

# Destacamento Vilkas:

## 116 días protegiendo el espacio aéreo del Báltico

JUAN ANTONIO BALLESTA MIÑARRO  
*Teniente Coronel del Ejército del Aire*



LA MISIÓN HA CONCLUIDO Y EL EJÉRCITO DEL AIRE HA CUMPLIDO NUEVAMENTE EL OBJETIVO MARCADO POR EL JEMAD. COMO YA OCURRIÓ EN ESTONIA EN 2015 CON LA MISIÓN BALTIC AIR POLICING (BAP), ESTE AÑO HA SIDO LA BASE AÉREA DE SIAULIAI, LITUANIA, EL LUGAR DESDE EL QUE EL DESTACAMENTO AEROTÁCTICO (DAT) “VILKAS” HA CONTRIBUIDO A MANTENER PROTEGIDO EL ESPACIO AÉREO DE LAS REPÚBLICAS BÁLTICAS

**L**a misión BAP comenzó oficialmente el día 8 de enero de 2016, aunque los preparativos de un destacamento aerotáctico empiezan mucho antes. Desde el momento en el que se conoció la noticia, aún no

oficial, del despliegue de aviones C.16 del Ala 14 en el Báltico, allá por mayo de 2015, gran parte del personal previsiblemente involucrado en la preparación del despliegue comenzó a planificar, preparar y entrenar

para enfrentarse a ese reto de la manera más eficiente desde el punto de vista personal y profesional.

Atrás quedan ya los esfuerzos logísticos, operativos y económicos que fueron necesarios para afrontar el



*Los cuatro C.16 protegidos en refugios provisionales a su llegada a la Base Aérea de Siauliai (Foto Enrique Javier Ocaña Soria).*

despliegue en las mejores condiciones. Muchos profesionales implicados en esos preparativos no despliegan porque su misión no es esa, su misión no es estar con sus compañeros en Lituania, sino apoyar antes, durante y después de la misión desde territorio nacional. Ellos tienen una responsabilidad importante en el éxito o el fracaso de ésta y de otras misiones, por lo que es justo agradecerles su trabajo en estos momentos.

El despliegue de 130 personas, 4 aviones C.16 Tranche 2 y más de 2.300 artículos de mantenimiento,



*C.16 armado con misiles AMRAAM e IRIS-T durante una misión de entrenamiento.*



*Llegada a la Base Aérea de Siauliai de los C16 del Ala 14 el 4 de enero 2016.*

## Attention, attention: alpha scramble, alpha scramble, alpha scramble!!!

ABEL GÓMEZ MARTOS  
Comandante del Ejército del Aire

**A**penas han transcurrido 10 minutos desde que se activó la sirena de "Alpha Scramble" en el edificio de QRA (Quick Reaction Alert) de la Base Aérea de Siauliai, cuando ya se oye por radio a los pilotos:

MA01: One Ready,

MA02: Two Ready,

MA01: Tower MA-01 on the Go,

MA02: Tower MA-01 and 02 airborne,

TWR: Copy, contact Galaxy on tactical frequency...

Al mismo tiempo, el estruendo de los quemadores de 2 Eurofighter del Ala 14 rompen el silencio de la tranquila ciudad de Siauliai y segundos después sus siluetas se alzan en el aire con la firme intención de cum-



*Eurofighter en un vuelo TANGO-SCR sobre la vertical de la Base Aérea de Siauliai (Lituania).*

plir la misión asignada: proteger el espacio aéreo de las repúblicas bálticas bajo responsabilidad de la OTAN 24 horas al día, los siete días de la semana.

### SCRAMBLE

El 19 de enero de 2016, a las 10:28 zúlú, sonó por primera vez en el Destacamento VIL-KAS, la sirena de *Alfa Scramble*.





Imágenes infrarrojas tomadas con el FLIR del Eurofighter mostrando su silueta.

Acto seguido, se puede sentir como se rompe la calma y se genera agitación en el ambiente, no obstante sorprende cómo nadie se pone nervioso y simplemente se actúa con seguridad y prontitud.

Con ayuda de los armeros, los pilotos terminan de cerrar las cremalleras de sus trajes de agua, bajan las escaleras y ahí están ya preparados, en la puerta del edificio de QRA, el equipo de tierra con el vehículo arrancado para trasladarse hasta los refugios; a pesar de ser pocos metros los que separan el edificio de los aviones, ir corriendo sería una temeridad debido a las placas de hielo que se forman en el suelo.

El primer *Alfa Scramble* significó para el destacamento la puesta en práctica de toda la preparación y el trabajo realizado hasta el momento. No solo aviones, personal de operaciones y mantenimiento son necesarios para la misión, también es fundamental contar con personal de otras áreas como: Apoyo y Protección a la Fuerza (FP), Sistemas de Comunicación (CIS), Sanidad, *Public Affairs*, Órgano de Apoyo Económico, y por supuesto un Jefe de Fuerza que lidere y dirija el destacamento.

### PLANEAMIENTO

El tener dos pilotos preparados 24/7 durante 4 meses ininterrumpidos para despegar en menos de 15 minutos lleva mucho trabajo detrás. Todo comienza con los rumores previos al mensaje oficial: "Parece ser que el bloque 40 del *Baltic Air Policing* se lo asignan al Ala 14".

En ese momento, como Jefe del 142 Escuadrón, respiras hondo y te dices a ti mismo: "Esto es algo trascendental para el escuadrón". Seguidamente, piensas en tu familia y las horas que vas a dejar de dedicarles para concentrarte y focalizarte en el planeamiento de la misión asignada. Sin embargo, te sientes tan orgulloso de que haya caído sobre ti tal responsabilidad que no dudas ni un

momento en que quieres hacerlo lo mejor posible y estás dispuesto a hacer sacrificios.

Del planeamiento de las operaciones aéreas, la parte más importante se centra en el análisis exhaustivo de toda la documentación que afecta a una misión real como es la Policía Aérea del Báltico. Además hay que trabajar en la documentación propia que normalice y regule el funcionamiento de las operaciones aéreas durante el destacamento.

La documentación procede de todos los niveles y órganos que participan en la misión, tanto nacionales como internacionales. A nivel táctico, dicha información está formada principalmente por: *Standing Air Policing Special Instructions* (SPINS), *Standing Operating Procedures* (SOP), *Letter of Agreement* (LoA) y *Local Operation Procedures* (LOP).

Por otro lado, las herramientas imprescindibles que hay que generar son:

- Las *check-list* que el piloto debe llevar en el avión como guía y consulta rápida: fichas de procedimientos y espacio aéreo, fotos de ayuda a la identificación visual y aeropuertos alternativos.

- Un manual de normalización donde se establezcan los procedimientos y la forma de operar durante la operación por parte de los pilotos ante los diversos escenarios a los que se pueden ver expuestos.

Para que todo este trabajo sea posible, es necesaria una sinergia que permita que todas las secciones del grupo de fuerzas aéreas trabajen con el mismo objetivo: operaciones, tácticas, seguridad de vuelo, guerra electrónica, inteligencia, planeamiento, equipo personal de vuelo, simulador...

### DESPLIEGUE

Tras un duro mes de diciembre, lo siguiente que se debía hacer era el despliegue de 4 C16 desde la Base Aérea de Albacete hasta la Base Aérea de Siauliai (Lituania). La navegación requiere reabastecimiento en vuelo y era importante pensar en todas las posibles con-

tingencias para asegurar el éxito del mismo, para cumplir dicho objetivo la gestión del MACOM fue fundamental.

Muchos fueron los medios de comunicación que querían recoger la noticia del despliegue y muchas las miradas puestas en el mismo. Aunque se tuvieron en cuenta todas las contingencias posibles: aviones reserva, retrasos, cancelaciones, etc., ningún plan alternativo tuvo que ejecutarse pues todo salió a la perfección, reabasteciendo los cuatro Eurofighter a la hora planeada de un Boeing 767 italiano en la vertical de Ramstein (Alemania).

La toma en Siauliai fue algo que no olvidaré en mucho tiempo, pues tras haber despejado de Albacete con tiempo despejado y tras observar Kaliningrado libre de nubes al bordearlo desde 42.000 pies de altura, ya en el descenso a Siauliai vas imaginando que la toma será en condiciones instrumentales severas. Efectivamente, a pocas millas de interceptar el localizador de la pista 14L, los aviones empezaron a cargar hielo nada más entrar en las nubes bajas que tan habituales son en Lituania. Seguidamente repasas los mínimos de la aproximación y piensas sin decírselo a tu punto: "Bueno, malo será que no vea la pista", pero efectivamente la pista la vimos justo antes de mínimos.

Sin embargo, lo que realmente nos impactó fue el hecho de que, debido a la copiosa nevada que estaba cayendo en ese preciso momento, la imagen de la pista de aterrizaje no era la habitual que uno se espera antes de tomar, sino que la mitad de la pista estaba cubierta de nieve tal y como el ATIS (*Automatic Terminal Information System*) nos anticipó y no fuimos capaces de imaginar hasta verlo con nuestros propios ojos segundos antes de la toma.

