

# Vliegbases Eindhoven: HUB europeo de aviación de transporte militar

**ANTONIO PONCELA SACHO**  
*Comandante del Ejército del Aire*

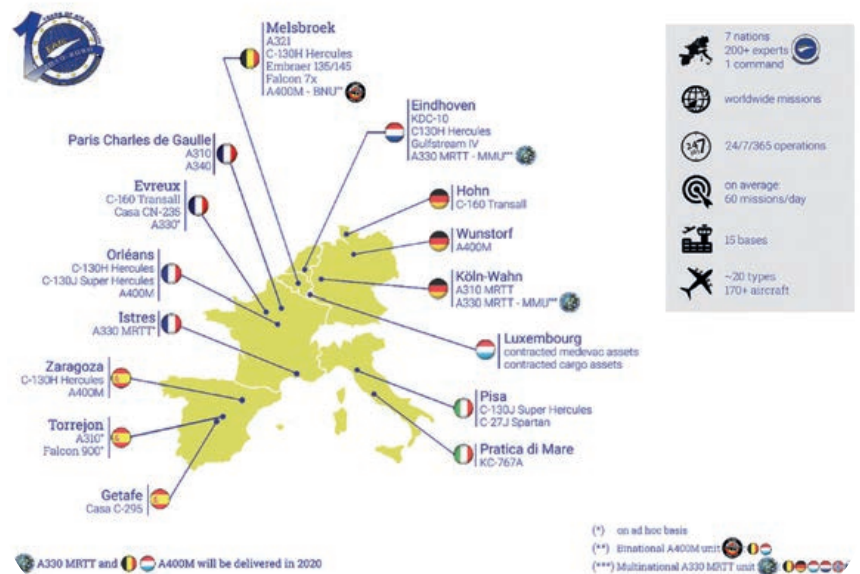
La ciudad de Eindhoven se ha convertido, durante los últimos quince años, en un referente europeo del transporte militar, acogiendo en las instalaciones del Ministerie van Defensie algunos de los principales órganos de gestión y ejecución para la realización de iniciativas comunes a diferentes países del ámbito europeo



Con una cifra superior a 200000 habitantes, Eindhoven es la quinta ciudad de los Países Bajos. Desde su reconstrucción después de la Segunda Guerra Mundial, el desarrollo industrial asociado a la vanguardia tecnológica es uno de los santos y señas de esta provincia del sur de los Países Bajos. Así, además de albergar las instalaciones de la empresa Phillips, buque insignia de la ciudad, acoge en la actualidad numerosos proyectos de I+D+i, como Brainport Eindhoven, foro donde convergen empresas y universidades en busca del avance tecnológico en un entorno sostenible y ecológico.

Paralelamente a este desarrollo industrial, Eindhoven se ha convertido durante los últimos años en un importante centro de gestión del transporte militar, principalmente aéreo. En las instalaciones de la Vliegbasis Eindhoven (base aérea de Eindhoven), se ubican importantes unidades nacionales, como los escuadrones de KDC10, Gulfstream IV o C130, junto a otras multinacionales especializadas en la gestión y el movimiento de carga y personal, lo que ha convertido a esta base en uno de los más importantes HUB (punto de conexión) europeos en la gestión del transporte aéreo militar. De manera principal son tres las organizaciones presentes: el MCCE (Movement Coordination Centre Europe), el EATC (European Air Transport Command), y el MMU (Multinational MRTT Unit), que comenzó a realizar sus primeros vuelos durante el segundo semestre de 2020.

Estas unidades tienen, más allá de su carácter multinacional, una característica común: la búsqueda de sinergias para lograr una mayor eficiencia en el transporte militar europeo. Las soluciones conjuntas y el compartir capacidades entre los países que conforman estas organizaciones, constituyen la respuesta a la necesidad de las operaciones militares de llegar más lejos, más rápido, y a un menor coste.



## EUROPEAN AIR TRANSPORT COMMAND: SEVEN NATIONS, ONE COMMAND

Este mando multinacional, que cuenta con más de diez años de antigüedad, ejerce el control operativo sobre 23 tipos diferentes de aeronaves, hasta un total de 170 aviones. Este sistema de compartir recursos para el transporte aéreo se basa en que los estados miembros (Alemania, Bélgica, España, Francia, Italia, Luxemburgo y Países Bajos) ponen a disposición de la organización una gran parte de su flota de aeronaves dedicadas al transporte militar, convirtiéndose en un modelo práctico de pooling and sharing. Además de misiones puramente logísticas y de abastecimiento de tropas y movimiento de personal en zona de operaciones, se llevan a cabo reabastecimientos en vuelo, y aeroevacuaciones médicas, así como misiones de entrenamientos y lanzamientos paracaidistas.

