

La participación española en el programa ENJJPT



RODRIGO RUIZ CORDERO

Cada año, la Academia General del Aire selecciona a un pequeño número de alféreces de cuarto entre aquellos con las mejores notas de vuelo y los envía a Texas para realizar el curso de caza y ataque.

Durante un año se entrenan junto a futuros pilotos de combate e instructores llegados de todos los países de la Alianza Atlántica, tomando parte en un programa de adiestramiento multinacional único en el mundo.



Cartel de bienvenida a la base aérea de Sheppard, huesped del programa ENJJPT



Los tres alféreces caminando juntos hacia la línea de vuelo. Dos de ellos llevan puesto el equipo completo para la siguiente misión

El Euro-NATO Joint Jet Pilot Training Program (ENJJPT) surge de la necesidad de dar solución a una serie de desafíos comunes que afectaban negativamente a las fuerzas aéreas de muchos miembros de la Alianza Atlántica. En Europa, las malas condiciones climáticas, las limitaciones de tráfico aéreo y los elevados costes resultantes del mantenimiento de programas de entrenamiento propios dificultaban la preparación para el combate que en plena Guerra Fría parecía inevitable. La solución la encontraron en la localidad de Wichita Falls, al norte de Texas. Con más de 250 días soleados al año, un gran espacio aéreo y unas instalaciones capaces de acomodar un proyecto de tal envergadura, la Base Aérea de Sheppard se convertiría en el hogar de un programa de entrenamiento conjunto que superara todas esas adversidades. Los participantes europeos, trasladarían parcial o completamente su instrucción a Estados Unidos, que se beneficiaría a cambio de una mejora significativa en la interoperabilidad con sus socios. En octubre de 1981 quedaba oficialmente inaugurado el ENJJPT,



El T-6A Texan II es el entrenador básico de la USAF, el equivalente americano del PC-21

con los costes repartidos de forma equitativa en función de las cuotas de participación. España se incorporó oficialmente en septiembre de 1995 y actualmente tres alumnos y tres instructores forman parte del programa.

El 80th Flying Training Wing es el responsable de llevar adelante el desarrollo del proyecto. Se trata de una unidad singular. Si bien su comandante y segundo comandante son norteamericanos, el resto de puestos de mando y operaciones están abiertos a ser ocupados por oficiales de los demás países, y rotan continuamente. Pese a que catorce naciones forman parte de esta empresa, la camaradería es total. Un escuadrón puede tener un comandante alemán, un oficial de operaciones italiano y un instructor holandés volando con un alumno estadounidense. En aras de evitar sobrecargar el sistema, cada país debe intentar aportar tantos instructores como alumnos envíe en un año determinado. Aun así, la unidad tiene por delante una tarea de monumental complejidad, puesta de manifiesto por el enorme volumen del programa. La totalidad de pilotos de combate de un

buen número de fuerzas aéreas europeas y la mitad de los americanos se adiestran en Sheppard. En una jornada ajetreada pueden llegarse a realizar casi 300 salidas. Más de 1400 personas, entre civiles y militares, prestan apoyo a ENJJPT, haciendo posible alcanzar estas cotas de rendimiento. Llama la atención el papel tan extensivo que desempeñan los contratistas militares en

Estados Unidos. La mayor parte del mantenimiento y el servicio de los aviones se subcontrata a terceros.

PLAN DE ESTUDIOS

Al haber sido diseñado de común acuerdo entre los diferentes miembros, el programa es modular y flexible para adaptarse a las necesidades de cada fuerza aérea. La unidad dispone de 200 aparatos



El alférez y su instructor, ambos españoles, ultiman los preparativos para la misión. Nótese el símbolo de un toro en la funda del casco, símbolo del 469th Flying Training Squadron Bulls



Emblema del 459th Flying Training Squadron Twin Dragons, uno de los dos escuadrones de entrenamiento básico



Un alférez posa junto a su entrenador T-38C Talon



Un alférez se acomoda en la carlinga del T-38. Nótese el parche con la bandera de España en su hombro izquierdo

distribuidos en cinco escuadrones. Dos están compuestos de T-6A Texan II y llevan a cabo la instrucción básica de aquellos alumnos que solo han volado entrenadores ligeros monomotor de pistón en la fase elemental. Los otros tres están dedicados al entrenamiento avanzado, misión para la que cuentan con el T-38 Talon. Los españoles completan su adiestramiento básico en San Javier a lo largo del tercer y

cuarto curso académico con lo que no necesitan pasar por el Texan. Al llegar a Sheppard son destinados directamente al 469th Flying Training Squadron «Bulls» (en el caso que fuesen cuatro, dos de ellos quedan encuadrados en el 90th Boxing Bears), responsable de la fase inicial del curso de reactores denominada Undergraduate Pilot Training. Aquí, los alumnos aprenden a dominar el vuelo instrumental, la navegación a

baja cota y a volar en formaciones de dos y cuatro aparatos, básicas y avanzadas. En las primeras, los aparatos vuelan uno junto al otro. En las avanzadas, el tipo de vuelo se asemeja más a la situación que experimentarán en una formación de combate, con los demás aviones separados por una mayor distancia. Una vez completada la fase inicial, reciben sus alas en una ceremonia cargada de emoción. A uno de los



T-38C Talon despegando en pareja. EN es el indicativo de cola de los aviones basados en Sheppard y RA es el de aquellos asignados a Randolph, otra base de entrenamiento de la USAF, también en Texas



Un alférez español a los mandos de un T-38 en formación, sobrevuela la base aérea de Sheppard

alféreces le fueron impuestas por su padre, comandante del Ejército del Aire.