Con cierto respeto a la situación, tomamos tierra y, por suerte, el avión respondió con normalidad. Tal y como nos indicó la torre antes de tomar, a pesar de la nieve, el coeficiente de frenada era el suficiente como para no tener ningún problema de controlabilidad del avión.



comenzó secuencialmente a partir del 27 de diciembre de 2015. La mayor parte del material se envió mediante la denominada “vía multimodal”, que consiste en el transporte por carretera hasta un puerto marítimo, embarque en buque mercante, y transporte de nuevo por carretera hasta el lugar de destino. De esa forma es como se trasladó el material más pesado, menos delicado y carente de clasificación de seguridad. Más de 27 contenedores de veinte pies de longitud y un camión cisterna se desplegaron utilizando esta vía multimodal. El resto del material, aquel que requiere de unas medidas de seguridad y protección adecuadas, como es el armamento y el material sensible por su clasificación de seguridad, fue transportado mediante varias rotaciones de T.10 Hércules principalmente. Por último, el personal se desplazó casi en su totalidad en dos rotaciones de avión T.22.

De esa manera llegábamos y ocupábamos una pequeña parte de la Base Aérea de Siauliai. Una base y un país que nos esperaba con una climatología que, aunque conocida, no dejó de sorprendernos durante varias semanas. Algún oriundo me dijo al llegar, con jocosidad, que habíamos traído el frío de España porque no habían visto apenas la nieve en Siauliai hasta una hora antes del aterrizaje del primer T.10. La nieve, el hielo y las gélidas temperaturas de hasta menos veinticuatro grados pusieron a prueba a las personas, su vestuario y a dispositivos mecánicos y electrónicos de toda índole. En esas condiciones lo más sencillo se vuelve complicado. Hasta abrir un candado congelado se

## EJECUCIÓN

Tras el despliegue del día 4 de enero, se programaron los vuelos de familiarización de las tripulaciones en previsión de realizar el relevo el día 8 de enero. El día 5 de enero des-

allá y que ésta sea excelente. Los pilotos han tenido la oportunidad de entrenar todos los escenarios posibles con diferentes tipos de aeronaves, formaciones, grados de cooperación por parte de los aviones interceptados,



“HALL OF FAME” del edificio QRA de la Base Aérea de Siauliai sobre la Policía Aérea del Báltico.

*El Ala 14 fue la primera unidad del Ejército del Aire en participar en el Baltic Air Policing en 2006 con el Mirage F-1, 10 años después vuelve a Siauliai, liderando la operación, con un nuevo sistema de armas de última generación plenamente operativo y con la misma ilusión de siempre. VILKAS representa el segundo parche que España aporta a esta misión y estoy seguro que no será el último.*

pegaron los primeros C16 y, apenas transcurrieron 15 minutos, cuando sonó la alarma de emergencia en vuelo. Tras la primera reacción de mirarnos las caras con una expresión que decía: “Esto no puede estar pasando”, empezamos a gestionar la situación y se concluyó que el avión debía enganchar cable pues tenía una avería que podía implicar fallo de control direccional de la rueda de morro.

El piloto que realizaba su primer vuelo en zona, realizó una gestión impecable de la emergencia enganchando el cable de la cabecera de la pista 14L. Como no hay mal que por bien no venga, dicha emergencia significó para el destacamento el darnos cuenta de que la gente tenía ganas de hacer las cosas bien y trabajar lo que sea necesario para el éxito de la misión. El personal de mantenimiento realizó un trabajo extraordinario y recuperó el avión con un cambio de motor incluido, en tiempo suficiente para realizar los vuelos programados y llegar al día del relevo con Hungría con los cuatro aviones operativos.

La misión de Policía Aérea del Báltico nos ha permitido evolucionar en la preparación para el QRA, asentando una experiencia y adquiriendo unos conocimientos muy valiosos para el futuro. El focalizarse en una única misión permite no solo llegar a tener una buena preparación para la misma, sino ir más

condiciones de vuelo, meteorología y otros factores, como por ejemplo fallo de comunicaciones y otros sistemas o emergencias en vuelo.

Durante estos cuatro meses, se han realizado principalmente vuelos de Tango Scramble y entrenamiento QRA. En el intento de sacar el máximo partido posible a dicho entrenamiento: se han programado misiones con los F-16 Belgas destacados en la Base Aérea de Amari (Estonia), se han realizado misiones aire-superficie, vuelos nocturnos, colaboraciones, ejercicios aire-aire (Ramstein Alloy 1) y aire-superficie (EX MARTIN 16), desfiles y toma en alternativos.

No menos importante ha sido la experiencia personal tan enriquecedora que ha significado para nosotros la participación en esta misión. El personal de operaciones aéreas ha participado en muchos eventos de alta visibilidad y ha estado presente permanentemente en los medios de comunicación. Son cuantiosas las visitas recibidas por el destacamento intentando siempre satisfacer los deseos de conocer de los visitantes y, en todas ellas, el piloto que ha participado se ha quedado con la agradable sensación de haber hecho feliz tanto a niños como adultos, los cuales siempre se quedan satisfechos de saber que están bien protegidos y te lo agradecen con una amplia sonrisa.

*C.16 en carrera de despegue durante una misión de entrenamiento con armamento real a bordo.*



## Mantenimiento: ok, cuatro operativos

RICARDO GUMIEL LEÓN  
Comandante del Ejército del Aire

Afortunadamente, esta era la frase que se repitió prácticamente todos los días al finalizar la jornada, pero detrás de ella hay una pequeña historia.

Todas las áreas relacionadas con la misión comienzan su preparación muchos meses antes del primer vuelo y el área de mantenimiento no es una excepción. Se puede decir que el trabajo de preparación comenzó con la participación en el "Site Survey" donde se recopiló información sobre el apoyo que nos podía ofrecer la "Host Nation".

Después vino la selección de los aviones y sus reservas, así como la preparación de los mismos con el potencial necesario. Dado que los aviones estarían cuatro meses de misión, fue necesario adelantar el cumplimiento de algunos elementos cuya inspección o sustitución pudieran ser problemáticas durante la misión, y también fue necesario anticipar o retrasar en algunos casos las inspecciones para que los aviones comenzaran la misión con el máximo potencial posible.

Simultáneamente había que definir y reunir el "kit de despliegue" con los repuestos y los equipos de apoyo necesarios, hay que aquilatar bien para llevar todo lo necesario pero sin dejar desasistida la Unidad. La previsión es esencial, no puede quedar ningún fleco, todo debe estar bajo control y siempre el peor de los escenarios debe estar contemplado.

La llegada a la base de Siauliai fue uno de los momentos más críticos, los días de transición hasta el relevo definitivo a la Fuerza Aérea Húngara fueron como un despliegue provisional antes del despliegue definitivo, disponiendo únicamente de unas instalaciones con los medios más imprescindibles. Fueron unos días de transitoriedad en los que el tiempo no acompañó, el frío más intenso llegó justo en el momento en que había que trabajar en estas instalaciones provisionales, antes del relevo definitivo. También alguna de las averías menos deseadas, como el cambio de un motor, llegaron tal como predice la ley de "Murphy", en este momento tan inoportuno.

Por fin, tras el relevo y la acomodación en las instalaciones definitivas, comienza lo que será nuestro día a día durante cuatro meses. El personal de Mantenimiento se divide principalmente en dos grupos: el personal de línea que trabajará en turnos de 24 horas siguiendo

el mismo ritmo que los pilotos de QRA y el resto de personal que realiza una "jornada" más o menos estándar que por norma general finalizará cuando los cuatro aviones queden operativos y listos para despegar en menos de 15 minutos.

Los requerimientos de la misión y la necesidad de tener el máximo de aviones operativos nos hizo organizar el trabajo aprovechando las



Aviones al regreso de una misión, atendidos por personal de mantenimiento.

paradas por averías para realizar simultáneamente algunas de las inspecciones programadas menores. Por otra parte, el Área de Mantenimiento fue dimensionada para poder acometer todas las inspecciones hasta las de 100 horas de vuelo, tanto de avión como de motor, así como determinados cumplimientos por calendario y una capacidad limitada para recuperar en segundo escalón algunos componentes, principalmente relacionados con el armamento.



Personal de mantenimiento trabajando en la primera de las inspecciones de 100 Hv de avión que se realizó en el Destacamento.

Afortunadamente la disponibilidad de aviones ha permitido completar la práctica totalidad de las misiones previstas y por lo tanto, el número de horas voladas ha hecho preciso realizar dos inspecciones de 100 hv de avión, el máximo previsto. Para que esta inspección, que supone una carga de trabajo de unas 60 horas/hombre, no causara impacto en los vuelos diarios se dividieron los trabajos en varios grupos de tareas independientes. Uno de ellos se realizó en jueves por la tarde, quedando el avión operativo para volar al día siguiente, y el resto se realizó entre viernes por la tarde y el sábado no perdiéndose ninguna misión por motivo de esta inspección.

La experiencia del personal de mantenimiento del Ala 14, curtido en multitud de despliegues en el pasado reciente, tanto con el C16 como con el C14, ha supuesto un importante bagaje que ha facilitado el cumplimiento de los objetivos asignados a este Área. No obstante, como no podía ser de otra manera, cada misión presenta unas particularidades con determinados problemas derivados de las mismas. En este caso se puede mencionar

los ocasionados por las muy bajas temperaturas y por el continuo uso de compuestos químicos para la eliminación del hielo en las pistas.

