



El Escuadrón TCS de la fuerza NAEW bajo el mando de un oficial español

JUAN ANTONIO DELGADO ZARATEGUI
Teniente Coronel de Aviación



ÚNICO EN UNA UNIDAD ÚNICA

Cuando se hace referencia al Componente E.3 A de la Fuerza NAEW&C (Fuerza de Alerta Temprana y Control de la OTAN), inmediatamente viene a nuestra mente la característica silueta del avión AWACS E-3, con su enorme disco rotatorio sobre su fuselaje, llamado rotodomo o "frisbee" coloquialmente.

Esta unidad se considera "única" dado que tan solamente ella esta dotada de medios genuinamente de la OTAN, como así indica que sus E-3 A lleven inscritos el nombre y emblema de la Alianza sobre su fuselaje y alas.

Pero además de estos AWACS, y aunque haya podido pasar desapercibido para muchos, el Componente E.3 A dispone otros aviones con una misión muy diferente y esenciales; estos aviones son los denominados TCA (Trainer Cargo Aircraft), cuya misión es proporcionar capacidad de despliegue median-

te transporte aéreo y entrenamiento complementario para sus tripulaciones de vuelo.

Los TCA constituyen la razón de ser del Escuadrón de Entrenamiento y Transporte (TCS o Trainer Cargo Squadron) del Componente E.3 A de la Fuerza NAEW&C y es por tanto el "único escuadrón de transporte aéreo con medios OTAN". Se le puede considerar "Único en una Unidad Única", pues conviene recordar que la Fuerza NAEW&C se organiza en el Componente E.3 A, con base en Geilenkirchen



y operado por trece naciones OTAN, y el Componente E.3 D, con base en Waddington y operado por la RAF.

LA BASE AÉREA DE LA OTAN EN GEILENKIRCHEN "EL NIDO"

Al igual que sus hermanos E. 3 A, los TCA tienen su base principal en la Base Aérea de la OTAN en Geilenkirchen. Dentro de ésta, el escuadrón TCS tiene un espacio propio en el Hangar IV y en la rampa de aparcamiento de aviones adyacente.

La Base se encuentra situada en una suave depresión del terreno y casi totalmente circundada de un tupido bosque, por lo cual su adquisición visual cuando se acerca uno a ella resulta difícil. Al igual que las cercanas bases de Bruggen y Rheindalen, fue construida por los ingleses tras la II Guerra Mundial durante su ocupación de esta zona de Alemania. Desde 1953 hasta 1968 albergó varios escuadrones de la RAF. En 1969 fue transferida a la Fuerza Aérea alema-

na, la cual desplegó en ella los misiles superficie- superficie Pershing, apoyados por un destacamento de artillería de la US Army. A partir de 1980 se convertiría en la Base Aérea Principal (MOB) de los aviones E3-A de la Fuerza NAEW&C. Su pista tiene unos ocho mil pies y está dotada de todo tipo de ayudas para aproximación y aterrizaje.

