



# ENJJPT: escuela de pilotos militares

**ANTONIO LEDESMA DIAZ**  
Comandante de Aviación

El programa se desarrolla íntegramente en el Ala nº 80, en la Base Aérea de Sheppard, al norte del estado de Texas, en los EEUU.

## UN POCO DE HISTORIA

Los orígenes de esta Base se remontan a 1941 cuando empezó a ser utilizada como Campo de Aviación y



## ¿QUE ES ENJJPT?

**E**NJJPT (Euro-Nato Joint Jet Pilot Training) es un programa de entrenamiento de pilotos para las naciones miembros de la OTAN. Las Fuerzas Aéreas de los diversos países participantes (Bélgica, Canadá, Dinamarca, Alemania, Grecia, Italia, Holanda, Noruega, Portugal, España, Turquía, Reino Unido y los EEUU) proporcionan los alumnos, instructores y los fondos económicos necesarios para llevar a cabo este programa multinacional.



Centro de entrenamiento del Ejército de Tierra americano durante la Segunda Guerra Mundial. Desactivado en 1946, fue reactivado bajo el nombre de Base Aérea de Sheppard en 1948.

En 1966, y bajo el nombre de Ala nº 3630 de Entrenamiento, empezó a proporcionar instrucción en los aviones T-37 y T-38 a los futuros pilotos de la Fuerza Aérea

(Luftwaffe) y de la Armada alemana. También durante 1971 a 1975 entrenó a los futuros pilotos de la Fuerza Aérea de la República de Vietnam. En 1973 este Ala cambió de nombre, pasando a denominarse con su nombre actual de Ala de Entrenamiento de Vuelo nº 80.

En 1980, doce países de la OTAN firmaron el MoU (Memorandum of Understanding) por el que se fijan las bases de funcionamiento del programa ENJJPT.

En el preámbulo de este MoU se puede leer que el programa "está dentro del espíritu del Tratado del Atlántico Norte"... "entrenamiento de pilotos dentro de las líneas generales de racionalización y normalización de la OTAN"... "a través de la cooperación mutua".

En 1992 y 1993 se producen cambios al MoU, tales como la redefinición del programa

como de entrenamiento de pilotos aptos para caza y ataque. Y en esta misma línea se añade otra nueva fase opcional llamada IFF o de Introducción a los Fundamentos del Combate.

En 1995, España decide incorporarse a este programa mediante la firma, por los trece ministros de Defensa de los países participantes, del cambio nº 4 al MoU. A su vez nuestro Ejército decide fijar en dos alumnos (y, por tanto, dos ins-

tructores) nuestra participación en el mismo y a principios de 1996 llegamos los primeros instructores a Wichita Falls, ciudad donde está asentada esta base aérea.

## ORGANIZACIÓN

La organización de este Ala tan singular viene determinada por el carácter multinacional de su es-

y AT-38, así como donde se desarrolla el entrenamiento avanzado opcional (IFF).

El 89 FTS, donde se proporciona el entrenamiento inicial en el T-37 a los alumnos seleccionados por las diferentes naciones.

Y el 90 FTS, donde se proporciona el entrenamiento en el T-38.

Cada Escuadrón, a su vez, está formado por 8 escuadrillas de 14-16 alumnos cada una.

Todo ello para formar a 250 alumnos cada año, realizando cada uno de ellos unas 260 horas de vuelo. Si a esto se le suman los cursos de profesor y las misiones del Plan de Adiestramiento tenemos la asombrosa cifra de 75.000 horas de vuelo realizadas en esta unidad cada año.

## EL PAPEL DE ESTE ESPAÑOL...

Los comienzos nunca son fáciles y en mi caso esta afirmación se hizo una realidad diaria. Además de los problemas lógicos de adaptación a un nuevo país y al idioma inglés con sus variaciones locales (pues el acento sureño-texano es muy fuerte) se unió la realización del curso de profesor en el avión T-37.

Pero como no hay mal que cuatro meses dure, a finales de junio del 96 ya estaba destinado en mi escuadrón, el 89, y empezando a trabajar con los nuevos alumnos entre los que se encontraban los dos primeros españoles.

