

Interoperabilidad del Eurofighter en el destacamento Ámbar

MIGUEL ÁNGEL LÓPEZ GARCÍA
Comandante del Ejército del Aire y del Espacio

Conseguir el máximo grado de interoperabilidad entre miembros OTAN ha sido objeto de numerosas iniciativas y proyectos desde la creación. Con esta intención surgió el proyecto de colaboración bilateral entre el Ejército del Aire y el Espacio y la Luftwaffe llevado a cabo en la base aérea de Ämari, Estonia, para facilitar la misión Enhanced Baltic Air Policing Block 60.

Desplegar aviones de combate en una zona de operaciones depende fundamentalmente de la capacidad de proyección de la fuerza de la que se disponga. La reducción del volumen y tonelaje de material que es necesario desplegar, también conocido como huella logística, es clave para conseguir la máxima eficiencia y rapidez a la hora de proyectar la fuerza.

Con la progresiva puesta en servicio del Eurofighter se puso de manifiesto la necesidad de crear un programa que permitiera compartir experiencias y buscar sinergias colaborativas y de interoperabilidad entre los diferentes usuarios del avión (Reino Unido, Alemania, Italia y España). Con ese objetivo nació el European Typhoon Interoperability Program (ETIP). Por otra parte, los

proyectos de interoperabilidad entre los diferentes países usuarios del citado avión, bajo paraguas del ETIP, buscan conseguir estandarizar procedimientos y procesos, de forma que sea posible reducir al máximo la huella logística, tanto del material como del personal.

Con esta intención, y a propuesta de la Luftwaffe, surgieron las iniciativas bilaterales de intero-



Destacamento Ámbar. (Imagen: destacamento Ámbar)



Equipo de armeros hispano-alemán configurando los aviones para misión de adiestramiento. (Imagen: destacamento Ámbar)

perabilidad que tratan de llevar a la práctica las tácticas, técnicas y procedimientos estandarizados por los países miembros del ETIP y aplicarlos a misiones OTAN de Policía Aérea. La Luftwaffe había realizado este tipo de actividades, anteriormente, con la RAF de Reino Unido hasta en dos ocasiones y con la Aeronautica Militare de Italia en una ocasión. Estas actividades se realizaron con diferentes niveles de ambición, pero en ninguna de ellas se llegó a realizar de manera combinada el mantenimiento de las aeronaves, la utilización compartida del armamento o la realización del servicio de alarma ininterrumpidamente. El proyecto de interoperabilidad entre el Tactical Air Wing (TAW) 71 Richthofen de la Luftwaffe y el Ala 14 del Ejército del Aire y del Espacio buscaba dar un paso más en el camino marcado con anterioridad por otras fuerzas aéreas, aceptando el desafío de avanzar en las operaciones combinadas, tanto en el área de logística como en el

área de operaciones, en el marco de las misiones de Policía Aérea del Báltico bajo mando táctico OTAN.

PLANEAMIENTO DE LA MISIÓN

Si bien los contactos entre el Estado Mayor del Ejército del Aire y del Espacio y la Luftwaffe comenzaron a mitad de 2021, no fue hasta marzo de 2022, cuando se dio el pistoletazo de salida a las reuniones de planeamiento a nivel de unidad entre el Ala 14 y el TAW 71. El planeamiento comenzó con las coordinaciones entre la División de Operaciones del Estado Mayor del Ejército del Aire y del Espacio y el Estado Mayor de la Luftwaffe con el fin de establecer el alcance de la colaboración entre ambos países. Desde un principio fue necesario profundizar en las líneas de trabajo que la Luftwaffe ya había desarrollado con Reino Unido e Italia, pero a la vez desde la División de Operaciones del Ejército del Aire y del Espacio se aceptó el desafío de impulsar la interopera-

bilidad entre unidades de Eurofighter hasta niveles no alcanzados hasta la fecha.