De este modo, la División de Operaciones del EATC, núcleo de la gestión multinacional de las aeronaves, recibe las peticiones individuales de cada país, y comienza el proceso de encajar cada una de ellas en la solución óptima para aprovechar al

máximo la capacidad de cada avión, estableciendo las rutas más eficientes. Con el fin de obtener la interconectividad y visibilidad necesarias, se utiliza como herramienta informática el sistema MEAT (Management of European Air Transport), que permite a cada usuario conocer, en tiempo real, el estado de sus solicitudes de transporte (ATR, Air Transport Request), y la solución que el EATC ha encontrado para dar respuesta a dichas necesidades.

Una de las claves del éxito de este modelo es la flexibilidad. Cada estado se reserva la potestad de requerir la transferencia de autoridad de sus aeronaves de manera individual. En cuanto al sistema de compensación de horas de vuelo, el principio básico es el de un intercambio no monetario, en base al sistema ATARES (Air Transport and Air to Air Refuelling and other Exchanges Services), que toma como referencia unitaria para calcular las EFH (Equivalent Flying Hour) el precio estimado de una hora de vuelo de C130 y C160. De este modo, se logra un mejor aprovechamiento de la capacidad de las aeronaves, y por tanto, una mayor eficiencia, permitiendo un ahorro en términos globales para todas las naciones.

Para el coronel español José Vicente Nieto Guerrero, jefe de la División de Operaciones, «a lo largo de sus diez años de existencia, el Mando Europeo de Transporte Aéreo ha demostrado el pleno acierto de la idea que llevó a su creación: integrar bajo una sola organización el personal y las responsabilidades nacionales de preparación y utilización de las capacidades de transporte aéreo, asegurando al mismo tiempo el más alto nivel de estandarización y seguridad de vuelo. Fruto del trabajo coordinado de los hombres y mujeres de las siete naciones que lo forman, esta idea inicial, ampliada después a los ámbitos del reabastecimiento en vuelo y la aeroevacuación médica, no solo ha permitido un empleo más eficiente, si cabe, de los medios disponibles, si no que ha llevado al EATC a convertirse en un referente internacional en el ámbito de la movilidad aérea».

El aumento de la capacidad, y la variedad de respuestas posibles resulta vital para que se puedan llevar a cabo todos los requerimientos de vuelo, aumentando la movilidad aérea, factor fundamental en las operaciones militares modernas.

Además del aumento de la eficiencia en el plano operativo, el EATC cuenta con otros elementos que inciden en la optimización de recursos, como la División Funcional, dedicada a la armonización y estandarización de procedimientos, de modo que se logre una mayor interoperabilidad entre los medios de diferentes naciones. Además, se ha fomentado un diálogo continuo entre las diferentes fuerzas aéreas, lo que se ha traducido en oportunidades de entrenamiento conjunto, como el que se lleva a cabo en la ETAC (European Tactical Airlift Centre), con sede en Zaragoza.



*Operador MEAT*

El futuro de la organización se encuentra ligado a la continuidad en el uso de variados medios, pero también a la modernización de la flota de aeronaves europea, con la adquisición de nuevos A400M, o el proyecto del avión multirol MRTT (A330), cuyos primeros aviones ya están en Eindhoven, en la recién creada Multinational MRTT Unit.



*Imagen cedida por la nación al EATC*



Imagen cedida por la nación al EATC

### MOVEMENT COORDINATION CENTRE EUROPE: PROMOTING SINERGIES

El objetivo principal del MCCE es lograr una eficaz coordinación entre países y organizaciones en el campo del transporte multimodal, de tal modo que se logren sinergias y se puedan realizar transportes logísticos combinados. Desde su creación en el año 2007, nuevos países se han ido sumando a esta iniciativa, hasta contar actualmente con 28 estados, entre los que se encuentra España.

El MCCE no realiza misiones operativas por sí mismo, pero lleva a cabo las coordinaciones entre los países miembros para encontrar los recursos que cubran las necesidades nacionales allí donde un país no es capaz de llegar por sí mismo. Se constituye así como un intermediario entre el país que requiere un servicio, y los posibles proveedores, buscando soluciones compartidas. Las misiones susceptibles de ser coordinadas incluyen el transporte

aéreo, terrestre y marítimo, así como el reabastecimiento en vuelo.

Sus acciones toman especial importancia en el apoyo a las operaciones de gestión de crisis y de catástrofes, allí donde la escasez de medios de transporte estratégico hace necesaria la cooperación para reducir el tiempo de reacción y la huella logística en zona de operaciones.

