

ENJJPT, *cuna de la aviación de caza* de la Alianza

JOSÉ FERNÁNDEZ ESPEJO
Comandante
del Ejército del Aire



HAMMER 21 CHECK, 2,3,4”, “SHEPPARD CLEARANCE, HAMMER 21 REQUEST CLEARANCE”. ASÍ SE DESPIERTA LA BASE AÉREA DE SHEPPARD TODOS LOS DÍAS, DANDO COMIENZO A LA RUTINA DIARIA DE TODO EL PERSONAL QUE FORMA PARTE DEL PROGRAMA ENJJPT (EURO NATO JOINT JET PILOT TRAINING), CUNA DE MUCHOS DE LOS PILOTOS DE CAZA Y ATAQUE DE LA ALIANZA Y BALUARTE INTERNACIONAL DE LA AVIACIÓN DE COMBATE.

Trece países; España, Dinamarca, Noruega, Alemania, Países Bajos, Bélgica, Canadá, Turquía, Grecia, Reino Unido, Portugal, Italia y EEUU como nación anfitriona, conforman la alineación del programa, que tuvo su inicio en octubre de 1981, y al que España se unió en 1995. El funcionamiento del programa está basado en un MOU (*Memorandum Of Understanding*) firmado por todos los países, el cual va a ser renovado en el año 2016 y le dará una validez hasta el 2026, y un Plan de Operaciones, bajo



el cual se regulan todas las operaciones tanto en tierra como en vuelo, así como las del personal involucrado en cada una de ellas. La participación española se ha traducido en 25 alumnos y 10 instructores, 8 en T-38 y 2 en T-37, desde su ingreso en el mismo.

Son las 5:30 am: se inicia el *briefing* general de la escuadrilla del Escuadrón correspondiente (4 Escuadrones en UPT, *Undergraduate Pilot Training*, cada uno con 4 escuadrillas o *flights* y un Escuadrón en IFF, *Introduction to Fighter Fundamentals*), a la cual le to-

ca despegar al amanecer. Unas 20 salidas de T-38C y otras tantas de T-6 tienen esa ventana de despegue. Una hora y treinta y cinco minutos antes del despegue se reúnen las tripulaciones para el *briefing* particular de misión y, una vez concluido, tienen lugar el de elemento y el individual de tripulación. Durante todos ellos se tratan una serie de apartados estandarizados para cada vuelo, además del particular del tipo de misión. La formación la componen dos instructores americanos, un alemán y un español, y los alumnos son un noruego, un americano, un alemán y un holandés.

Treinta y cinco o cuarenta minutos antes de la hora prevista de despegue, dependiendo de qué pista esté en servicio, se asiste al *Step Brief* en el mostrador del Supervisor de Operaciones, en el que dicho Supervisor les da a las tripulaciones una actualización en tiempo real de la situa-



ción del campo, alternativos si son requeridos, y el BINGO para ellos (combustible mínimo para la recuperación del avión a un campo determinado), meteorología, flota y ORM (*Operational Risk Management*) para cada avión.

Aún en la oscuridad de las horas previas al amanecer, ruedan los primeros aviones hacia la cabecera de la pista en servicio. Con los primeros rayos de sol, la formación toma la pista para despegue y deja Sheppard para ejecutar su misión en las zonas de vuelo adyacentes asignadas a tal efecto. Una hora después aproximadamente, toman tierra en la misma Base de salida si no ha habido contingencias y se procede a ejecutar la parte administrativa correspondiente posterior al vuelo. Unas 4 horas de trabajo lleva la ejecución de una salida de estas características entre las actividades ejecutadas en tierra y en el aire.

Durante el vuelo, los alumnos han podido practicar y mejorar sus habilidades en gestión de formación como líder y punto, diferentes tipos de formaciones, reuniones de combate, cul-

«Durante un día normal de operaciones se ejecutan entre 250 y 300 salidas entre T-38C y T-6, haciendo de Sheppard la base aérea con más actividad aérea militar de EEUU en territorio nacional»

minando el trabajo en el área con una separación de la formación de cuatro aviones en dos formaciones de dos para ejecutar ejercicios básicos de combate aire-aire. Una vez alcanzado el BINGO se procede a la recuperación en Sheppard o



campo alternativo por parte de uno de los alumnos. Este es un perfil típico de la fase avanzada de formaciones, poco antes de que reciban sus alas como pilotos de la USAF.

Tras esta primera oleada de aviones, le siguen otras del mismo número separadas con el tiempo justo para no coincidir en el espacio aéreo ni en el tráfico local. Las operaciones se extienden hasta el ocaso en las semanas regulares y posterior al mismo en las semanas nocturnas (cada seis semanas se ejecutan dos semanas de vuelos nocturnos). Durante un día normal de operaciones con buena meteorología (90% de los días hábiles) se ejecutan entre 250 y 300 salidas entre T-38C y T-6, haciendo de Sheppard la Base aérea con más actividad aérea militar de EEUU en territorio nacional.

Tras unas 90 horas de vuelo y unas 196 entre simuladores y clases teóricas, los alumnos están listos para la graduación y la imposición de las Alas de Piloto de la USAF. Tres semanas antes de la graduación se lleva a cabo la ceremonia de asignación de aviones para los alumnos. Es un gran evento, sobre todo, para los alumnos de EEUU, puesto que son los únicos que no saben de forma oficial cuál va a ser su destino y qué sistema de armas van a volar. El resto de países





saben casi siempre de antemano en qué avión desempeñarán su trabajo.