Entre los días 22 y 24 de marzo de 2022, en la base aérea de Laage (Alemania), tuvo lugar el evento inicial de planeamiento. Como punto de partida se dejó claro que el TAW 71 sería el responsable de sostenimiento ante la OTAN del servicio de alarma, al ser la Luftwaffe responsable del eBAP Block 60. Todos los apoyos necesarios para garantizar la sostenibilidad en el tiempo de un destacamento aéreo serían proporcionados por el TAW 71 al encontrarse desplegados en zona de operaciones previamente a la incorporación del Ala 14 a la misión. Estos apoyos podían ser muy variados y entre otros se acordaron compartir apoyos tales como cisternas de combustible, equipos contra incendios, equipos de iluminación de plataformas, equipos auxiliares de mantenimiento (AGE), equipos de rescate de tripulaciones, especialistas en emergencias de armamento y todos aquellos servicios que pudieran ser compartido entre los dos destacamentos.

En la parte de operaciones aéreas se fijó como objetivo que ambas unidades debían obtener los niveles de adiestramiento necesarios para la realización del servicio de alerta en parejas de combate combinadas; es decir, operando un avión de la Luftwaffe con un avión del Ejército del Aire y del Espacio como una unidad de combate.

Esta composición permitía avanzar en la interoperabilidad bilateral ya existente entre ambas naciones, ya que además de los intercambios de pilotos entre la Luftwaffe y el Ejército del Aire y del Espacio, otros muchos pilotos alemanes se adiestran como pilotos de Eurofighter en el 113 Escuadrón de la base aérea de Morón. Por tanto, dar el paso a volar como un único escuadrón en misión internacional



Equipo Combinado de Electrónica/Aviónica. De izquierda a derecha, miembros de aviónica del Ala 14: sargento Rosell, sargento Cabonell, brigada León, sargento Cebrián, sargento López, sargento Páez. (Imagen: destacamento Ámbar)



Contingente Combinado compuesto por el personal del destacamento alemán y el destacamento Ámbar. (Imagen: destacamento Ámbar)



Oficial enfermera y tripulaciones del destacamento Ámbar antes de comenzar el repliegue de la misión, el 12 de septiembre. De izquierda a derecha: capitán enfermero Gómez, teniente Orenes, teniente Escarza, capitán Urios, teniente Cegarra, teniente Ferrandez, comandante López García, teniente Herrero. (Imagen: destacamento Ámbar)

no planteaba ninguna dificultad, ya que gran número de pilotos de ambos escuadrones había realizado el curso de conversión a Eurofighter de manera combinada.

Además, se identificaron todas las áreas de operaciones en las que era posible compartir tareas, siendo la única excepción las áreas de planeamiento y guerra electrónica por restricciones de seguridad de la información nacional. Se decidió utilizar como base para el diseño de las tácticas y procedimientos combinados, tanto a nivel operativo como administrativo, las acordadas dentro del marco del ETIP, para garantizar la interoperabilidad de ambas unidades. Sin embargo, durante su confección quedó patente que ambos escuadrones operaban de la misma manera y tan solo existían diferencias en aspectos normativos de regulación nacional.

En el área logística era necesario explorar todas las vías de actuación para conseguir que ambas naciones compartieran todos los equipos auxiliares de tierra necesarios para la operación y el mantenimiento del Eurofighter, en tareas de lanzamiento y recuperación o de reparación y revisión de los aviones. Este objetivo, completamente novedoso, era el más importante de cara a reducir la huella logística del despliegue, pues los equipos de tierra representan el mayor volumen de la carga a transportar en todos ellos.

Se establecieron los requisitos técnicos necesarios para que las tareas de mantenimiento en aviones del otro país fueran realizadas con una supervisión del 100% por parte de técnicos de mantenimiento de la nación propietaria del avión. No obstante, no se consideró necesario realizar de manera combinada la operación en el área de mantenimiento de lanzamiento y recuperación. El personal de lanzamiento y recuperación tiene como misión principal asistir al piloto durante la puesta en marcha de

la aeronave antes de cada misión, y la posterior recuperación de las aeronaves tras la finalización de las misiones incluyendo el repostaje y revisión de elementos consumibles tales como neumáticos, frenos, niveles de aceites e hidráulico. Dado que inevitablemente un aumento del número de salidas implicaba un aumento del número de esta área de personal desplegado.

No fue posible compartir las piezas de repuesto entre ambas naciones por limitaciones legales logísticas y de aeronavegabilidad que requerían de acuerdos bilaterales difíciles de desarrollar en plazo para esta actividad en concreto. En cambio, sí lo fue el uso del armamento y de sistemas defensivos, como chaff y bengalas.