Los tres años siguientes se pueden resumir como una gran experiencia tanto personal como profesional. Echando la vista atrás, he realizado 1.000 horas de vuelo en el Tweet (apodo con el que se conoce al T-37),



## PAISES PARTICIPANTES EN ENJJPT (JUNIO 99)



tructura y cadena de mando, donde la mitad de las diferentes posiciones de esta cadena está formada por oficiales europeos.

Cuatro escuadrones forman este Ala:

El 80 OSS o Escuadrón de Apoyo a las Operaciones.

El 88 FTS, donde se realizan los cursos de profesor en los diferentes aviones de la unidad, T-37, T-38

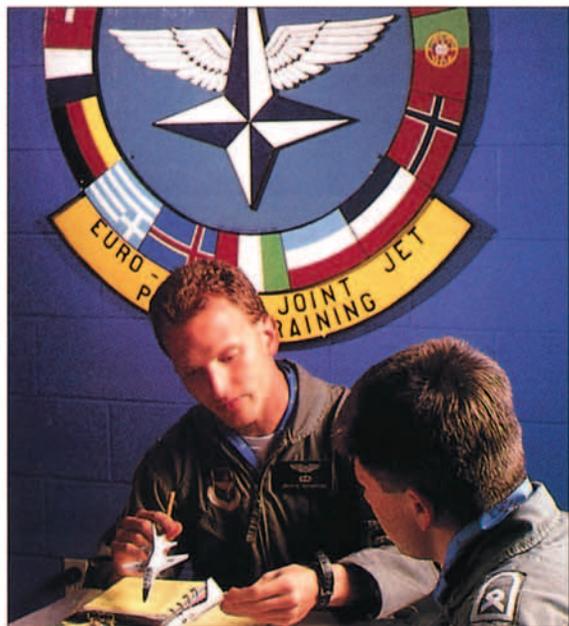




gran cantidad de horas de simulador y en los dos últimos años he sido responsable en mi escuadrilla (la "C") de la instrucción teórica y de emergencias de vuelo.

A pesar de esta gran cantidad de trabajo, también ha quedado tiempo para hacer "patria", y entre paella y sangría, hacer amigos entre todos los países participantes, aprendiendo a conocer las diferentes particularidades de cada uno de ellos.

Ahora que mi relevo está próximo sólo me queda desear al nuevo piloto-Tweet, la misma suerte que me ha llevado a mí a disfrutar de esta gran aventura americana o mejor dicho multinacional.



## Y EL FUTURO DEL PROGRAMA...

El futuro del programa y de la participación española en términos similares al actual está garantizado hasta el año 2005.

A partir de esa fecha cambios profundos se aventuran, pues está prevista la sustitución del T-38 y T-37 por el T-38C y el JPATS (T-6A) respectivamente, con los consiguientes gastos asociados y por tanto todas las naciones deberán



redefinir su participación en el programa.

Por lo que respecta a España resulta arriesgado imaginar cuál será la decisión a tomar.

Por un lado hay que recordar las palabras de nuestro Jefe de E.M. (RAA n 680) en el sentido que "un aspecto preocupante es la falta de un sustituto de los aviones de enseñanza C-101 y F-5".

Otros factores a estudiar son las reducciones de perso-



nal que nuestro Ejército va a tener que afrontar en el futuro, así como la importancia creciente del idioma inglés para todos los miembros de nuestro Ejército.

Todos los factores anteriores juegan, en mi opinión, a favor de una decidida participación española en este programa multinacional, pero no debemos olvidar otros factores igualmente importantes, como son el mantenimiento por parte de España de su capacidad autónoma de formar pilotos, así como el fortalecimiento de la industria aeronáutica nacional en caso de la compra o fabricación de un futuro avión de enseñanza básico-avanzado.

Una tercera opción sería, y en este sentido EURAC (Conferencia de Jefes de Estado Mayor) está trabajando, la creación de una Escuela de Pilotos Europea, aunque por su complejidad este es un proyecto a medio-largo plazo.

El tiempo dirá qué es lo más conveniente para el Ejército del Aire, pero no cabe duda que el programa ENJJPT es una solución razonable para la formación de los futuros pilotos de cualquier nación de la OTAN ■