El frío generó sobre todo problemas en la recepción en el Destacamento de algunos equipos AGE. Para minimizar estos problemas fueron muy útiles las "lecciones aprendidas" aportadas por el Ala 11 de su Destacamento "Ambar" el año anterior en Estonia, pero -25°C son muchos grados negativos y algún problemita siempre es inevitable. También fueron de gran utilidad las lecciones aprendidas relacionadas con la corrosión procedente de los productos utilizados para eliminar el hielo de la pista, gracias a ellos se ha podido proteger algunas zonas más sensibles y minimizar los daños por corrosión.

El tiempo discurre rápido y una vez se sobrepasó el ecuador de la misión, el paso del tiempo parecía aún más rápido. Había que empezar a pensar y programar el repliegue, determinar qué se necesita hasta el último momento, qué podía salir un poco antes, se tenía que organizar todo para dejar cuanto antes el espacio libre a nuestro relevo, en este caso la Fuerza Aérea portuguesa. El repliegue debía realizarse lo más rápido posible pues la misión continuaba y el nuevo titular empezaba a estar de alama un minuto después de finalizar nosotros.



## Bomberos en el destacamento Vilkas

SERGIO PALOMARES MARCO  
Sargento 1º del Ejército del Aire

torna difícil, e incluso encender fuego para calentarlo, imposible...

Adaptados a las adversidades climáticas, personas máquinas y equipos asumieron la responsabilidad de proteger, durante veinticuatro horas al día y 116 días ininterrumpidos, el espacio aéreo de soberanía de las tres repúblicas bálticas, además de su espacio aéreo de responsabilidad y el área adicional de Policía Aérea (Air Policing Area). En suma, más de 193.000 kilómetros cuadrados, extensión superior al doble de la superficie de Portugal.

Simultáneamente, el personal del GRUNOMAC, GRUCEMAC y GRUALERCON destacado como parte del DAT Vilkas en el *Control and Reporting Center* (CRC) de Karmelava, situado en un bunker al lado de la ciudad de Kaunas, contribuyó infaliblemente a la vigilancia y control de esa fracción de Europa y de la OTAN, proporcionando el entrenamiento requerido por los controladores de interceptación pertenecientes a las tres repúblicas bálticas.

La cara de la moneda más operativa de la misión BAP la han proporcionado los cuatro C.16 permanentemente armados con misiles AMRAM, IRIS-T y contramedidas electrónicas e infrarrojas de todo tipo y los pilotos que los operan. La cruz, sin embargo, muchas veces oculta, la ha constituido el personal que apoya al Destacamento. Aquellos del Ala 14 que apoyan a esos pilotos en la preparación y explotación de las misiones, los que mantienen operativas sus aeronaves y suministran su combustible y previenen y actúan ante posibles incendios durante la puesta en marcha. Los del GRUMOCA, que certifican las comunicaciones seguras, la protección a la fuerza y el servicio CATO del EADA y SEADA, la sanidad de las dos unidades UMAAD, el apoyo económico y de información pública proporcionado por diversas unidades del Ejército del Aire..., todos han contribuido directamente, sin duda, al éxito o al fracaso de la misión BAP.

En relación con este último capítulo, el de la información pública, es necesario recordar que la misión BAP sigue constituyendo un especta-

La vibración de los motores del C-16 Eurofighter se transmiten por todo el hangar y el bombero de servicio, tenso, aprieta la mano en torno al maneral del extintor. 24 horas al día el servicio de QRA (Quick Reaccion Alert) mantiene en vilo a los componentes del destacamento Vilkas que integran la misión española en la Baltic Air Policing (BAP) en la Base Aérea de Siauliai (Lituania) bajo mandato y dirección de la NATO.

Uno de los componentes permanentes en este servicio es el bombero, cada salida, cada arranque y cada llegada de aeronaves debe contar con uno de los integrantes del parque contra incendios que para tal efecto participan en la misión.

La principal tarea del equipo contraincendios es sin duda el rescate de pilotos; los bomberos son los encargados de realizar las operaciones de aseguramiento en cabina y de la extracción de los tripulantes del área de peligro. Es ésta una danza ensayada cuya coreografía conocemos todos los integrantes del equipo de trabajo español, ya que pilotos, mecánicos y armeros conviven habitualmente en las prácticas que la sección de contra incendios del Ala 14 realiza en Albacete.

Empero en el destacamento Vilkas, los bomberos españoles deben además formar y asesorar al personal de emergencias lituano, que conforman entre bomberos y sanitarios el grueso del equipo de rescate y extinción que opera en la base aérea. La barrera idiomática y los métodos de trabajo no pueden ser un obstáculo a la hora de actuar en una emergencia aérea. Desde el primer día de misión y con la estrecha y amable cola-



Emblema de la sección de bomberos del Ala 14.

boración de las autoridades y personal lituano, llevamos a cabo regularmente diversas actividades de formación tanto teórica como práctica con el objetivo de coordinar esfuerzos y voluntades. Áreas de peligro, peculiaridades intrínsecas del C-16, aproximaciones de res-

cate y métodos de extracción de tripulantes... estas son algunas pinceladas de las materias que compartimos y ensayamos con los servicios de emergencias de la Base Aérea de Siauliai.

En poco más de 10 minutos los aviones están en el aire y ahora la espera debe ser para el bombero un momento de tensa calma. El despliegue ante una emergencia



C-16 rodando para el despegue en la base de Siauliai.

aérea ha de ser inmediato y coordinado, y las prácticas y procedimientos mecanizados ayudan a afrontar estos momentos. La revisión permanente de los equipos de respiración autónoma y del material de rescate ocupa buena parte del tiempo de vuelo.

"15 minutos a la toma" anuncian desde torre de control y el equipo de tierra de QRA con el bombero como miembro permanente se despliega nuevamente para recibir los aviones. Con la parada de motores y la mejor de las novedades, que es la ausencia de las mismas, finaliza un proceso que se repite tantas veces como sea necesario a lo largo de la jornada.

Es este un destacamento donde el equipo de bomberos del Ala 14 ha llevado y lleva a cabo su permanente labor de preparación y coordinación con el fin último de estar siempre prestos para hacer bueno su lema de poder estar actuando...AL INSTANTE.



Bombero equipado para entrar en acción.

## Apoyo sanitario. ROLE 1

ARMANDO J. MUNAYCO SÁNCHEZ  
Comandante Médico. Cuerpo Militar de Sanidad

*Velando por la salud del destacamento,  
por el factor humano,  
por la operatividad*

Las Unidades Médicas Aéreas de Apoyo al Despliegue de Zaragoza y Madrid (UMAAD s), se encargaron en el ámbito sanitario: del despliegue, el apoyo y el repliegue del destacamento.

### PLANEAMIENTO (medical site survey); CLAVE PARA EL DESPLIEGUE

Previamente al despliegue se realizó el planeamiento sanitario en la que se estudió, entre otros, la inteligencia sanitaria del país, cuyo informe inicial aportó el Instituto de Medicina Preventiva de la Defensa.

Un oficial médico de la UMAAD-Zaragoza se desplazó, junto al resto del personal integrante de la "site survey" a Siauliai, para realizar el estudio sanitario previo a dicho despliegue.

Este estudio fue fundamental para:

- Conocer el tipo de apoyo sanitario militar que existe en la zona, así como el personal sanitario implicado en el mismo y las recomendaciones del personal facultativo saliente desplegado en ese momento.
- Dimensionar y proponer el apoyo asistencial nacional a desplegar, optimizando con ello la carga necesaria para el despliegue.
- Realizar el análisis específico de la cobertura sanitaria local (hospitales de referencia, sistema de emergencias médicas, vías y tiempos de evacuación).

- Proponer las acciones sanitarias a realizar sobre el personal (vacunación, profilaxis).
- Desarrollar proyectos específicos para el personal de vuelo (equipo sanitario de supervivencia, formación, etc...).

### DESPLIEGUE PARA PROTEGER LA SALUD

Las capacidades sanitarias que proporcionó el Role 1 nacional fueron:

- Urgencias y emergencias sanitarias. Apoyo sanitario al rescate ante emergencia aérea.



ROLE 1. Vehículo de intervención rápida.

- Vehículo de intervención rápida (VIR); vehículo todo-terreno con capacidad de transportar al personal sanitario, medicación, material fungible, electromedicina y el resto del material necesario para realizar la asistencia inicial ante emergencias.

- Atención primaria.
- Clasificación y estabilización de bajas.
- Puesta en estado de evacuación.
- Medicina y enfermería de vuelo.
- Telemedicina (Videoconferencia)

- Medicina preventiva. Las misiones iniciales de la Sección de Sanidad fueron:
  - Despliegue y montaje del Role 1 en una sala. Constitución de un VIR.
  - Desarrollo de los procedimientos operativos sanitarios locales (LOP): apoyo sanitario, evacuación, toxiinfección alimentaria, enfermedad infectocontagiosa, Bajas masivas, etc..
  - Actualización de las cartillas de vacunación.
  - Instrucción sanitaria específica a los pilotos: asistencia inicial a bajas de combate, empleo del kit sanitario de supervivencia del piloto.
  - Recogida de datos.