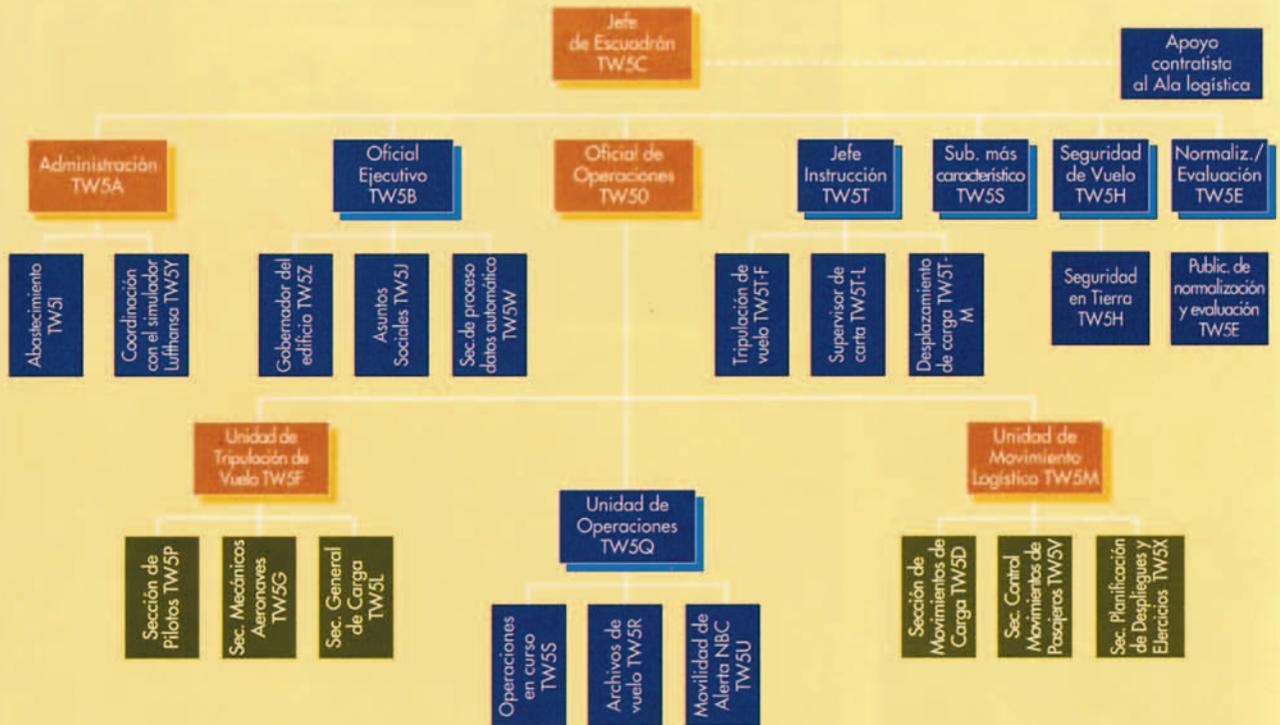
Geilenkirchen es una pequeña población en la región más occidental de Alemania llamada Renania del Norte - Wesfalia. Con frecuencia no resulta fácil encontrar esta población en el mapa, pero podemos decir con referencia a otras más conocidas, que se halla a escasamente dos kilómetros de la población holandesa de Brunssum, sede del Cuartel General de AF-NORTH, a unos treinta kilómetros al norte de la ciudad de Aquisgran, la que fuera capital del Sacro Imperio Romano y en cuya Catedral descansan los restos del Emperador Carlomagno. A unos noventa kilómetros al suroeste de Dusseldorf, otros tantos al noroeste

de Colonia y Bonn, a treinta kilómetros hacia el este se encuentra la ciudad holandesa Maastricht, hoy en día bien conocida por el Tratado de su nombre, y la ciudad belga de Lieja a cincuenta en dirección suroeste. Como se puede ver, Geilenkirchen se halla muy próxima a un vértice de tres fronteras formado por Bélgica, Holanda y Alemania.

Renania del Norte - Wesfalia abarca la mayor parte de la cuenca del Ruhr, conocida en el pasado por la explotación de sus minas de carbón. Hoy en día las industrias alemanas más importantes se han establecido en esta región y se la considera el corazón industrial y tecnológico de Alemania. También gran parte de su superficie está dedicado a la explotación agrícola. En concreto la zona próxima a Geilenkirchen fue minera y actualmente es agrícola.

Con 527 habitantes por kilómetro cuadrado, esta región tiene la mayor densidad de población de toda Europa, lo cual se hace patente en la gran dise-

ESTRUCTURA DEL ESCUADRON DE ENTRENAMIENTO Y TRANSPORTE



minación de pequeños núcleos urbanos. La gran mayoría son profunda y tradicionalmente católicos, lo cual se pone de manifiesto en hechos como la gran profusión de iglesias, las cruces en las intersecciones de caminos y la importancia de las fiestas de Carnaval y Navidad.

El clima en el área de Geilenkirchen está influenciado por las masas de aire frío y húmedo del Atlántico que originan sus característicos cielos cubiertos y días de lluvia. Esta meteorología hace que los procedimientos de deshielo de aviones sean una practica habitual durante el invierno.

