

Misión BAP 44

El destacamento Ámbar

JOSÉ RAMÓN ASENSI MIRALLES
Teniente coronel del Ejército del Aire
MANUEL I. ACASUSO PARDO DE VERA
Capitán del Ejército del Aire



Emblema del destacamento Ámbar

Si tuviese que definir con dos palabras la misión BAP 44 que ha llevado a cabo el destacamento Ámbar del Ejército del Aire, serían ilusión y satisfacción.

Ilusión fue el sentimiento que llenó a todo el personal del Ala 15 cuando se confirmó, a principios de enero, la designación de la unidad para esta misión. A poco de haber celebrado los treinta años de la llegada de los F-18 a España, la unidad volvería a participar en una misión en el exterior, como en numerosas ocasiones anteriores.

El objetivo era proporcionar a los países bálticos la capacidad de policía aérea en el marco de la misión Baltic Air Policy de la OTAN. Nuestro destino: la base aérea de Amari en Estonia.

La misión pudiera parecer sencilla, ya que en España se realiza el servicio de QRA (*Quick Reaction Alert*) permanentemente, y por tanto todas las unidades de caza están familiarizadas con los procedimientos y con las acciones a realizar. Pero en esta ocasión ya no estamos en España. Esta es una misión conocida, pero se lleva a cabo

en un lugar en el que la presencia militar tanto naval como aérea es alta; muy cerca de la Federación rusa, en los límites geográficos de la OTAN con la misma donde se observan todos los trayectos aéreos entre esta y el enclave ruso de Kaliningrado.

Desde ese primer momento de ilusión hasta llegar a la satisfacción de haber cumplido la misión exitosamente pasaron nueve meses repletos de actividad, durante los cuales se generó, preparó, desplegó, operó y replegó el destacamento Ámbar.

Los riesgos variados: espionaje, comportamiento en vuelo de los aviones interceptados, las obras en la pista que nos obligará a operar con menos de 7.000 pies de longitud durante tres meses, ciberataques...

Excelentes aviones: los cinco F-18 han dado un rendimiento insuperable. Armados con el mejor armamento del Ejército del Aire, el sistema de enlace de datos MIDS, los *pods* Litening necesarios para facilitar identificaciones lejanas o nocturnas y los sistemas de guerra electrónica SPAI-900 han estado a la altura de las exigencias de sus pilotos y de la misión encomendada.

El personal del Ejército del Aire extraordinario. Esto no es una sorpresa, pero aun así es justo recordarlo. Más de 300 profesionales han pasado por el destacamento durante los cuatro meses de misión. La mayoría del Ala 15, pero hasta 14 unidades del Ejército del Aire han con-



Visita del presidente del Gobierno y la ministra de Defensa



El JEMA firmando el libro de honor

tribuido con su personal y su experiencia al éxito de la misión en áreas tan diversas como CIS, seguridad, asuntos económicos, contraincendios, combustibles, controladores de interceptación, técnicos de link 16..., y los que nunca llegaron a estar allí, en Estonia. Me refiero a todos los que contribuyeron a que el despliegue y repliegue fuese modélico, a que llegasen los repuestos urgentes en el menor tiempo posible, a los que se leyeron diariamente los SITREP por si era necesario algo, a los que llamaron por teléfono para dar ánimos, a los que se acordaron alguna vez del personal del destacamento durante los meses de misión. Simplemente extraordinario.

Y cosas que contar... muchas. La visita del presidente del Gobierno y la ministra de Defensa, la del JEMAD, la del JEMA. El apoyo constante de la embajadora de España. Y muchas otras visitas de personal de Estonia, Reino Unido, Estados Unidos, a los que orgullosamente se les

«Tras el desayuno en Tallinn, recorreremos cerca de una hora de camino por carretera hacia la base aérea de Amari. Esta vez hemos sido más afortunados que las anteriores participaciones en el BAP, participamos de mayo a agosto, el paisaje es verde y las temperaturas se asemejan a la estación primaveral española. Llegamos a la base, todo está impoluto, es una base aérea pequeña pero completa, y su misión principal es la de apoyar a la policía aérea.