### REPLIEGUE MANTENIENDO LA ASISTENCIA

La UMAAD Madrid relevó al personal de Zaragoza para completar la segunda rotación y repliegue.

Las misiones del personal de la UMAAD Madrid fueron:

- Planeamiento y ejecución del repliegue del ROLE 1.
- Proponer las lecciones aprendidas del apoyo sanitario a la Operación BAP Lituania.
- Recogida de datos y confección de estadísticas.
- Solape y relevo con el equipo sanitario entrante.
- Continuidad asistencial hasta el último día.

### CASUÍSTICA. DATOS PARA FUTUROS DESPLIEGUES

(Datos a fecha 15 de abril del 2016)

En general, la salud del personal del destacamento fue muy buena. Las condiciones climatológicas iniciales provocaron procesos leves.

Se realizaron un total de 284 asistencias sanitarias repartidas en 214 consultas y 70 inmunizaciones. También se realizaron múltiples curas por procesos leves.

Solo se precisaron tres visitas al hospital de Siauliai por pruebas complementarias sin ningún ingreso.

La patología de mayor incidencia fue respiratoria: 92 asistencias (43%).

### DESARROLLO E INNOVACIÓN PARA SALVAR VIDAS

Se ha finalizado, a iniciativa de la UMAAD-Madrid, con apoyo de la Dirección de Sanidad, el trabajo de las Secciones de



Equipación en ROLE 1.



Seguridad de Vuelo y Equipo Personal de Vuelo del Ala 11 y ala 14, así como con el CIMA; la propuesta para modificar y adaptar el kit sanitario del equipo de supervivencia, con materiales asistenciales más dirigidos al combate y al trauma de alta energía, siguiendo la evidencia científica.

## CONCLUSIONES

La misión ha transcurrido según lo previsto sin incidencias sanitarias especiales, precisando apenas consultas hospitalarias.

La casuística es superponible a la producida en el BAP de Estonia del 2015, cuestión que permite adaptar el material sanitario a desplegar en esta área epidemiológica.

Las UMAAD,s son las unidades sanitarias operativas del Ejército del Aire, especializadas en el planeamiento y ejecución de despliegues sanitarios para operaciones nacionales e internacionales.

No se puede entender un ejército moderno sin un apoyo sanitario de calidad en operaciones, con acciones ajustadas a norma, de rápida proyección y que incida sobre el factor humano. En definitiva: atención especializada (urgencias y emergencias; medicina de vuelo; despliegues sanitarios), para no dejar nada a la improvisación y prestar el mejor apoyo sanitario posible allá donde opere el Ejército del Aire.



Personal voluntario del Destacamento Vilkas participando en el cuidado de niños en el orfanato de Siauliai.



Equipos sanitarios ROLE 1 (UMAAD Zaragoza y Madrid).

cular escaparate para mostrar las capacidades de las Fuerzas Armadas españolas y, especialmente, las del Ejército del Aire. Por ese motivo, la actividad relacionada con información pública, relaciones públicas y protocolo, y relación civil-militar (CIMIC) han tenido gran notoriedad, reflejada en el incontable número de notas de prensa, reportajes fotográficos, entrevistas con los medios locales y nacionales, etc.

Especial mención merece la estrecha relación de colaboración mantenida entre el personal del destacamento Vilkas y el orfanato municipal de Siauliai. La historia de colaboración entre el orfanato y los distintos destacamentos es longeva. Los miembros del Destacamento Vilkas no han hecho otra cosa que recoger el testigo y cumplir con la tradición existente. Ahora bien, la gran diferencia esta vez, y el motivo por el que siento y debemos sentir un orgullo especial es por la inmediatez, la

cuantía y la calidad de apoyo prestado por el contingente español. Claramente expresado por la directora del orfanato, por los medios de comunicación lituanos, y también por el personal lituano de la base aérea implicado en ello, la ayuda del personal español dejará huella para siempre en esta ciudad.

Llegada la hora de hacer balance de la misión BAP, no me cabe duda de que todos los aspectos que la rodean son positivos. No me corresponde decir si se han alcanzado los objetivos estratégicos y los operacionales, pero puedo asegurar que los objetivos tácticos sí han sido alcanzados. El entrenamiento conseguido por los pilotos en situaciones reales de alerta, tensas en ocasiones, su adaptación técnica y táctica al engelamiento en aire, tierra y mar, con aterrizajes casi imposibles causados por la meteorología al límite, operando constantemente con controladores multinacionales en espacio aéreo y campos no



### Gastos bajo cero

ANTONIO J. VÁZQUEZ RUIZ  
Comandante CINEA

conocidos, utilizando procedimientos operativos nuevos y diferentes, constituye, sin duda, un entrenamiento extraordinario. Si a ello sumamos la experiencia adquirida por el resto del contingente en la preparación del despliegue, durante la misión y en el repliegue, proporcionando entrenamiento en control y operación de Link-16 en Karmelava, estableciendo enlace y comunicaciones seguras continuas con la cadena operacional de la OTAN, manteniendo cuatro aviones en condición FMC (Full Mission Capable) permanentemente, estableciendo comunicaciones nacionales seguras en todo momento, y todo lo anterior lo aderezamos con las condiciones meteorológicas adversas, entonces me corresponde decir que, efectivamente, se han alcanzado los objetivos tácticos programados.

Y se han alcanzado no por casualidad, es justo reconocer que todo el personal nombrado ha contribuido con su profesionalidad y humanidad a conseguir estos objetivos, el *equipo* no es otro que los miembros de las diferentes pero complementarias unidades del Ejército del Aire que han formado parte del DAT Vilkas. A todos ellos y a sus unidades les agradezco públicamente su esfuerzo.



#### “VILKAS”, EL LOBO DE GEDIMINAS

El nombre del Destacamento, cuyo significado es “lobo” en lituano, obedece a un intento de enlazar y aproximar el destacamento español a la historia del pueblo lituano. Cuenta la tradición que, en 1320, el Gran Duque Gediminas, tras una dura jornada de caza, se tumbó a descansar en un bosque y tuvo un sueño en el que un gran lobo de hierro aullaba con la fuerza de un centenar. El Gran Duque le preguntó a un sacerdote pagano que le acompañaba acerca del significado de su sueño. El sacerdote le explicó que debía construir en aquel lugar una ciudad que sería tan poderosa como el aullido del lobo. Así fue como el Gran Duque Gediminas creó la ciudad de Vilna, capital actual de Lituania, cuyo nombre proviene del río Vilnia que la atraviesa.

El equipo encuadrado dentro del Órgano de Apoyo Económico (OAE), compuesto por el oficial del Cuerpo de Intendencia que suscribe y por el Subtite. del Cuerpo General Andrés Mateos, llegó a la ciudad lituana de Šiauliai con el resto del equipo avanzado de despliegue. Su llegada el 27/12/2015 coincidió con “la nevada del año” a la que siguieron, durante más de un mes, temperaturas extremas con días de entre -15°C de máxima y -25°C de mínima. Durante más de un mes las temperaturas máximas fueron siempre negativas. Para el Subtite. Mateos, con amplia experiencia internacional en NETMA y OC-CAR, no era esta su primera misión de paz, y para mí era mi segunda misión tras mi paso por Herat, Afganistán, en 2007 como jefe del OAE.

Las funciones desarrolladas por el personal del OAE se han centrado en la contratación del alojamiento y la manutención –todo el personal desplegado cuenta con apoyo NSE– y el alquiler de vehículos para el personal, en el control en Zona de Operaciones de las compensaciones económicas incluidas en el Acuerdo Técnico entre la nación anfitriona, Lituania, y España, y en el asesoramiento al jefe de la Fuerza en todos los aspectos económico-financieros de la operación.

A efectos de la contratación en Zona de Operaciones, como ocurre en otros destacamentos, el oficial de Intendencia del contingente ha actuado como órgano de contratación en todos aquellos gastos producidos como consecuencia de la Operación fuera del Territorio Nacional, bajo dependencia funcio-

nal de la Dirección de Asuntos Económicos del Ejército del Aire. Resulta necesario aclarar que el Órgano de Apoyo Económico no constituye una Sección Económico-Administrativa (SEA) independiente, aunque de menor entidad, como la conocemos en Territorio Nacional, sino que su personal está encuadrado funcionalmente en la SEA 04 de la Dirección de Asuntos Económicos.

Ya en el “site survey” realizado en el mes de septiembre por personal de la Dirección de Asuntos Económicos se establecieron los contactos necesarios para la provisión de bienes y servicios para el Destacamento. A ello siguieron en noviembre y diciembre los acuerdos iniciales para la contratación de las necesidades más importantes del mismo, que fue efectuado por el ya nombrado oficial de Intendencia del DAT. Esencialmente estos acuerdos se centraron en el alojamiento y la manutención del personal así como en el alquiler de los vehículos necesarios para el transporte entre la Base Aérea y la ciudad de Šiauliai y la operación del DAT dentro de la Base.