Se realizaron tres intercambios entre mayo y junio, siendo el primero en la base alemana de Laage y los dos últimos en la base aérea de Albacete, para establecer procedimientos de salida y recuperación, incluyendo armado y desarmado de armamento y procedimientos de seguridad en vuelo. En la parte táctica se establecieron los procedimientos para misiones de identificación visual de aeronaves y responsabilidades dentro de la pareja de vuelo, además de los de contingencias, emergencias y gestión de la pareja durante las misiones. Se identificaron las diferencias normativas condicio-



Equipo de mantenimiento combinado extrayendo la caja de accesorios del avión. (Imagen: destacamento Ámbar)

nantes para la ejecución de la misión y las diferencias entre los sistemas de combate del avión, *software*, *hardware* y equipo personal de vuelo, para establecer procedimientos comunes y compatibles para ambas partes.

Por otro lado, en el área logística, con el fin de eliminar redundancias, se identificaron las diferencias entre la distribución y composición de los diferentes equipos de mantenimiento y cómo combinarlos. En lo relativo a la aeronavegabilidad, fue necesario confeccionar modelos de partes e informes necesarios para validar le-

galmente todas las acciones de mantenimiento compartido conforme a las normativas de ambos países.

Respecto a la seguridad en tierra, que regula todos los procesos relacionados con la operación en tierra de las aeronaves y su armamento, se compararon y unificaron los procedimientos de seguridad en el armamento, estableciendo los procedimientos de coordinación necesaria de los equipos de mantenimiento para poder adaptarlos a la operación combinada de una manera segura.

EJECUCIÓN DE LA MISIÓN

Entre el 14 y el 27 de agosto se desplegó todo el contingente y su carga logística. En lo referente a la composición de la fuerza, se dimensionó acorde a los objetivos fijados reduciendo en un 47% respecto al habitual en este tipo de despliegues. Por otro lado, los servicios generales que necesitaba el destacamento para operar fueron proporcionados por personal de diferentes unidades, encargadas de proporcionar seguridad, logística operativa, sanidad, administración, órgano económico e información pública.



Equipo de armeros hispano-alemán configurando los aviones para misión de adiestramiento. (Imagen: destacamento Ámbar)



Rodaje previo al despegue de una misión combinada de adiestramiento de QRA. (Imagen: destacamento Ámbar)

En lo que respecta a la carga, se desplegaron un total de 31 toneladas de material, lo que significa una reducción del 72% respecto de la última misión de policía aérea realizada por el Ala 14 en Bulgaria el pasado mes de febrero de 2022.

El consumo de piezas de repuesto fue muy reducido, del orden del 5% del total desplegadas, por lo que, de haberse podido compartir las piezas con el destacamento alemán su impacto hubiese sido despreciable con relación a la reducción de material a transportar por el EA (casi 7 Tn) de repuesto desplegados. Convirtiendo estos datos de reducción de carga en volumen, equivaldría aproximadamente al 60% de las posiciones de carga de un A400M.

Uno de los hitos que se alcanzaron fue la utilización del armamento desplegado por la Luftwaffe en los aviones del Ala 14. En concreto se compartieron tanto los misiles aire-aire de medio y corto alcance como la munición de cañón consiguiendo una reducción de la huella logísti-

ca en el armamento del despliegue español de casi tres toneladas sin que implicara una pérdida de operatividad en el destacamento alemán.

Este hecho, tan significativo e importante, demuestra que es posible desplegar aviones Eurofighters de una nación a una zona de operaciones, armarlos y prepararlos para realizar misiones de defensa aérea, con poco o ningún tiempo de aviso previo, aprovechando los recursos existentes en dicha zona de operaciones, independientemente del país propietario del armamento. Los procedimientos de control de inventario, registros de horas de vuelo consumidas del armamento y el acuerdo técnico que se desarrolló para poder conseguir este hito ponen de manifiesto que es posible reducir los tiempos de despliegue y aumentar las capacidades en una zona de operación eliminando presión en los tiempos de respuesta a la cadena logística.

En la parte de operaciones aéreas, el principal desafío consistía en garantizar la interoperabilidad

entre ambos escuadrones, a la vez que asegurar la seguridad de las operaciones. Por lo que era necesario realizar el máximo número de salidas durante los diez días previos al comienzo del servicio de alarma combinado.