Una vez dentro de las instalaciones del barracón de alarma se aprecian ciertas diferencias con el de Zaragoza. La sala de tripulaciones es pequeña y está rodeada de pizarras con datos, horas, cartas de navegación, y la principal diferencia, un listado de los *A-Scramble* que se han efectuado. En la misma se puede ver que la actividad aérea se ha visto incrementada respecto al anterior relevo de la Fuerza Aérea alemana.

den de *scramble* antes de que suene la chicharra. También disponemos de un programa en el que podemos llevar un seguimiento de todas las trazas, comprobar sus parámetros de vuelo y si utiliza transpondedor o no.

Durante el relevo del servicio, el personal de inteligencia del destacamento nos actualiza la actividad en la zona. En los días anteriores ha habido bastante presencia aérea rusa debida a un ejercicio que tenía lugar en Kaliningrado. Se interceptaron, en su vuelo de posicionamiento, a unas catorce aeronaves entre transporte, caza y bombarderos. Por lo que se sabía que tenían que volver, y hoy podría ser el día.

Los días suelen ser tranquilos, pero hay que estar comprobando la meteorología y el espacio aéreo porque nunca sabes cuando puedes salir a volar. En cuestión de minutos puedes estar volando con armamento real e interceptando aviones militares rusos o cualquier otra aeronave que represente un riesgo para la aviación civil.



F-18 español (foto: Pablo Blanco)

mostraba los aviones, el personal y su misión... el compromiso de España con sus aliados.

La satisfacción, al final: más de 600 horas de vuelo, 36 misiones de *A-Scramble* (alarmas reales) y unas cien aeronaves interceptadas. Y la vuelta a casa sin novedad.

¿Pero en qué se traduce todo eso... en el avión? ¿Qué hace un piloto ahí arriba durante una misión de interceptación? ¿Qué siente?... Eso es lo que uno de nuestros pilotos ha decidido compartir con todos los lectores de la Revista, de forma que podamos visualizar una misión volada por el destacamento Ámbar:

En cuanto a las ayudas informáticas, disponemos de comunicaciones seguras que nos permiten estar en contacto con las salas de control y que será la principal vía por la que nos llegará la or-

Así fue que, tras una mañana sin mucha actividad aérea, justo después de la comida, cuando el cuerpo se relaja en plena digestión y antes de que mi compañero pudiera avisarme de la conversación que ha tenido con el sistema de mando y control, suena la chicharra. Ese sonido, que por mucho que lo hayas escuchado en ocasiones anteriores o aunque estés prevenido, siempre altera la tran-



A-Scramble (foto: Pablo Blanco)



Pilotos de F-18 del EA (foto: Pablo Blanco)

quilidad del que lo oye. Rápidamente, nos ponemos el traje anti-g, el chaleco de supervivencia, y en escasos minutos estamos con el avión en marcha esperando la orden de *A-Scramble*, la cual nos llevará a rodar y despegar en pocos segundos.

Son pocas las misiones en los que tu nivel de estrés comienza en su punto más alto, justo en la puesta en marcha. Es el caso del QRA estás tranquilamente en tu barracón y, de repente, la citada chicharra hace que corras hacia

el avión y en breves minutos tengas que lidiar con controladores aéreos, centros de mando y control y, además, poner en marcha el avión. Puesto que el avión está anteriormente preparado para un arranque tipo «scramble», la puesta en marcha es rápida y sencilla. Pero en el caso de tener cualquier complicación, hay que tomar decisiones rápidas, conocer muy bien el avión y saber qué «te puedes» llevar a volar y qué no. En el momento en el que el avión está listo para rodar e ir a volar, ese nivel de estrés se reduce considerablemente; ya estás ante lo conocido, pero sabiendo que en cualquier momento puede cambiar.

Mientras esperábamos órdenes, el controlador de interceptación estonio nos actualiza la información. Se trata de un «paquete» de aviones de todo tipo, Careless (TU-154), Crusty (TU-134), Fencer (SU-24), Flanker (SU-27/30) y Fullback (SU-34), seguramente los que el otro día volaron a Kaliningrado. En ese momento ambos pilotos nos sentimos afortunados de estar ahí, pero también respeto por lo que

pueda pasar. Respeto, ya que, siendo una misión de paz, hay que observar minuciosamente toda la normativa, y cualquier error podría tener grandes repercusiones mediáticas e incluso políticas.