ORIGENES DEL TCS

A finales de la década de los 80 las naciones participantes en el Programa NAEW decidieron aumentar la flota de 18 aviones del Componente E. 3 A de la Fuerza NAEW con tres aviones B.707 para entrenamiento y transporte. Los tres aviones fueron comprados a la compañía belga SABENA y denominados TCA (Trainer Cargo Aircraft); el primero de los aviones fue

entregado en octubre de 1988 y el tercero en diciembre de 1989.

La responsabilidad para la operación de los TCA fue asignada a la División del mismo nombre del Ala de Operaciones del Componente E.3 A y a la que se le asignó dos pilotos, seis mecánicos de vuelo y seis supervisores de carga. Los restantes pilotos necesarios para las operaciones serían aportados por los escuadrones de E.3 A cuando fuera requerido.

En un principio, tal como estaba previsto, a los TCA se les asignaron misiones de entrenamiento de pilotos y transporte aéreo en una relación de dos salidas de entrenamiento por una de transporte. Sin embargo, la evolución de acontecimientos para los intereses de la OTAN a finales de los noventa provocó una mayor utilización del TCA como avión de transporte aéreo.

La versatilidad de este avión para el transporte de carga y pasajeros, permitió su amplia utilización en apoyo de la Operación Anchor Guard durante el Conflicto del Golfo Pérsico. Tras un breve respiro, el Conflicto de los Balca-

nes hace que el Componente E. 3 A se vea de nuevo involucrado en un conflicto internacional.

Con el objeto de obtener el adecuado entrenamiento para las tripulaciones de E.3 A, éstas participan en ejercicios internacionales (combinados y conjuntos) que requieren su despliegue a bases lejanas, tal como zona del Caribe, Norte América, Canadá, Islas Canarias, para los cuales el TCA ha sido empleado de forma constante en su apoyo.

La operación de los E. 3 A en los mencionados teatros de operaciones y ejercicios no podría haber sido posible en la misma medida sin el importante apoyo de los TCA. Esto ha demostrado que el TCA es esencial para proporcionar la movilidad que el Componente E.3 A requiere en la actualidad.

Por otro lado, también la política internacional ha motivado su utilización en operaciones humanitarias, como fue el caso de los vuelos efectuados en ayuda de Ulan Ule en la Mongolia Exterior.

Por todo ello, desde la entrada en servicio del TCA su utilización real ha si-



do de dos salidas de transporte por una de entrenamiento, lo opuesto a lo inicialmente previsto, como se puede apreciar en los gráficos de este artículo.

En 1999 se producen cambios significativos para el TCA en relación con los medios materiales y el personal. Se adquieren dos B.707 de la Fuerza Aérea alemana (Luftwaffe) para reemplazar los más antiguos TCA y en lo que se refiere al área de personal, se produce la integración de España, lo cual permite poner en práctica una nueva organización destinada a satisfacer de forma más eficaz las necesidades de transporte aéreo de la Fuerza NAEW&C.

EL AVIÓN

El TCA, al igual que el E-3 A, está basado en el Boeing 707 y tiene una configuración que le permite transportar seis pallets standard OTAN (463 L) y 69 pasajeros.

Dispone de un receptáculo para reabastecimiento en vuelo pero sin instalación completa, lo cual le permite entrenar operaciones de reabastecimiento

hasta el enganche con el "boom" del avión cisterna pero sin transferencia de combustible, es decir, enganches secos.

Su cabina de vuelo es similar a la de su hermano E-3 A, lo cual hace factible que pueda ser operado por los pilotos de éstos tras superar un breve curso de conversión al TCA. Por tanto los pilotos de TCA deben mantener su calificación en E-3 A realizando misiones en ambos aviones. Por otro lado, a diferencia con el E-3 A, la tripulación del TCA no dispone de navegante y sí de supervisor de carga. Los supervisores de carga y mecánicos de vuelo son específicos, tienen únicamente la calificación para el TCA.

La flota ha sido dotada recientemente de equipos de comunicaciones y navegación al objeto de satisfacer los nuevos requerimientos de OACI. En los planes de modernización está previsto dotarles de sistemas que permitan reducción de separación mínima entre tráficos (RVSM), proximidad a la colisión con aviones (ACAS) y nuevos motores que cumplan las actuales normas sobre ruido y protección ambiental.