Durante estos vuelos combinados, el entrenamiento se focalizó en adiestrar a las tripulaciones en los procedimientos comunes planeados, pero sobre todo en adaptar a las tripulaciones al trabajo en pareja con pilotos de otro escuadrón, tanto táctica como administrativamente. El líder de la pareja de alarma siempre sería un piloto alemán, como nación responsable del servicio, y el avión acompañante sería español. Por tanto el factor de riesgo de mayor importancia que podría afectar a la evolución de las operaciones aéreas y que se detectó durante el planeamiento, era la comunicación y coordinación dentro del elemento. El trabajo en pareja en unidades de caza exige un nivel de compenetración, comunicación y entendimiento mutuo muy elevado. Por tanto estos



vuelos de adiestramiento buscaban mitigar este riesgo en la medida de lo posible con adiestramiento y convivencia entre las tripulaciones de ambos países.

El servicio de alarma se estableció el domingo 4 de septiembre y se configuró con dos aviones, un titular y uno de reserva de cada país, e igualmente un equipo de mantenimiento y un piloto de ambas unidades en turnos de 24 horas. En caso de activación del servicio de alerta, ambas tripulaciones respondían a la alerta como una única formación, bajo el liderazgo táctico de los tripulantes alemanes.

Durante los ocho días en las que quedó configurado el servicio, desde el día 4 al 12 de septiembre, se realizaron un total de diez salidas de adiestramiento del servicio de alerta además de las salidas de alerta real realizadas. Durante estos ocho días se realizaron además un total de 11 salidas de adiestramiento de combate avanzado aire-aire (ACM) con aviones F18 finlandeses y Saab 39 Gripen de la República Checa, además de misiones de Apoyo Aéreo

Cercano (CAS) con las fuerzas del Enhanced Forward Presence Battle Group de la OTAN desplegado en Letonia, al que pertenecen las fuerzas españolas desplegadas en ese país.

CONCLUSIONES

El resultado del proyecto de interoperabilidad, en base al grado de cumplimiento de los objetivos fijados, fue muy satisfactorio. A pesar de la reducción de personal y de material desplegado se consiguió realizar todas las salidas programadas y se dobló la presencia de la OTAN en la zona, sumando cuatro aviones más al destacamento alemán. Durante ocho días se llevó a cabo el servicio de alerta de forma continuada, aportando solo la mitad del personal y una cuarta parte del material que hubiera sido necesario en caso de haber realizado el despliegue sin logística compartida. La utilización de armamento de la Luftwaffe en aviones del Ala 14 ha supuesto un hito muy importante de interoperabilidad, pues ha permitido alinear los sistemas logísticos de ambos países asentando los cimientos para conseguir el desafío de poder llegar a compartir piezas de repuesto en un futuro. Por

último, las tácticas técnicas y procedimientos desarrollados permitieron realizar el servicio de alerta de forma combinada y con seguridad, no hubo incidentes de seguridad de vuelo achacables al vuelo en pareja combinado y las misiones de alerta reales (A-SCR) que se realizaron fueron desempeñadas de manera satisfactoria.

Teniendo en cuenta la situación geopolítica actual, y la constante necesidad de hacer más con menos, la conclusión que se puede derivar de los resultados de este proyecto de interoperabilidad es que las operaciones combinadas se presentan como una solución viable, económica y operativa. Sin duda, este proyecto ha supuesto un primer gran paso en el ámbito de la interoperabilidad entre operadores del mismo sistema de armas de diferentes fuerzas aéreas. La experiencia vivida, tanto en el proceso de preparación como en el de ejecución, ha evidenciado las innumerables ventajas de trabajar unidos. Nuevos proyectos en esta línea permitirán seguir mejorando los aspectos en lo que queda aún margen de mejora para hacer honor al lema de la OTAN *We are strong together*. ■



Tripulaciones del destacamento Ámbar antes de comenzar el repliegue de la misión, el 12 de septiembre. De izquierda a derecha: teniente Orenes, teniente Escarza, capitán Urios, teniente Cegarra, teniente Simón, comandante López García, teniente Herrero. (Imagen: destacamento Ámbar)