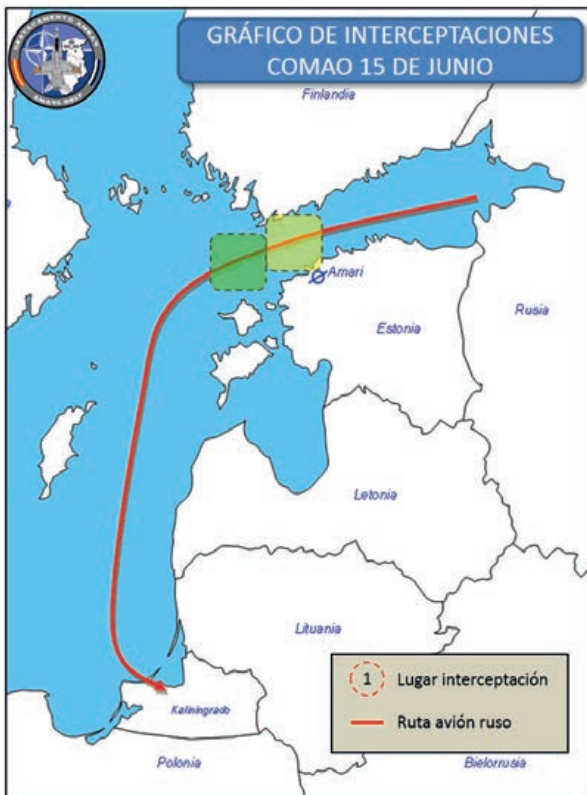
En el momento en el que escuchas la orden de *A-Scramble* ya no hay lugar para pensamientos ajenos a la misión, la atención es máxima, pedimos los datos de *scramble* y la autorización del control de tráfico aéreo, y en breves segundos estamos en el aire.

Una vez en el aire realizamos el procedimiento con el cual dejamos el avión preparado para lo que pueda ocurrir. Buscamos



con nuestros sensores las trazas que nos está localizando el controlador de interceptación y seguimos sus indicaciones para realizar la interceptación. Al aproximarnos al primer grupo podemos ver en nuestro *pod* Litening que se trata de un avión de transporte VIP escoltado por seis cazas. Al posicionarnos en distancia de alcance visual, nos llega a costar adquirir a los siete aviones por la formación que llevan y la distancia entre ellos. Se produce una llamada de mi punto, tally 7, que según el vocablo abreviado significa que tiene a los siete aviones «no amigos» en contacto visual. Llamada que en ejercicios o en territorio nacional sería prácticamente imposible escucharla, ya que nunca se suelen agrupar tantos aviones en una formación y menos que no sean «amigos».

Seguimos las indicaciones del CAOC (*Combined Air Operations Center*) de Uedem a través del controlador de interceptación lituano que nos indica que no procedamos a una identificación cercana y que únicamente identifiquemos aeronaves y tipo. En ese momento te das cuenta de que esos aviones de los que tanto te



han hablado, que tantas veces has visto en conferencias y reportes de inteligencia existen y los tienes a menos de una milla. Se trataba de un avión VIP, el cual iba escoltado por seis cazas tipo Flanker y Fullback. Tras escoltarle durante unas millas, volando entre Finlandia y Estonia sobre aguas internacionales, el controlador nos manda romper la interceptación. Dos F-18 finlandeses se acercan interceptando el grupo; serán ellos los que finalicen la escolta hasta que salgan de la zona de interés.

A50 Mainstain AWACS



La coordinación del espacio aéreo del Báltico es compleja, hay aviones de distintas nacionalidades realizando policía aérea. Algunos son miembros de la OTAN, otros como Finlandia o Suecia no, por lo que los procedimientos que utilizan son distintos. Es por ello que hay cartas de acuerdo entre los mismos para que, dado el caso, la coordinación sea efectiva. En la mayoría de los *A-Scramble* se pro-



F-18 interceptando a tres Flanker de la marina rusa (foto: Pablo Blanco)

ducen solapamientos de interceptaciones, y gracias al buen hacer de los controladores se realizan de manera efectiva.