España ha confiado en ENJJPT en numerosas ocasiones, pero la mayor parte de ellas, más que para formar parte del programa como miembro activo, ha sido como recurso secundario en caso de no poder llevar a cabo la instrucción de los pilotos de caza necesarios para cada año lectivo.

La participación de España ha cambiado a lo largo de los años desde que se empezó a formar parte del programa.

Los alumnos que España pone en manos de ENJJPT proceden de la AGA (Academia General del Aire) al finalizar cuarto curso pero, en un principio, pasaban por el programa para volar en T-37 y el T-38 (lo que se conoce como fase III) para luego terminar su instrucción en el Ala 23

realizando la fase IV. Los últimos alumnos con este plan se graduaron en el año 2002, y hasta el año 2008 España no volvió a mandar más. En esta nueva fase los alumnos pasaban por T-38C directamente (fase III) y luego por IFF (fase IV), no teniendo que pasar por T-6 ni por el Ala 23 a la vuelta, para graduarse en julio con el resto de compañeros de promoción como pilotos de caza y ataque. Los últimos alumnos que han pasado por ENJJPT se graduaron en IFF en junio de 2012, los Tenientes L.R.H y A.J.P. Actualmente España no precisa del programa para la instrucción de sus pilotos de caza, puesto que el F-5M posee la capacidad de generar las horas y las salidas suficientes para las necesidades nacionales en cuanto a pilotos de caza y ataque se refiere.

CAMBIOS INMINENTES

Se avecinan cambios en ENJJPT; los países miembros se encuentran en un estadio avanzado en el desarrollo de sus respectivos sistemas de armas o



forman parte de programas que estarán en disposición de proporcionar unidades a medio plazo. Aviones de combate de 5ª generación están ya surcando los cielos de muchos países de la OTAN, F-22, Eurofighter y muy pronto el F-35, programa al que pertenecen algunos países de ENJJPT y que van a recibir las primeras unidades en los próximos años, si no hay retraso por las numerosas dificultades que se están encontrando en su desarrollo. Este escenario ha hecho que los países se percaten del incremento en el coste de la instrucción de sus pilotos de caza y, también, de que el T-38C, sistema que lleva sirviendo desde el inicio



de ENJJPT (1981 en el programa pero desde los años 60 en la USAF), se queda muy lejos en características y aviónica de lo que los aviones de 5ª generación demandan de sus pilotos, además del incremento en el coste del mantenimiento de los

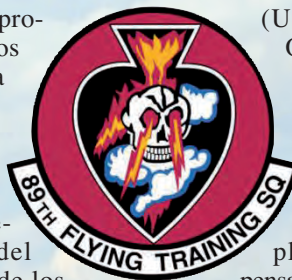
aviones (cada vez mayor por el gran uso que se hace de ellos). Una vez finalizado el programa, estos países deben complementar la instrucción recibida con otros aviones que se aproximan más a estas necesidades. EEUU imparte un curso puente en F-16 en la Base Aérea de Luke para sus pilo-

t o s

de Raptor, y es lo mismo que van a hacer

Noruega y los Países Bajos para sus futuros pilotos de F-35 hasta la sustitución del T-38C. Los países no usuarios de F-16, como Alemania, España y Canadá, deben cubrir este vacío con más horas de vuelo en los respectivos sistemas de armas, con el coste que ello implica.

Aquí es donde entra el ansiado proyecto T-X, que están demandando todos los países sin excepción. Un sistema de entrenamiento más capaz, más cercano a los aviones de 5ª generación y más barato, que permita ahorrar salidas en las UCO



(Unidades de Conversión Operativa). Los EEUU son los llamados a liderar la adquisición o desarrollo de dicho sistema, pero la situación económica del país ha hecho que se vaya retrasando todo el ciclo de planeamiento, el cual está pensado para unos 10 años en total desde que se establece la necesidad hasta la IOC (Initial Operational Capability).

En este escenario, la Fuerza Aérea estadounidense ha considerado no darle la prioridad al nuevo entrenador dentro de sus programas de adquisición de aeronaves, con lo que no hay una fecha concreta de entrada en funcionamiento. No obstante no descartan futuros retrasos aun sin definir un inicio.

ENJJPT es un programa muy adecuado para la instrucción de los pilotos de caza de la Alianza. España, al

formar parte activa de él, deja la puerta abierta a la utilización de un nuevo y revolucionario sistema de enseñanza que permitirá obtener el número de pilotos de combate necesario para el Ejército del Aire. El paso por el programa

incrementa la adaptación e interoperabilidad con el resto de países de la OTAN, sin olvidar la importante reducción de costes al tratarse de un programa sinérgico.

La flexibilidad ha sido y es una cualidad fundamental en el poder aéreo, pero la situación internacional actual hace que la eficiencia reine junto a ella, y ENJJPT cumple las dos ■

«Tras unas 90 horas de vuelo y unas 196 entre simuladores y clases teóricas, los alumnos están listos para la graduación y la imposición de las Alas de Piloto de la USAF»

