
Holanda	4 F-27		
Noruega	2 C-130		
EE.UU.	6 C-130	6 pallet	
Total	42 avos.	65 pallet	

—Kilómetros recorridos diariamente .. 1.500

—Oxígeno gastado diariamente 370 lts

—Combustible:

JP-8	237.400 lts
Gasolina 100 LL	1.040 lts
Gasolina 97	802 lts
Gasóleo "A"	5.545 lts

Un total de ciento cincuenta personas cuando, según lo planeado, deberían haber llegado ochenta. Por supuesto se les atendió adecuadamente, debiendo adelantar todos los planes de identificación, acomodación en los alojamientos y manutención. Hacemos aquí especial mención al trabajo realizado por el personal de SATA, ya que todos los aviones de transporte para el despliegue se presentaron, como pasaría dos días después, alrededor de la misma hora, a pesar de haberse-

Los cazas
externos: Mirage 2000
del 3° SQN francés
y F-1 del Ala 14.

les requerido por mensaje que escalonaran su llegada para no sufrir retrasos. Como dijimos anteriormente la profesionalidad de nuestro personal de pista evitó la temida demo-

El día 3 fue el de los últimos retoques; al igual que en una obra de teatro la preparación del escenario es un paso fundamental, en este caso nuestro particular escenario se ubicaba en el edificio 1212. Allí surgieron todas las necesidades de pizarras, paneles de corcho, sillas, mesas y, naturalmente, redistribución de lo ya preparado según las nuevas directrices del TLP Staff. Se recibió el equipo AGE procedente de otras bases, al igual que los vehículos y hubo que proporcionar directrices a sus conductores. Por último se produjo la llegada del TLP Staff al completo en un avión HS-748 de la Fuerzas Aéreas Belgas.

El día 4, siguiendo con el símil teatral, fue el de la puesta en escena: bajo un espléndido cielo azul se produjo la llegada de gran parte de los aviones de combate participantes; en total tomaron tierra veintiséis. También se dio recepción y salida a los aerotransportes de apoyo al despliegue, lo cual imprimió una actividad inusitada a la rampa de aparcamiento, ya que todo el mundo ajustó la hora de llegada entre las 12:00 y las 16:00, no produciéndose incidente alguno, a lo que seguramente no fue ajena nuestra Patrona la Virgen de Loreto. El previsible desorden se atajó contando con un comité de recepción que en algún momento se vio desbordado por las peticiones y consultas entre una pintoresca mezcla de monos de vuelo, uniformes y acentos de diferentes países.

Por la tarde, después de la bienvenida oficial del jefe de la Base, Coronel Roda Pérez, hubo un briefing general sobre las regulaciones internas en materia de seguridad, alojamiento y manutención, localización de edificios principales de la base, teléfonos de emergencia, etc. pasando a continuación a tratar temas específicos de coordinación aeronáutica por parte de ESCAO y ACC de Sevilla así como del representante del MOA.

En los sucesivos días poco a poco fue consiguiéndose una correcta organización de los métodos para canalizar las numerosas peticiones que se iban produciendo en el desarrollo del curso, incluso asumiendo el esfuerzo de coordinación añadido que supuso el que nuestra base fuese escogida como alternativa de aterri-



ya numeroso contingente para cooperar en las misiones asignadas a los participantes.

Por otra parte se tomó la decisión de atender a la prensa acreditada, tanto nacional e internacional como local, concentrando a todos los medios de difusión en un día determinado para no interferir la necesaria concentración de profesores y alumnos de tan especial escuela. El día designado fue el 18. La encargada de coordinación con los medios fue DRISDE,

contando con la Oficina de Relaciones Públicas del Cuartel General del Aire.

En la base se reunieron un total de cuarenta profesionales de prensa, radio y TV.

El domingo día 22 llegaron los últimos cazas externos al curso, dos F-14 "Tomcat" procedentes del portaaviones Eisenhower que se encontraba en el Mediterráneo.

Durante todos los días que ha durado el ejercicio la Sección de Erradicación de Aves con que cuenta la base, desempeñó una especial vigilancia y así se demostró en tres días que hubo aviso de presencia de buitres en las proximidades, debida a las altas temperaturas que se han dado este otoño. Y continuando con el apartado de la seguridad en vuelo, allí estaban en todo momento dos helicópteros Superpu-

ma del SAR con su personal dispuesto para acudir a cualquier emergencia que se pudiese producir, lo que afortunadamente no fue necesario.

A causa del gran número de países europeos participantes, la copa de la UEFA tuvo un especial seguimiento en los ratos de ocio, siendo tratados como corresponde los partidos de la semana del 16 al 22, en que los equipos españoles realizaron una buena labor ganando todos sus compromisos.

Los participantes se llevarán de España un recuerdo adicional: a causa del radiante sol que ha acompañado el desarrollo de todo el curso, podrán lucir en sus países de origen un envidiable bronceado en versión agromán, aunque los más atrevidos echaron mano del bañador durante sus horas de descanso. Mientras, en centroeuropa hacía ya algo más que fresco otoñal. ■



Los P-3 del Ala 21 participaron en las misiones TASMO en la localización e identificación de los buques banco.

zaje para la lanzadera espacial norteamericana, casualmente la primera misión en que viajaba un astronauta español. Debido a los aplazamientos en el despegue, la alerta se prolongó varios días pues el horario de todos los lanzamientos coincidía con los vuelos previstos en el curso TLP.

A los ocho días del comienzo del curso se produjo la nota trágica al perder la vida en accidente de automóvil el MSGT Kinchs del 31 FW de la USAF con base en Aviano (Italia), cuando se desplazaba desde Sevilla a la base en vehículo particular.

El día 16 el número de aeronaves en el aparcamiento se incrementó al recibirse los aviones externos al curso. Eran cuatro Mirage 2000 procedentes de Francia, cuatro Mirage F-1 de nuestra querida Ala 14 de Albacete y un E-3A del NAEW. Todos ellos se unieron al