La ciudad de Šiauliai ofrece alojamiento limitado pero suficiente para un contingente como el desplegado por el Ejército del Aire (126 pax de manera permanente además de los aumentos puntuales en los periodos de relevo del personal). De hecho, anteriormente, esta ciudad había sido lugar habitual de despliegue de las tropas soviéticas antes de la caída del muro de Berlín, y uno de los hoteles usados por nuestro personal fue usado frecuentemente por las tropas rusas desplegadas en Lituania. Se trata del hotel



*Vehículos todo terreno de alquiler entregados al DAT el 27/12/2015.*

Šiauliai \*\*\* –muy céntrico, construido en 1979 y con una estética que recuerda a la época de la ocupación soviética–, que dispone de unas 120 habitaciones en total, de las cuales se ofrecieron 70 al DAT.

Es por ello que, habiendo decidido el Mando a petición del Jefe de Fuerza que el DAT se alojara, en la medida de lo posible, en habitaciones individuales, se recurrió a un segundo hotel de los pocos existentes en la ciudad con capacidad suficiente. Y así se preseleccionó al Hotel Šiaulių Krašto Medžiotojų Užeiga \*\*\*\*, un antiguo pequeño hotel para cazadores, posteriormente ampliado, con un máximo de 90 habitaciones, como el más adecuado para alojar a parte del personal. La decisión del jefe de la Fuerza fue la de alojar al grueso del personal del mantenimiento en este hotel al objeto de optimizar los recursos de transporte del mismo, quedando el resto de personal alojado en el Hotel Šiauliai, que también ha sido usado como hotel de aumento para los periodos de relevo.

Finalmente, tras el despliegue inicial, la configuración permanente del DAT se estableció en 63 pax en cada uno de los hoteles, haciendo un total de 126 efectivos que sumados a los 4 alojados en Kaunas (trabajando en el CRC de Karmelava) elevaron la cifra total a 130 pax.

El catering del DAT fue proporcionado por tres empresas diferentes: los dos hoteles donde se aloja el personal y, en la Base Aérea, a través de la concesionaria del servicio de restauración de la misma. Este esquema, si bien requiere de una coordinación importante, resultó el más adecuado de acuerdo con la ubicación del personal y el esquema de trabajo requerido por el DAT.

Una necesidad importante del DAT, identificada en el “site survey” realizado antes del mismo como esencial, fue el alquiler de vehículos para el desplazamiento del personal entre la ciudad y la Base Aérea. La Nación Anfitriona proporcionó determinados vehículos que fue necesario complementar con el alquiler de un número adicional de furgonetas y vehículos ligeros (todo terreno en su mayoría). Estos han permitido la movilidad del personal y han garantizado una respuesta inmediata del mismo cuando así ha sido requerido, incluso en condiciones meteorológicas muy adversas.

Resulta necesario señalar que los gastos de otro tipo habidos en el DAT, diferentes de los incurridos por apoyo NSE y alquiler de vehículos, han sido mínimos ya que las necesidades que se han manifestado durante el despliegue han sido cubiertas, en su mayoría, a través de los canales logísticos



Hotel Užeiga. Hall de entrada.

nacionales. Estos “pequeños” gastos se produjeron particularmente durante el primer mes de la operación, coincidiendo con las fechas navideñas y requirieron una disponibilidad permanente del personal del OAE para poder satisfacer de la manera más rápida y efectiva posible las necesidades. Ayudó el hecho de que la mayoría de los comercios locales (especialmente las grandes superficies) suelen abrir todos los días del año.

Lituania concede a las fuerzas desplegadas en su territorio con ocasión de la operación Policía Aérea del Báltico la exención total de impuestos en todos aquellos gastos oficiales del DAT. Para ello, el gobierno



Hotel Šiauliai (Foto A. Talavera).

lituano concedió una carta de exención con la lista de artículos y servicios (prácticamente todos los que un destacamento puede tener están incluidos) a los que se les debe aplicar la exención de impuestos. Esta exención fue aplicada por los proveedores locales a casi el 99% de los gastos del destacamento. Además, al tratarse de un país de la Unión Europea que adoptó el euro el pasado 1 de enero de 2015, todos los proveedores habituales aceptaron el pago de las facturas por transferencia desde España, lo cual simplificó mucho la gestión, redujo las cantidades a pagar en efectivo al mínimo imprescindible y aumentó, por tanto, la seguridad de las transacciones.

Por último es importante señalar que, en virtud del Acuerdo Técnico suscrito entre los Ministerios de defensa de España y Lituania con ocasión de esta operación, se contemplan una serie de compensaciones que se detallan en la tabla adjunta.

Concepto	Compensación LT
Gastos de vida y funcionamiento (alojamiento, manutención, otros)	500.000 euros
Combustible aviación (sostenimiento y operación)	673.332 euros
Transporte multimodal	100.000 euros
Total	1.273.332 euros

Dichas compensaciones cubren tres tipos de gastos de la operación: gastos de vida y funcionamiento, gastos de combustible (aviación y otros) y gastos de transporte (multimodal).

El conjunto de dichas compensaciones suman la nada desdeñable cifra de casi 1,3 millones de euros que compensa, casi en su totalidad los gastos habidos en ZO. Si, además, se considerara que el combustible de aviación es un gasto que se hubiera producido igualmente en España de forma habitual (al igual que el de mantenimiento de las aeronaves), el balance teórico a favor de España sería mayor.

No obstante, es importante señalar que el Ministerio de Defensa ha realizado un gran esfuerzo en términos económicos para hacer posible la operación. Pero, como es comúnmente aceptado, la provisión de los bienes públicos (y la Defensa común dentro de la OTAN, donde se enmarca esta operación, sin duda lo es) no se debe medir necesariamente en términos de coste-beneficio.



## Protección de la fuerza en el DAT «Vilkas»

RICARDO ROMERO GREGORIO  
Brigada del Ejército del Aire

El pasado 27 de diciembre, una mañana fría y con niebla típica en la Base Aérea de Zaragoza en esa época del año (no imaginábamos las “realmente” bajas temperaturas que nos íbamos a encontrar en nuestro destino) embarcamos en un avión Hércules T-10, entre otros, los siete miembros del EADA (Escuadrón de Apoyo al Despliegue Aéreo) encargados de proporcionar FP (Protección de la Fuerza) en el DAT (Destacamento Aéreo Táctico) “Vilkas” en cumplimiento de la misión Air Policing Operations Baltic States-Block. Los tres restantes miembros del SEADA (Segundo Escuadrón de Apoyo al Despliegue Aéreo) hasta completar la totalidad de los diez componentes del equipo se incorporarán con el grueso del primer contingente del DAT el 3 de enero.

Al llegar a la que iba a ser nuestra casa durante los siguientes cuatro meses, la Base Aérea de Šiauliai (Lituania), a pie de avión nos recibió un comité de recepción del Ejército del Aire lituano. Al estrechar la mano de un suboficial me dijo: “Hey man, I know you!!!” “¿Me conoces? Imposible, no he estado nunca antes en Lituania.” “Sí, estuve a tus órdenes en KAIA (Kabul International Airport) en el año 2004, cuando España lideraba el equipo multinacional de CATO (Combined Air Terminal Operation)”. Para alguien como yo, que difícilmente recuerda lo que cenó la noche anterior, me sorprendió semejante alarde de memoria. Pero bueno, efectivamente estuve en ese año en KAIA y ejerciendo esa función, así que si él lo dice...

Esa misma noche, nada más descargar el avión y trasladar el material a los hangares donde se ubicó temporalmente el Destacamento hasta el HOTO (Hand Over-

Take Over) con los húngaros del BAP block-39 (Baltic Air Policing) empezó nuestra misión, entrando de servicio el primer binomio de FP con la tarea de vigilar material sensible que había ido llegando en los dos primeros aerotransportes: el satélite de comunicaciones y un shelter con material CRIPTO proporcionados por el GRUMOCA (Grupo Móvil de Control Aéreo), además de



El ministro de Defensa en funciones interesado por el Puesto de Visionado del CCTV.

una parte del armamento aéreo (chaff y bengalas) y un motor de Eurofighter, provenientes del Ala 14.

Durante los diez días en los que el DAT estuvo alojado en estas instalaciones transitorias las condiciones climáticas fueron verdaderamente extremas, con temperaturas máximas inferiores a los 15°C bajo cero, unos 30 cm. de nieve/hielo y viento gélido constante. De ese modo, la ejecución de

cualquier tarea y en especial en aquellas en las que se requería de cierta habilidad manual trabajando sin guantes, como fue el montaje de cámaras de vigilancia, se hizo realmente dura.

Los roles del equipo de Protección a la Fuerza vienen definidos en la sección 5 del Technical Arrangement firmado entre los Ministerios de Defensa de la República de Lituania y del Reino de España y que, de acuerdo al NATO SOFA (NATO Status Of Force Agreement) artículo VII.10, autorizan a ejecutar las tareas necesarias, portando armas, para garantizar el mantenimiento del orden y la seguridad en el interior de la AOR (Area of Responsibility), como resultado de la participación del Ejército del Aire en la Air Policing Operations Baltic States.

También autoriza a portar armas y el desplazamiento de un equipo de Protección de la Fuerza fuera de la NATO AOR con la misión de proporcionar protección tanto al piloto como a la aeronave y coordinar con las autoridades lituanas las necesidades que surgieran en el caso de que algún Eurofighter se viese obligado a aterrizar, por cualquier circunstancia, fuera de su base de despliegue.