CREACIÓN DEL NUEVO ESCUADRÓN TCS

Tres son los factores que propician el establecimiento de este escuadrón, la integración de España en el Programa NAEW, las enseñanzas extraídas ("lessons learned") de los últimos conflictos y evolución de la amenaza prevista.

Con la integración de España en el Componente E-3 A se dispone de un nuevo puesto para un teniente coronel del Ejército del Aire (CG ESO) al cual se acuerda durante la negociación del proceso de integración de España otorgar el mando de un escuadrón.

Por otro lado, las enseñanzas extraídas en los últimos conflictos, amenazas previstas y necesidades de entrenamiento, indicaban la necesidad de una reorganización de los medios de apoyo al despliegue de la Fuerza NAEW&C en un nuevo escuadrón con el objeto de obtener una mayor eficacia en el empleo de los mismos.

En el nuevo TCS se integran los medios de apoyo para el transporte aéreo y despliegue de la Fuerza NAEW&C en Geilenkirchen (Componente E-3 A)

que se encontraban dispersados entre los distintos elementos de la organización (Ala de Operaciones, Ala de Logística o Cuartel General). De esta forma el TCS se forma a partir de la división TCA (Trainer Cargo Aircraft) del Ala de Operaciones, la Sección de Preparación de Cargas del Ala de Logística (Cargo Movement), la Sección de Gestión Pasajeros del Ala de Operaciones (Pax Movement) y la Sección de Planes, Ejercicios y Apoyo al despliegue del Cuartel General (Mobility Section).

namiento en tiempo de paz y transporte de carga y personal durante paz, crisis o guerra.

Con el TCA se pretendía que el empleo del E. 3 A en instrucción de pilotos fuera el mínimo imprescindible, sin embargo, como ya se ha mencionado, la gran importancia que para las Fuerzas NAEW&C supone disponer con este avión de capacidad autónoma para el despliegue y apoyo al mismo, ha hecho que centro de gravedad de la misión del escuadrón TCS se situó dentro de esta última área o role.

SHAPE en Mons, Bélgica). Finalmente, el Control Táctico está en manos del Mando de Componente E.3 A.

Es importante resaltar que aunque la Fuerza NAEW&C no se encuadra dentro de las categorías de RF (Reaction Force) o MF (Main Force) al operar en apoyo de estas su capacidad de reacción iguala a las RF. En este aspecto los aviones TCA desempeñan un papel esencial al proporcionar a la Fuerza capacidad autónoma para el despliegue y apoyo al mismo.

Con respecto a su organización, de acuerdo con la normativa OTAN, se divide en dos áreas fundamentales. El área de mando, además de la jefatura en sí misma, comprende las secciones de apoyo a éste, instrucción, seguridad en tierra y vuelo, estandarización y evaluación, suboficial de mayor rango, oficial ejecutivo y la administración. El área ejecutiva comprende las secciones de tripulaciones, apoyo al despliegue y operaciones.

El personal se distribuye en esas dos áreas fundamentales, teniendo asignada una función principal dentro de su respectiva área de competencia y responsabilidades y otras secundarias también esenciales para el funcionamiento del escuadrón, por ejemplo, un mecánico de vuelo puede tener asignada como secundaria el control de requisitos de entrenamiento del escuadrón, seguridad en vuelo, etc., en el caso del personal de tierra destinado en la sección de preparación de cargas, secundaria puede ser la seguridad en tierra. En la actualidad el personal es cuarenta y el número de tripulaciones es de dos por avión.