Horas después, nos enteramos por fuentes abiertas que el avión VIP transportaba al ministro de Defensa ruso Sergúei Shoigú, motivo de la reforzada escolta por parte de los cazas rusos.

Tras la finalización de la primera interceptación, el controlador nos sigue dando instrucciones para interceptar más grupos que venían en secuencia. Llegamos a interceptar más de quince aviones de toda clase, divididos en varios grupos.

Como curiosidad, cabe decir que al interceptar uno de los aviones de transporte, y llevando ya un tiempo junto a él, aparecieron dos Flanker rusos que venían a interponerse entre nosotros y un Crusty. Al recibir la información del controlador, decidimos separarnos uno a cada lado del Crusty, siempre manteniendo la cobertura visual entre nuestra formación y dejarles paso a la vez que los adquiríamos visualmente entre nosotros.

En otra interceptación, los dos aviones rusos que escoltaban a otro VIP, realizaron un fuerte viraje de 360° llegando a darnos el «morro». Al ver que continuaban virando, proseguimos con



F-18 español patrullando los cielos bálticos

la interceptación, aunque cierto es que se nos erizó el pelo por unos instantes, ya que, como he descrito anteriormente, realizar lo incorrecto puede conllevar consecuencias mediáticas y para la seguridad de la aviación civil.

Tras interceptar al último grupo y llegando ya a nuestro «bingo», solicitamos la recuperación. Tras sortear un núcleo tormentoso en las proximidades de la base y ya recopilando mentalmente las imágenes que acabábamos de presenciar, aterrizamos en Amari sin mayor novedad.

La meteorología en estas latitudes, es cambiante y bastante extrema aunque no ha sido un factor determinante, como debió ser para nuestros compañeros del Ala 11 y del Ala 14, que vinieron en pleno invierno y sufrieron bajas temperaturas, con hielo y nieve. Las tormentas primaverales fueron a menudo un factor a considerar, ya que se forman de manera rápida y muchas veces los tres países bálticos contaban con las mismas condiciones meteorológicas. Pero cuando el tiempo acompaña, volar sobre esta zona sorprende por su verde paisaje y su planicie; la elevación máxima en Estonia es de 318 metros sobre el nivel del mar.

Otra diferencia notable son las horas de luz: en estas fechas nunca se oscu-

rece el cielo tras el ocaso, el crepúsculo vespertino se alarga hasta que llegan las tres de la madrugada que es cuando la luminosidad vuelve a aumentar de nuevo hasta la salida del sol. Este hecho motivó el que muchos compañeros sufriesen trastornos del sueño, sobre todo al inicio de sus relevos.

Al rodar hasta la entrada del barracón de alarma nos espera el equipo de armeros, mecánicos de línea y demás personal del destacamento que estaba de servicio. El engranaje funciona con precisión para que en el menor tiempo posible los dos F-18 puedan estar operativos de nuevo. Aunque no somos muchos los que estamos de servicio cada día en el barracón, todos sabemos que la maquinaria lleva tiempo funcionando, y esta se compone de muchos profesionales que desde Amari o desde Zaragoza trabajan como un equipo para que la misión salga adelante.

Tras llegar a la sala de pilotos, aún queda trabajo por hacer. Hay que rellenar los libros de mantenimiento del

avión, descargar imágenes y rellenar el informe de la misión. Además hay que estar atentos al estado de los aviones y resolver cualquier contingencia para poder dar como operativos los aviones cuanto antes al CAOC Uedem.

Una vez con los aviones operativos y el *debriefing* concluido, nos acercamos a la pizarra y con satisfacción rellenamos nuestro nuevo *A-Scramble* al listado, acompañado de los aviones que se interceptaron y de nuestros apodos: Subjet y Mono. Ahora sí, ya estamos listos para continuar con el servicio».

Sirva este «vuelo» como homenaje a nuestros compañeros, los pilotos de caza Borja Aybar y Fernando Pérez. DEP. •



Relevo de misión (foto: Pablo Blanco)



Foto fin de misión tras la ceremonia de relevo