Asimismo, ejerciendo funciones de Policía Militar y para mantener la disciplina y el orden entre los miembros del Destacamento se permite vestir de paisano y actuar fuera de la NATO AOR, sin perjuicio de las competencias de la policía y autoridades lituanas y solo cuando las necesidades operativas lo requirieran.

La seguridad de la NATO AOR fue compartida con miembros de la Host Nation (Nación Anfitriona). Mientras una sección de la Policía Militar Lituana se encargaba de gestionar los ECP (Entry Control Point) y de proporcionar vigilancia a la totalidad del perímetro y zona exterior de la misma mediante un sistema de CCTV (Close Circuit



Miembro del EADA junto a los hangares QRA a la llegada del avión, después de completar su misión.



Personal FP español apoyando a la identificación en el ECP de la NATO AOR.

Television), sensores de movimiento y patrullas motorizadas, el grupo de FP del DAT se configuró en tres equipos con personal del EADA-SEADA, comprobándose que la interacción de estas dos Unidades hermanas fue posible sin merma alguna en el cumplimiento de la misión.

Para ejecutar las tareas encomendadas, además del binomio que patrullaba por el interior de la NATO AOR y de otro asistente de FP que controlaba el acceso al edificio NATO HQ QRA (Quick Reaction Alert) donde se ubicaban tanto la oficina de JEFZA (Jefe de Fuerza) como las oficinas de los Órganos de Apoyo a la misma, se instaló un CCTV con capacidad diurna-nocturna compuesto por 9 cámaras (6 fijas y 3 móviles) que enfocaban hacia varios elementos considerados MEE (Mission Essential Equipment): el satélite de comunicaciones y los hangares de QRA. Igualmente y según normativa NATO (Allied Command Operations Directive 070-001) se instalaron cámaras monitorizando los accesos a las ZAR (Zonas de Acceso Restringido) clases I y II: sala de servidores, sala CRIPTO SIJE (Sistema de Información del JEMAD) y sala MSS (Mission Support System). El resto de las cámaras vigilaban zonas sensibles del perímetro de la NATO AOR. Todas las cámaras operaban 24/7 y con una capacidad de grabación/almacenamiento de imágenes de cinco días, cumpliendo también así con normativa OTAN.

La colaboración con la Policía Militar Lituana fue en todo momento fluida y totalmente satisfactoria, realizándose diversas actividades conjuntas, como por ejemplo patrullas de vigilancia al perímetro total de la Base (exterior e interior). Estas patrullas nos sirvieron para tener una visión global del entorno en el que trabajábamos y no solo de nuestra AOR, identificándose algún problema relativo a la seguridad: se observaron varias manadas de cervatillos pastando libremente



*Equipo combinado EADA-SEADA.*

a escasos 200 metros de la pista, dentro de la Base aunque fuera de nuestra AOR, con los problemas de "Seguridad de Vuelo" que esto podría crear.

En los primeros días del despliegue el capitán Jefe del Área de Apoyo del DAT "Vilkas", del que dependía orgánicamente la Sección de Protección de la Fuerza, y el que suscribe fuimos recibidos por el oficial de S2 (Inteligencia) de la Base y por el Oficial de Contra-Inteligencia dependiente del Segundo Departamento de Investigación del Ministerio de Defensa lituano, donde se nos informó de la situación tanto del Estado de Alerta en vigor como de la Amenaza TESSOC (Terrorism, Espionage, Subversion, Sabotage y Organized Crime). Con dicha información la Sección de FP preparó charlas de mentalización que complementaron a las recibidas durante la fase de concentración en el Ala 14 y se planificaron actividades encaminadas a la toma de medidas de autoprotección y reconocimientos de zona y de itinerario. Estas reuniones donde se nos informaba de

cualquier actividad que pudiera afectar tanto a la seguridad del personal como a las operaciones aéreas se repitieron semanalmente hasta la finalización del despliegue.

Asimismo, junto con JEFZA mantuvimos una reunión con el Jefe del Cuerpo de Policía de la región de Šiauliai, Sr. Rimantas Bobinas, quien nos expuso la situación desde el punto de vista policial y amablemente se puso a disposición del Destacamento para asuntos de su competencia. Afortunadamente, durante los cuatro meses de presencia española en Šiauliai no se produjeron incidentes dignos de mención.

El material específico de "Protección de la Fuerza-Policía Militar" desplegado para el cumplimiento de la misión resultó el adecuado. Las únicas deficiencias que surgieron lo fueron con alguna de las cámaras de vigilancia principalmente debidas a su antigüedad y a las condiciones climatológicas adversas. Hay datos en el propio software de las cámaras en los que se registraron temperaturas de funcionamiento de 27°C bajo cero. También hubo algunos problemas con su hardware, solucionados eficientemente tanto por el personal del Órgano de Apoyo Económico del Destacamento como por el personal del GRUMOCA, que realizaron verdaderos "milagros" en la adquisición en comercios locales del material averiado los primeros como en tareas de reparación, configuración y asesoramiento los segundos. Gracias a ambos.

También quiero agradecer especialmente y resaltar la excelente cooperación que todo el personal del DAT mantuvo en todo momento con el equipo de FP. Mi premisa fue la de ser "transparentes" interfiriendo lo menos posible en el desarrollo de las actividades diarias del personal, sin menoscabo de su total protección. Y creo que lo conseguimos. Sin lugar a dudas esta intensa colaboración fue la clave del éxito de la misión en su aspecto relacionado con la Protección de la Fuerza.



*Policía Militar lituana en las tareas de*



*Personal FP asegurando el tránsito del avión desde el hangar QRA hacia la pista.*



## El destacamento Vilkas en los medios

ALEJANDRO TALAVERA MEIXÚS  
Capitán del Ejército del Aire, PAO

### EL CONTEXTO

Existe consenso al asumir que la función informativa es el proceso de recepción y transmisión de información, englobando ésta no sólo las ideas, conceptos o conocimientos sino también los intereses, estados de ánimo y actitudes que manifiestan las personas. También es aceptada universalmente la idea de que el proceso informativo no se trata de un proceso frío sino que en él cada sujeto es fuente transmisora y receptora al mismo tiempo, estableciéndose una interacción entre los participantes de la comunicación en la que uno ejerce influencia sobre el otro.

Desde el ingreso de los países bálticos en la OTAN en 2004, la Alianza viene atendiendo las necesidades de vigilancia del espacio aéreo de soberanía de las repúblicas de Estonia, Letonia y Lituania mediante el despliegue en la base aérea de Siauliai de 4 cazas que realizan la misión OTAN "Policía Aérea del Báltico" en turno rotatorio entre los países miembros por períodos de cuatro meses. No obstante, tras el comienzo de la crisis de Ucrania a principios de 2014, la misión se ve reforzada con otros 12 cazas de tres países y otras dos bases de despliegue: Amari, en Estonia y Malbork, en Polonia. Otra de las derivadas de este contexto es que la política "Activa" de la Alianza en cuanto a información se refiere pasa en ese momento a ser "Muy Activa", lanzando así un claro mensaje de compromiso en la defensa de sus aliados.

El objetivo de la política informativa en operaciones no es otro que proporcionar a la sociedad información adecuada y oportuna para que entienda la misión que desarrolla la fuerza desplegada. Su necesidad, obedece a muchas razones: es una demanda de la sociedad actual, el éxito de la operación depende en gran medida del apoyo de la opinión pública, los medios de comunicación son un vector de influencia directa e inmediata en la opinión pública... pero sobre todo: las Fuerzas Armadas son las más interesadas en dar a conocer el aspecto operativo de la misión. Nadie puede contar mejor nuestra realidad que nosotros mismos. Por ello, conscientes de su importancia, los Ejércitos dedican un esfuerzo importante a esta función.

Los dividendos que aporta la aplicación de una buena política informativa desde el comienzo de una operación están perfectamente

te identificados: mejora la percepción de la misión por parte de la sociedad; tiene un efecto positivo sobre la moral fuerza proyectada; ayuda a las familias de los militares destacados a entender la misión y puede llegar a ser una herramienta vital en la resolución de una crisis, si esta llega a producirse.

La actividad informativa de un destacamento recae en la figura del Public Affairs Officer



Con los "grandes" de la información en Siauliai (Lituania).

(PAO). Antiguamente conocido como PIO (Public Information Officer), el PAO asume ahora, además de las tareas relacionadas con la información pública (asesorar al jefe de fuerza en su relación con los medios de comunicación, atender a periodistas, difundir la información al MINISDEF, analizar la información publicada sobre la actividad del destacamento y proporcionar información de actualidad al personal destacado, etc.) aquellas otras que tienen que ver con los actos oficiales y el protocolo, además de la acción CIMIC, permitiendo al jefe de Fuerza descargarse de parte de esas funciones para concentrarse en el aspecto operativo de la misión.