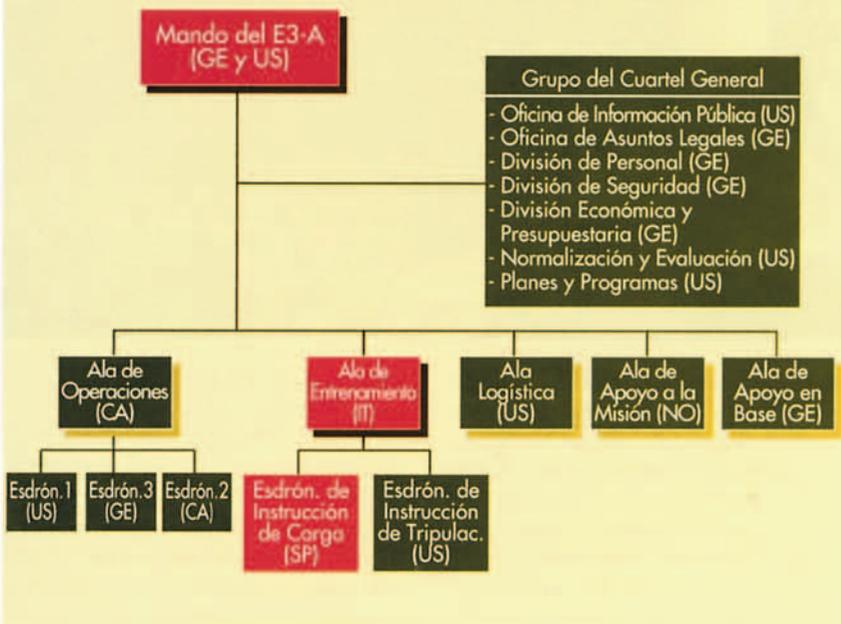
En los cuadros anexos se observa la cadena de mando, organización actual y nacionalidad de los puestos de mando. Esto último, al igual que el número de personal de cada nación en el Componente E- 3 A, viene motivado por el porcentaje de participación de cada nación en el Programa NAEW.

EL FUTURO

El primer año de andadura del TCS será un periodo de prueba durante el cual se evaluará su presente estructura y la competencia de sus diferentes elementos organizativos.

En términos de personal, el TCS tie-

ESTRUCTURA DE COMPONENTES / ESCUADRON DE ENTRENAMIENTO Y TRANSPORTES



Por otro lado, a fin de permitir un mejor control y explotación del TCA como avión de entrenamiento, se decide que el nuevo escuadrón se situó en la organización dentro del Ala de Entrenamiento (Training Wing).

Como consecuencia de esta reorganización el Ala de Operaciones mantiene sus tres de escuadrones de vuelo y el Ala de Entrenamiento, dos, al añadir el nuevo Escuadrón TCS al que ya tenía de Entrenamiento de Tripulaciones.

MISIÓN

El nuevo Escuadrón TCS tiene como misión proporcionar apoyo a la Fuerza NAEW&C mediante el entre-

En la actualidad los TCA satisfacen las necesidades del Componente E.3 A y E. 3 D apoyando los despliegues en las bases de Trapani (Italia), Konya (Turquía), Aktyon (Grecia), Oerland (Noruega) y Aviano (Italia), así como las derivadas de participaciones en otros ejercicios.

MANDO Y ORGANIZACIÓN

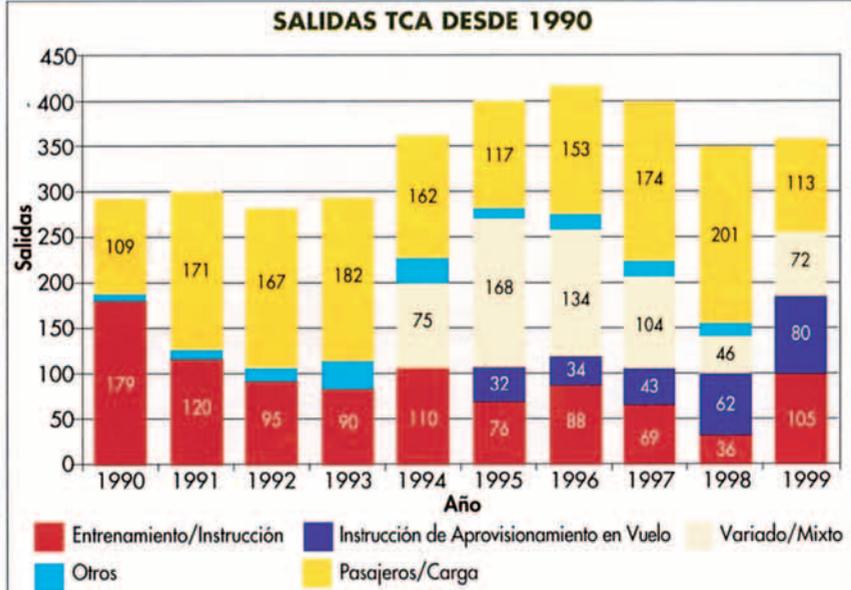
Al igual que para el resto de la Fuerza NAEW&C, el Mando Operativo (OPCOM) lo ostentan los MNC (SACLANT y SACEUR), actuando SACEUR como agente ejecutivo. El Control Operativo, por delegación, y el Mando Táctico lo ejerce el Mando de la Fuerza NAEW&C (situado con