Los alumnos son transferidos entonces al 88th Squadron Lucky Devils para la segunda etapa designada Introduction to Fighter Fundamentals, diseñada para consolidar las aptitudes básicas requeridas para ser piloto de caza. Por primera vez, los estudiantes tomarán los mandos del aparato con la intención de aprender a usarlo como un sistema de armas, la razón última de la existencia del avión de combate. El adiestramiento incluye BFM (maniobras básicas de combate), ACM (maniobras en combate aéreo), CAS (apoyo aéreo cercano) y aire-superficie. Existen tres modalidades de IFF distintas. La primera, aire-aire, está destinada a aquellos destinados a aparatos de superioridad aérea, fundamentalmente el F-22 Raptor y algunas va-

riantes del F-15. La especialidad de ataque al suelo es competencia exclusiva del A-10 Thunderbolt II. Los aviones en el inventario del Ejército del Aire son cazabombarderos polivalentes, de ahí que los pilotos españoles se adiestren para ambos escenarios. Es la denominada Track B, una com-



Emblema del Ala de Entrenamiento n.º 80

binación de las otras dos. De forma paralela, los oficiales seleccionados como instructores de ENJJPT deben pasar ocho meses en EEUU completando un curso con etapas similares al que realizan sus estudiantes.

El día en la vida de un alumno puede variar según el periodo en el que le haya sido asignada la misión, si es que ese día en particular tiene un vuelo programado. Cuando llega el momento de volar, la jornada comienza con los preparativos en la sala de briefing. Se comprueba la meteorología y posibles NOTAM (Notice To Air Missions), para alertar a las tripulaciones de posibles peligros a lo largo de una ruta que pueda afectar a la seguridad del vuelo, como podría ser el cierre de una pista. En las misiones de ataque al suelo, el ordenador de a bordo simulará el lanzamiento de bombas. Sin embargo, los pilotos realizan la



T-38C Talon en un refugio con librea grisaceá, la estándar para los entrenadores de la USAF



Los tres alféreces en Sheppard para participar en el ENJJPT posan junto a un entrenador T-38C

simulación en un polígono de tiro. Por esta razón, han de coordinarse con su control aéreo del polígono antes de partir. Finalizados los preparativos, ya solo queda el *briefing* con los instructores. El alumno será informado por el profesor que irá con él en el avión y por el que hará las labores de enemigo. Para equilibrar la partida, este último tendrá limitada la potencia y los G a los que podrá someter a su aparato. Una vez en el aire, las misiones duran aproximadamente unos cuarenta y cinco minutos. En los primeros combates,

el alumno ha sido alertado de las acciones del enemigo, pero progresa su entrenamiento, los únicos datos de los que dispondrá de antemano serán las condiciones iniciales del enfrentamiento en las que comenzará el envite. Terminada la misión, toca volver a la oficina para el debriefing, muy importante para consolidar la lección aprendida y corregir errores. Cuando no tienen vuelos programados, los alumnos aprovechan para estudiar y preparar la siguiente misión, tanto en clase como en el simulador.

INSTRUCCIÓN 2.0

La instrucción ha cambiado radicalmente en las últimas décadas. Atrás quedan ya los tiempos en los que el alumno tan solo contaba con su profesor y un póster de la cabina en la pared de su camareta. Con la revolución de las tecnologías de la información, se ha incorporado todo un abanico de nuevas herramientas digitales para ayudar al estudiante a llegar mejor preparado a la plataforma, siguiendo la máxima «simula para aprender y vuela para confirmar». A día de hoy es posible familiarizarse con los instrumentos, sistemas e interruptores de la aeronave empleando gafas de realidad virtual. Mediante el uso de aplicaciones de software se simulan comprobaciones prevuelo y se mejora la orientación en el área local de operaciones. Al mismo tiempo, se han aumentado las horas de simulador. Esto permite descargar al avión de horas de instrucción innecesarias que pueden ser impartidas en clase, poniendo un mayor énfasis en el tipo de vuelo que el alumno realizará tras graduarse.

Más allá de mejorar la eficiencia y la calidad educativa, el nuevo plan de estudios 2.0 permite a los aspirantes acelerar su aprendizaje, liberando así espacio para formar a más alumnos y ayudar a atajar las graves carencias de pilotos que afectan a muchos miembros de la OTAN.