### LOS COMIENZOS

Con la experiencia previa de nuestros compañeros en Amari (Estonia) durante 2015 comenzábamos nuestra andadura en la base aérea de Siauliai el 3 de enero de 2016, sin vislumbrar el impacto mediático que iba a tener la presencia española en tierras lituanas. Habíamos asumido que la actividad informativa iba a depender exclusivamente en la intensidad o frecuencia de las acciones aéreas. Con el tiempo, nos fuimos dando cuenta de que el alcance de la actividad informativa sería mucho más ambicioso. Y así, la actividad de influencia no sólo se centraría en la información pública dirigida a contrarrestar el uso de la fuerza en el

Báltico o a poner encima de la mesa el liderazgo de España en la OTAN durante el año 2016 (BAP-Baltic Air Policing, SNMG 1-Standing NATO Maritime Group 1, VJTF-Very High Readiness Joint Task Force) sino también a poner de manifiesto las actividades de enlace y CIMIC llevadas a cabo por el contingente español.

### "EN MARCHA"

Teníamos claro que la divulgación abierta sería nuestro patrón de referencia a la hora de informar y que, además, ello no debería entrar en contraposición con la seguridad del personal y las operaciones. No había tiempo que perder. Desde el primer minuto, los eventos que representaban una oportunidad informativa se concatenarían a una velocidad de vértigo: despedida en la base aérea de Albacete, incorporación de los Eurofighter a zona de operaciones, primeras prácticas conjuntas de rescate de tripulaciones, ceremonia de relevo con la fuerza aérea húngara, visita del JEMAD, etc.

La función informativa del destacamento se desarrollaría reflejando no sólo la actividad propia de su naturaleza, sino incluyendo además

cuatro líneas maestras que, de forma genérica, recogen las funciones un PAO en cualquier misión: atención a los medios de comunicación (nacionales españoles, locales, regionales y nacionales del país donde se despliega), visitas institucionales y actos de muy alta visibilidad (HVE) así como visitas de centros educativos, colaboración con la población civil y participación del destacamento en acontecimientos deportivos y lúdicos. Para que el lector se haga una idea de la dimensión de la actividad informativa realizada en el destacamento 'Vilkas', estas cuatro áreas se detallan a continuación:

– **Atención a los medios de comunicación.** Se han realizado seis entrevistas de televisión para medios tanto lituanos como españoles (STV, SPLUS, LRT TV, TeleMadrid) a las que hay que sumar otras 5 entrevistas de radio para radio RNE (2), COPE, La Información, y esRadio. El 19 de marzo recibimos el "Media Trip" organizado por el Mando de Operaciones y que trajo al destacamento 'Vilkas' a profesionales de distintos medios de comunicación (La Razón, El Mundo, Libertad Digital, TeleMadrid...). Finalmente, se han realizado 2 documentales sobre la participación española en la misión OTAN BAP: uno de ellos llevado a cabo por la productora Big Adventure para el canal de televisión nacional lituano LRT. El segundo fue realizado por la Oficina de Comunicación del Ejército del Aire.

– **Visitas.** Ministro de Defensa, embajador español en Lituania, jefe de Estado Mayor de la Defensa, jefe de Estado Mayor del Aire, director comercial y jefe de la División de Apoyo Corporativo de la Agencia NETMA, Air War College, NATO Force Integration Unit, director de la NATO Standardization Office, jefe de la División de Planes del CAOC Uedem, los directores de las academias militares de las tres repúblicas bálticas, Batallón de Húsares del Ejército de Tierra lituano, oficiales de la Fuerza Aérea lituana, oficiales de la Marina lituana, militares de reemplazo de la Fuerza Aérea lituana, Departamento de policía de Siauliai, colegios (35 en total) y 120 alumnos del conservatorio de música de Siauliai. En cuanto a eventos de especial relevancia, el destacamento participó en los actos conmemorativos de la Independencia de Lituania (desfile aéreo y formación militar en tierra), de Estonia (desfile aéreo sobre Tallinn, con gran impacto mediático) y en el día internacional de la mujer.

– **Colaboración con la población civil** (acción CIMIC). Muy significativa ha sido la respuesta del contingente español a los colectivos más desfavorecidos, en concreto, al orfanato de Siauliai. Desde que se visitara por primera vez el 11 de febrero, hasta en cuatro ocasiones se ha hecho entrega de medicinas, material sanitario, material higiénico y ropa. La ayuda humanitaria está integrada en la acción de cualquier destacamento de las Fuerzas Armadas fuera de nuestras fronteras y surge de forma espontánea en respuesta a situaciones de urgencia de determinados colectivos de la zona en que se despliega. Lo que pretendía ser una acción discreta desde el principio, se convirtió en portada de la prensa local al día siguiente por la rapidez con la que el personal español actuó cuando tuvo conocimiento de la epidemia de gripe que afectaba a los niños del orfanato. Además, con la gestión realizada desde el Mando de Operaciones, la escasez de vestuario o material sanitario en el orfanato se ha resuelto temporalmente gracias a las donaciones desde territorio nacional de la fundación COFARES, que el personal del destacamento ha hecho llegar al centro en dos ocasiones.

Es importante subrayar el compromiso del contingente español con los niños del orfanato. Además de las recaudaciones de dinero para compra de material necesario, desde la primera visita al centro nuestro personal ha participado en el cuidado de los niños cada vez que la actividad aérea lo permitía, realizando funciones de voluntariado que aliviaban la carga de trabajo



*Ondeando la bandera española durante el multitudinario "Runway Run 16".*

de otros voluntarios del centro. Durante casi tres meses y principalmente los fines de semana, grupos de 10 a 15 personas han visitado a los niños cada día, dándoles el calor que desgraciadamente no reciben por parte de sus progenitores.

Como colofón a la acción solidaria realizada durante estos tres meses, se recaudó dinero para hacer una excursión con los niños y niñas del orfanato a un parque infantil del centro de la ciudad, donde los chicos pudieron disfrutar de unas horas de juego "sin límites".

– **Participación del destacamento en acontecimientos deportivos y lúdicos.** El personal del destacamento ha mostrado en todo momento una actitud proactiva en la organización y participación de eventos de esta naturaleza. Desde comidas de hermandad con la Fuerza Aérea lituana hasta la participación en el concierto del día de la Independencia, pasando por talleres de cocina tradicional. Y, por supuesto, las típicas competiciones deportivas (carreras, partidos de baloncesto y fútbol, tenis de mesa...). Todos han sido registrados en el "diario de batalla" del destacamento, algunos con una repercusión superior a la esperada.

Quizá el más importante en cuanto a impacto mediático por la afluencia de público (unas 3.400 personas) y medios de comunicación



*Abrir las puertas de "nuestra casa" fortalece las relaciones de las FAS con la sociedad y mejora su credibilidad.*

convocados haya sido la carrera cívico-militar "Runway run" organizada por la nación anfitriona. La carrera, de tres kilómetros, se realiza sobre la misma calle de rodaje que habitualmente utilizan tanto las aeronaves de la Fuerza Aérea lituana como de la OTAN. El acontecimiento, en el que llegaron a participar 47 miembros del Destacamento 'Vilkas', pudo contar además con la notabilísima presencia de los C.16 del Ala 14 que sobrevolaron la pista durante la salida y el final la carrera, que hacía las delicias de los asistentes al tiempo que exportaban la marca España.

Toda la actividad descrita anteriormente quedaría recogida en más de 9.000 fotografías, casi 200 vídeos (en el aire y a nivel suelo) además de 47 notas de prensa, informes de ejecución, etc.

El esfuerzo informativo no ha sido en vano. Cuando la actividad realizada se explica de una manera sencilla, cuando la sociedad puede constatar 'in situ' que la información proporcionada por la fuente es veraz, cuando la sociedad se ve reflejada en la realidad de nuestras Fuerzas Armadas, el apoyo de ésta es incondicional. Pudimos ser testigos de ello con ocasión de nuestra participación en los actos conmemorativos del día de la Independencia de Lituania celebrados en la capital, Vilna: el público que nos veía portando el uniforme del Ejército del Aire junto al resto de la fuerza internacional se acercaba para agradecernos la misión llevada a cabo, solicitando hacerse fotografías con nosotros... realmente emocionante.

### **"SIN NOVEDAD, MI TENIENTE CORONEL"**

Durante estos cuatro meses me ha correspondido contar la historia que los hombres y mujeres del destacamento aerotáctico 'Vilkas' han protagonizado lejos de su patria. Si la historia de este destacamento está bien o mal contada el tiempo lo dirá, pero a buen seguro cada historia de esta historia ha sido contada con humildad y objetividad. No negaré sin embargo que, más que "contar", hubiera preferido "escribir" la historia del destacamento tan bien como ellos y ellas lo han hecho.

A todos sin excepción quiero dar las gracias por darme la oportunidad de disfrutar de este trabajo, que me ha permitido acercar la realidad de nuestro Ejército del Aire a la sociedad a través de distintos formatos: imágenes, vídeos, artículos, reportajes, etc.

A todos, muchas gracias. A todos, mucha suerte.



## Los cuatro de Karmelava

JOSÉ VARGAS GÓMEZ  
Capitán del Ejército del Aire

Dentro de la misión "Baltic Air Policing" (Policía aérea del Báltico, BAP) bloque 40, desplegada en su mayoría en la Base Aérea de Siauliai, existe un pequeño grupo humano que representa el 3% del personal de la misión y que se encuentra desplegado en el "Command And Reporting Centre" (Centro de Mando y reporte de información, CRC) de Karmelava.