ne menor entidad que sus tres hermanos mayores los escuadrones de E.3 A y su misión de apoyo a éstos, sin embargo su importancia para el conjunto de la Fuerza NAEW&C, y por tanto para la OTAN, ha sido demostrada y continuará siendo así mientras la vida operativa de los aviones TCA lo permita. Es un escuadrón que deberá continuar demostrando su valía mediante la eficacia en sus acciones y así poder decirle como los alemanes "klein aber fein", en el Natenglish "small, but walking tall" o para nosotros "pequeño pero matón".

Por lo que respecta al material, cabe resaltar que a corto plazo el avión será dotado de nuevos sistemas ACAS y Modo S con el objeto de aumentar la seguridad en vuelo y no contravenir la normativa ICAO, a pesar de que bajo su consideración como aeronave de estado la podría exceptuar de la norma.

A medio plazo es importante señalar que podría verse beneficiado del altamente deseado programa para cambio de motores en sus hermanos los E.3 A. Este programa persigue fundamentalmente cumplir normativa ICAO sobre ruido, disponer de mayor tiempo de operación en estación (motores de mayor eficiencia) y disminuir los costes de operación y mantenimiento.

En caso de que los TCA no fueran dotados del mismo tipo de motores las diferencias entre ambos aviones producirían un impacto negativo, dado que impedirían su utilización como avión



para instrucción de pilotos y se reduciría la flexibilidad en la asignación de tripulaciones, siendo su operación y sostenimiento más costosa debido al envejecimiento de sus actuales motores.

Con el TCA la Fuerza NAEW&C dispone de autonomía para el despliegue y apoyo al mismo, el cual es esencial dada la carencia de los medios de transporte aéreo entre los países europeos de la OTAN y la limitada disponibilidad de los estadounidenses debido a su demanda para satisfacer sus necesidades. Estos aviones han demostrado ser esenciales y lo seguirán siendo mientras

la OTAN no disponga de otros aviones y medios de Transporte Aéreo propios a parte de estos encuadrados en su Unidad de Alerta Temprana.

El avión TCA ha demostrado ser un instrumento esencial para el apoyo de las operaciones de la Fuerza NAEW&C. Prescindir de este motivaría perder la capacidad de reacción rápida y autonomía para desplegar y apoyar el despliegue de sus aviones E.3 A, lo cual hoy en día se considera esencial para afrontar un posible conflicto en las fronteras de la Alianza. La decisión sobre el futuro del TCA esta en manos de las naciones OTAN participantes en el Programa NAEW, las cuales deberán analizar estos y otros factores para llegar a una decisión sobre la evolución futura de los TCA y por tanto de su escuadrón TCS.

Pensamiento: Son muchas las veces que en los últimos años de mi vida profesional he realizado algún tipo de estudio, trabajo o he atendido a otros realizados sobre la carencia o necesidad de aviones de transporte en el seno de los países europeos de la OTAN. En alguna ocasión se ha mencionado que una unidad de Transporte Aéreo entre los países de la OTAN podría tener cabida en el futuro de forma similar a los AWACS, no deja de ser curioso que en cierto modo que una pequeña unidad de ese tipo ya existe y precisamente en el seno de los AWACS. ¿Será que esta Unidad de los AWACS está destinada el embrión de otra de Transporte Aéreo de la OTAN? ■