VOLAR UN TALON

El T-38 Talon es el reactor de entrenamiento avanzado de la USAF. Desde su primer vuelo en 1959, acumula ya más de 60 años en servicio. Su velocidad máxima de Mach 1,3 lo convierte en el único entrenador supersónico en servicio en una fuerza aérea occidental junto al F-5BM del Ejército del Aire. Tomando tierra a entre 160 y 200 nudos en función de su peso, es además el avión con la mayor velocidad de aterrizaje en el inventario de la USAF y muy



T-38C en vuelo. Se trata de un ejemplar singular. Pese a pertenecer al 88 FTS, lleva la banda del 97 FTS Devil Cats, un escuadrón de la reserva que carece de aviones asignados

superior a los 120 nudos del PC-21 Pilatus, del que vienen los españoles. Según la configuración y la cantidad de combustible remanente, el aterrizaje puede tornarse un verdadero desafío, al menos al principio, cuan-



Cola de un T-38C del 88th Squadron Lucky Devils, dedicado al curso IFF. EN es el indicativo de la base de Sheppard, se aprecian tanto el emblema de la OTAN como el del Air Education and Training Command

do el alumno está familiarizándose con el aparato. El avión data de una época en la que la velocidad y el rendimiento eran consideradas las características definitivas; prestaciones que le valieron el sobrenombre de «Cohete Blanco», por el antiguo color de su librea.

Es sin duda una aeronave compleja y su manejo requiere de mucha pericia. La escasa superficie de sus planos y la ausencia de dispositivos hipersustentadores hace necesario desenvolverse en un rango alto de velocidades para no perder sustentación. El empuje lo proporcionan dos motores J-85-GE-5. Pese a su reducido tamaño, consumen mucho más combustible que los de entrenadores más modernos, limitando severamente su alcance y autonomía.

Sólo en Sheppard, permanecen operativos más de 135 aparatos. La versión del Talon actualmente en servicio es la C, con la excepción de algunos ejemplares de la versión A utilizados para desempeñar el papel de Agressor, emulando al enemigo para mostrar a los pilotos que esperar en un combate aéreo. Aunque no se han producido nuevos fuselajes desde 1972, los aviones han sido sometidos a actualizaciones signi-

ficativas, incluyendo cambios en la motorización y la aviónica a principios de los 2.000. Estas modernizaciones han mejorado la fiabilidad de los motores y han aumentado su empuje a baja altura. Con respecto a la aviónica, las mejoras incluyeron Head-up display (HUD), GPS, sistema de alerta de tráfico y evasión de colisión (TCAS) y consolas multifunción de cristal líquido.

Aún con todo, el paso del tiempo es inexorable. El plan de estudios del T-38 fue concebido pensando en la transición hacia aparatos de tercera y cuarta generación. Los alumnos se acomodan en carlingas por las que un día pasaron los pilotos de Vietnam y la Guerra del Golfo. El T-7A Red Hawk de Boeing-Saab fue seleccionado en 2018 como ganador del programa T-X, que proporcionará a la USAF un nuevo entrenador más apropiado para facilitar la acomodación a los aviones de quinta generación, cuya demanda es cada vez más creciente (siete de los catorce países miembros de ENJJPT ya han adquirido el F-35). Está previsto que alcance su capacidad operativa inicial en 2027, aunque después de los numerosos retrasos acumulados, no



Los tres alféreces junto a los dos instructores también españoles

supondría locura alguna aventurarse a decir que el T-38 estará en servicio hasta bien entrada la próxima década.

LAS VENTAJAS DE PARTICIPAR EN ENJJPT

Tras varios meses destinado en Estados Unidos, los alumnos no dudan en su respuesta cuando le preguntamos cómo les ha beneficiado su participación en ENJJPT. Formarse en un ambiente multinacional, con colegas

procedentes de varios países aliados, le lleva a uno a forjar relaciones, tanto de amistad como profesionales, con aquellos con los que es más que probable que se vuelva a encontrar en un futuro no tan lejano. España participa en ejercicios multinacionales como el Red Flag en Nevada. Además, toma parte en misiones de la OTAN como la Policía Aérea del Báltico. En ambos casos, el español tendrá que coordinarse y entenderse con oficiales y pilotos de distintos países. Experi-

mentar ese entorno a una edad tan temprana otorga un conocimiento que no es posible encontrar en otro lugar. Tras más de cuatro décadas desde su establecimiento, el programa continúa cumpliendo con los propósitos para los que fue establecido. No hay ninguna duda de que se trata del mejor programa de entrenamiento avanzado de caza del mundo y el Ejército del Aire se beneficia enormemente de que sus pilotos puedan formar parte de él. ■



Ceremonia de graduación tras completar la fase Undergraduate Pilot Training. El alférez Cordero recibe sus alas de su padre, también oficial del Ejército del Aire