Karmelava es una pequeña localidad situada a 15 kilómetros de la ciudad de Kaunas, y su CRC se ubica junto al aeropuerto internacional de la ciudad. Se trata de un CRC combinado en el que trabaja personal de las tres Repúblicas Bálticas: Estonia, Letonia y Lituania.

Pese a que puede parecer que las tres Repúblicas son muy similares, nada está más lejos de la realidad. Se trata de tres países muy diferentes empezando por la lengua de cada uno de ellos, por lo que dentro del CRC el idioma oficial es el inglés. El nivel de integración del personal es absoluto, y la profesionalidad indiscutible, lo cual supone un enorme mérito al tratarse de un entorno multinacional.

El CRC de Karmelava es el único existente en las tres Repúblicas, tiene como unidades subordinadas tres "Command and Reporting Post" (Puesto de Mando y reporte de información, CRP), situados en cada uno de los países bálticos, y está subordinado al "Combined Air Operation Centre" (Centro de operaciones aéreas combinadas, CAOC) de Uedem, en Alemania.

La misión del CRC es mantener la integridad del espacio aéreo de su responsabilidad a través de la vigilancia y el control del mismo, 24 horas al día, 365 días al año.

El destacamento español en Karmelava estaba formado por cuatro personas, dos Suboficiales que ejercen la función de "Data Link Operator" (Operador de enlace de datos, DLO), y dos oficiales ejerciendo de "Liaison National Officer" (oficial nacional de enlace, LNO). La disponibilidad del destacamento español es



continua y está siempre orientada a las necesidades de nuestros aviones desplegados en Siauliai.

La misión del DLO es la de configurar, establecer y mantener una red Link 16 que contribuya al buen desarrollo de la misión, tanto con nuestros aviones como con cualquier medio OTAN, ya sea terrestre, marítimo o aéreo. Hoy por hoy la herramienta del Link 16 se antoja indispensable para cualquier operación y ofrece un sinnúmero de posibilidades que hacen que el cumplimiento de los objetivos de una misión aérea sea cada vez más factible.

Dentro de la función del LNO se encuentra



*Los cuatro de Karmelava, primer relevo.*



*Los cuatro de Karmelava, segundo relevo.*

en primer lugar el apoyar, coordinar y actuar como elemento de enlace entre el destacamento ubicado en Siauliai y el CRC de Karmelava por una parte, y el CAOC Uedem por otra.

En segundo lugar, y una vez que el DLO ha establecido y configurado la red de Link 16, corresponde al LNO operar esta red desde el punto de vista táctico, teniendo en cuenta el objetivo de la misión a realizar y las necesidades de los diferentes aviones que intervienen en la misma.

Otra de las misiones que comparten tanto el DLO como el LNO es la de proporcionar instrucción al personal del CRC, cada uno en sus respectivas áreas.

El DLO es el encargado de formar al personal en materia de Link 16, en primer lugar introduciendo las bases y los conceptos de un enlace de datos en tiempo real, y en segundo lugar enseñando a operar el sistema de manera práctica de tal manera que en un futuro próximo puedan establecer redes y operarlas por ellos mismos.

Debido al número de medios aéreos con los que se cuenta en esta región, el personal está muy bien entrenado en realizar misiones de pequeña entidad, pero no así para misiones en las que intervengan un número mayor de aeronaves. Pues bien, la misión del LNO desde el punto de vista de la instrucción es la de entrenar al personal en el control de misiones en las que intervengan un número mayor de medios, así como en misiones en las que por la frecuencia con que las realizan no están suficientemente entrenados.

Desafortunadamente no existen muchas posibilidades de que el personal del CRC se entrene con misiones reales de la entidad que necesitarían, por lo que el trabajo de instrucción se basa principalmente en la simulación. A través de la herramienta de diseño de escenarios de simulación, se pueden construir diferentes escenarios, prácticamente personalizados a cada controlador en base a sus necesidades de instrucción.

La misión pues, de los cuatro de Karmelava, tiene una doble vertiente: operativa por un lado, apoyando y contribuyendo al buen hacer de nuestros aviones, y de instrucción por otro, lo que nos permite el trato diario y directo con el personal de CRC.

El hecho de ser un número muy reducido de personas hace además que nuestra integración en la dinámica de trabajo de la Unidad sea total y que el intercambio de experiencias sea el regalo más valioso que sin duda nos llevamos de aquí.

## Despliegue de medios CIS

JUAN DIEGO NARBONA LEÓN  
Comandante del Ejército del Aire

El Grupo Móvil de Control Aéreo (GRUMOCA), tiene entre sus misiones desplegar y operar los módulos de Comunicación y Sistemas de Información (CIS) en operaciones internacionales.

Por lo tanto, el personal de esta Unidad quien, junto con personal del Centro de Informática de Gestión (CIGES) y del Grupo de Transmisiones (GRUTRA), llegó a la Base Aérea de Siauliai el día 27 de diciembre del año 2015.

Por parte del GRUMOCA desplegó personal especialista en las áreas CIS/INFOSEC, comunicaciones, informática, criptocustodio y operadores de CECOM.

El personal del CIGES (5 pax) se encargó del despliegue de los medios CIS de propósito general y el personal del GRUTRA (1 pax), de apoyar al GRUMOCA en el despliegue del terminal satélite ATQH. Es importante reseñar que es la primera vez que este tipo de terminal ha sido desplegado en una misión internacional.

Junto con este terminal satélite, llegó a ZO todo el material CIS que proporcionó las capacidades que el Mando de Operaciones había definido para esta misión.

Debido a que hasta el día de la TOA (Transfer of Authority) nuestro personal no podía ocupar la zona en la que se llevaría a cabo el despliegue final, fue necesario realizar un despliegue temporal de todos los medios CIS en un hangar barracuda situado en una de las plataformas de la Base.

El primer problema que nos encontramos nada más llegar fue el intenso frío. Aunque estaba previsto que se alcanzaran bajas temperaturas, nunca pudimos imaginar que se llegara a cifras de -20 grados centígrados.

Este frío no afectó únicamente al personal, sino también a los equipos. Pudimos certificar que algunos de ellos no estaban preparados para temperaturas tan bajas. Sufrimos varias averías y fue necesario solicitar material de repuesto de forma urgente a Territorio Nacional (TN).

Además del problema del frío, nos encontramos con el problema del suministro de energía. La instalación eléctrica del hangar no estaba dimensionada para la conexión de tantos sistemas, por lo que la calidad de la energía no era la más adecuada. Esto provocó malfuncionamiento de algunos equipos y alguna avería también.

Pese a todas estas inclemencias, durante los diez días en los que el DAT estuvo operando desde la localización temporal, fue posible disponer de los medios CIS suficien-



Personal del GRUMOCA desplegado para la misión BAP Bloque 40.



Terminal satélite ATQH posicionado finalmente en la zona QRA.

tes para cumplir la misión asignada.

Una vez realizada la TOA, el día 8 de enero, pudimos por fin trasladarnos a la localización definitiva, la denominada "zona QRA".

Ese día fue el más frío de toda la misión, alcanzando la cifra de -25 grados. Esto complicó de forma significativa el repliegue, transporte y despliegue de medios CIS.

Nuevamente algún equipo se averió por las bajas temperaturas.

Fue especialmente dura la instalación de antenas de radio Tierra-Aire en la torre de comunicaciones. Debido al frío y al viento, fue muy difícil trabajar sin guantes, por lo que hubo que hacer relevos del personal para que pudiera entrar en calor.

El traslado del terminal satélite ATQH también fue problemático, debido a la cantidad de nieve que había. La uña elevadora todoterreno no tenía suficiente capacidad para levantar el terminal, por lo que fue necesario emplear dos uñas para el posicionado final.

Tras un buen rato y algún que otro susto, fue posible desplegar y poner en funcionamiento el terminal satélite. En un corto espacio de tiempo, todos los servicios que el mismo proporcionaba se encontraban operativos.

Aun debieron pasar unos días para que todos los medios CIS y todos los puestos de trabajo del Destacamento (unos 50) estuvieran completamente instalados.

Una vez finalizado el despliegue (el segundo desde que llegáramos a Lituania), todo el Destacamento puso velocidad de crucero y así permaneció hasta su finalización.

Además del despliegue y operación de módulos CIS, el GRUMOCA fue responsable de otro aspecto muy importante en las operaciones: la seguridad de la información.

Se prestó una especial atención a este aspecto en este Destacamento debido a la situación de amenaza existente. Se definió una estructura INFOSEC fiable y se desarrollaron procedimientos y sistemas específicos para el manejo de documentación clasificada.

Entre ellos, cabe destacar el Sistema Vilkas, el cual se diseñó para el manejo de información clasificada NACIONAL hasta el grado de clasificación CONFIDENCIAL. Este Sistema obtuvo la acreditación por parte de la Autoridad Delegada de Acreditación (ADA), lo cual supone un hito en la gestión de información clasificada en las misiones internacionales del Ejército del Aire.

El esfuerzo realizado en este sentido obtuvo como recompensa superar satisfactoriamente la primera Verificación Técnica de Seguridad que el Mando Conjunto de Ciberdefensa ha realizado a una Unidad en Zona de Operaciones.