En el modo de operación normal, las naciones y organizaciones como el EATC dan visibilidad a los medios con que cuentan, así como las misiones nacionales que van a llevar a cabo, para que de este modo pueda haber terceros países (también miembros de la organización u otros que lo hagan a través de estos) que soliciten un uso parcial, o un medio dedicado para una necesidad específica que no puedan cubrir con sus propios recursos.

Compartiendo ubicación con el MCCE, se encuentra el SALCC (Strategic Air Lifting Coordination Cell), unidad que se encarga de coordinar el SALIS (Strategic Air Lifting International Solution), cuyo objetivo es dar el mejor uso a los aviones de que dispone (IL-76, AN-124, AN-225, y AN-22). Esta célula trabaja en estrecha colaboración con el MCCE para ofrecer sus recursos a los países miembros que puedan estar interesados.



Material portugués con destino República Centroafricana (MINUSCA) a bordo de un SALIS AN-124. (Imagen: MCCE)



*Primer avión recepcionado del multinacional MRTT Unit (Imagen: MMU)*

### MULTINACIONAL MRTT UNIT

Con el aterrizaje del primer avión A330 MRTT (Multi Rol Tanker Transport) el 30 de junio de 2020 en la base de Eindhoven, el proyecto Multinational MRTT Unit (MMU) se convirtió en una realidad. Consiste en un ambicioso plan para compartir aeronaves, al que se han unido Países Bajos, Luxemburgo, Alemania, Noruega, Bélgica y la República Checa. Las misiones principales que llevará a cabo la unidad serán el reabastecimiento en vuelo, el transporte militar y la aeroevacuación médica.

La idea originaria surgió en el año 2012, partiendo la iniciativa de la Agencia Europea de Defensa, al poner de manifiesto un déficit de medios de reabastecimiento en vuelo. Desde entonces, la colaboración de OTAN y UE, materializado en sus agencias NSPA y OCCAR, ha dado lugar a un proyecto que ha ido sumando nuevos miembros hasta los seis actuales.

La base principal (Main Operating Base) se ha ubicado en Eindhoven,





desde donde operarán cinco aviones, y cuenta con una base secundaria (Forward Operating Base) en Colonia, que albergará otros tres aviones.

Este proyecto también se basa en el principio de *pooling and sharing*, de modo que los países miembro tienen acceso al uso compartido de las aeronaves, estableciéndose, como en los casos anteriores, los mecanismos de compensación correspondientes en función de la participación de cada país en el MMU. Además, el control operativo de las misiones que realicen sus aviones estará a cargo del EATC, lo que atiende al principio básico de visibilidad, y pone las aeronaves a disposición de los países que forman parte del EATC, incluidos los que no se han sumado al proyecto MMU. De este modo, mediante



Visita de miembros españoles del EATC al MMU, apoyada por personal de Airbus

el mecanismo Atores, aumenta la versatilidad y las posibilidades de compartir recursos logísticos, característica común a las unidades internacionales con sede en la base de Eindhoven.

#### LA REPRESENTACIÓN ESPAÑOLA

España es uno de los países con mayor participación en el complejo de transporte logístico ubicado en

Eindhoven. Al trabajo desempeñado en la Sección de Operaciones en el MCCE, en el EATC hay que sumar los 23 militares del Ejército del Aire y un teniente coronel del cuerpo militar de sanidad con la especialidad de médico de vuelo. Nuestro contingente ocupa puestos estratégicos de vital importancia, como la jefatura de la División de Operaciones, o puestos clave

en Mission Control, encargado del seguimiento en tiempo real de las aeronaves en vuelo. Además, se ha producido la transferencia del control operativo de las aeronaves del Ala 31 y Ala 35, así como determinadas misiones que realiza el Grupo 45.

Y en cuanto al MMU, si bien España no se ha unido al proyecto, la transformación del A330-200



en el A330 MRTT tiene lugar en las instalaciones de Airbus en Getafe, donde se llevan a cabo las modificaciones necesarias para convertir la aeronave en el avión multipropósito que se incorpore a la MMF (Multinational MRTT Fleet). Además, el INTA es el responsable de emitir el certificado técnico de la aeronave, para que esta versión pueda ser operada militarmente.

### CONCLUSIONES

Durante los últimos 15 años, Eindhoven se ha convertido en un centro neurálgico para compartir de recursos logísticos militares en el ámbito europeo. Este hecho es especialmente significativo en el transporte aéreo militar, con el establecimiento de unidades multinacionales operativas como el MMU, organizaciones dedicadas

al control, como el EATC, u otras que gestionan los recursos con que cuentan los diferentes actores, como el MCCE.

España, con su presencia y participación en todo el proceso, se ha situado entre los países europeos a la vanguardia de la obtención de recursos compartidos para dar soluciones a las necesidades comunes de las naciones. ■

