

FETE (Four-Nations EFA Training Establishment)

F. CARLOS VICTORIA de AYALA
Teniente Coronel de Aviación

Desde los primeros tiempos del programa EFA, un tema destacado entre los objetivos a fijar con la antelación y precisión necesarias ha sido el de la determinación de las características y circunstancias en que se llevará a cabo el entrenamiento de tripulaciones del Avión de Combate Europeo, EFA.

Es en mayo de 1987 cuando el TRWG (Training Requirement Working Group) comienza a diseñar la estrategia para acometer el futuro Entrenamiento Multinacional, su Análisis, y los Simuladores de vuelo del Avión.

El Jefe del Estado Mayor del Aire, en julio de 1988 se muestra favorable a la solución multinacional, tomando en consideración la posibilidad de aceptar la responsabilidad del futuro centro en España.

Solicitadas las opiniones nacionales al respecto, en diciembre de 1988, las cuatro naciones participantes en el programa (GE, It, Sp y UK) se decidieron unánimemente por un centro común de entrenamiento, como ideal para la obtención de óptimos resultados, homologación operativa, estandarización de procedimientos y economía de medios.

En cuanto al aspecto de su situación territorial, Alemania e Italia alegan imposibilidad de albergue para este centro en su espacio aéreo nacional dada la sa-

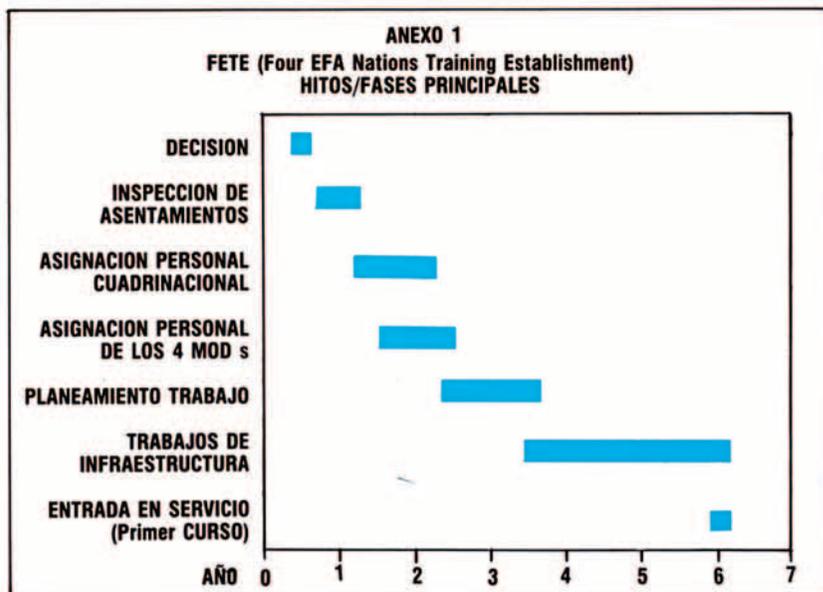
turación existente en espacio y la existencia de otros centros militares multinacionales en su territorio, el Reino Unido reserva su posición y España manifiesta su disposición a realizar los estudios pertinentes para poder ofrecer la acogida de este centro internacional de entrenamiento en su área de responsabilidad.

Se establece un calendario de acontecimientos a cumplir, si se desea tener el Centro funcionando a tiempo correctamente y acorde con el planeamiento de la fase de producción de aviones Anexo 1.

En la reunión de 24 de noviembre de 1989, el Comité Director del Programa, presidido por el DIGAM y del que forman parte

representantes de todos los organismos del Ministerio de Defensa involucrados en el Programa a nivel nacional, se acordó que la Oficina del Programa y el Ejército del Aire confeccionaran un informe para someterlo a la consideración del Secretario de Estado del Ministerio de Defensa.

En una de las reuniones periódicas de la Mesa de Directores (BOD), del Programa EFA en julio de 1990 en Munich (Alemania), España solicita oficialmente de los otros tres países participantes en el Programa, información al respecto, adquirida en el tema de la formación conjunta de tripulaciones internacionales, y acumulada durante el satisfactorio funcionamiento del TTTE (Trinational Tornado Training





La experiencia de entrenamiento multinacional acumulada por las naciones participantes en el Programa Tornado será utilizada ampliamente en el EFA.

Establishment), en los últimos 10 años.

En septiembre de 1990 se recibe una propuesta de visita al centro TTTE de la Royal Air Force en Cottesmore (UK), a realizar en octubre.

Una comisión del Ejército del Aire, integrada por representantes de DOP/EMA, DEN/MAPER y MALOG, asisten a reuniones con miembros de la RAF tanto en el TTTE, como en el Ministerio de Defensa de UK, recibiendo una completa información sobre el peculiar modo de funcionamiento de este centro de formación trinacional, así como aclaraciones sobre el desarrollo cotidiano del acuerdo (MOU) firmado al respecto.

El informe redactado sobre el tema, ha sido la base para la Nota Informativa, remitida por el JE-MA al Secretario de Estado del Ministerio de Defensa, de acuerdo con la acción pendiente acordada en la reunión del Comité Director del Programa EFA.

La previsión de horas de vuelo necesarias para un curso completo, tanto de Defensa Aérea como de Apoyo a Superficie vienen re-

flejadas en el Anexo nº 2, cifrándose en unas 14.000 horas/año, con una dotación de 60 a 70 aviones.

Para el soporte de estas actividades de enseñanza y práctica relativas a la adaptación al sistema de armas EFA, son necesarias no sólo una Base Aérea con instalaciones apropiadas para facilitar las tareas a las tripulaciones y especialistas asociados a ellas, sino

ANEXO 2	
HORAS DE VUELO PREVISTAS EN LOS CURSOS DE ENTRENAMIENTO DEL AVION E.F.A.	
- Defensa Aérea (A.D):	45
- Instructor de Armas Calificado (Q.W.I.):	45
- Profesor Instructor:	45
- Apoyo a Superficie (O.S.):	65
- Entrenamiento de Instructores:	De 5 a 10
- Recalificación de Personal ya instruido:	20
- Vuelos de apoyo:	35% del Total anterior
- Recuperaciones, incidencias:	12% del Total anterior
* Se debe considerar el correspondiente factor meteorológico del área.	
HORAS EN SIMULADOR DE VUELO	
AD	40
OS	50
QWI	8
Instructores	24/año
Recalificaciones	10

también: espacio aéreo adecuado para su actividad, polígonos cercanos para prácticas de tiro, comunicaciones y situación de Bases alternativas, además de los servicios propios necesarios para garantizar la atención, seguridad y administración del personal empeñado en estas funciones.

En el Anexo nº 3 se reflejan los requisitos ideales a cumplir por un centro de formación de tripu-



La estandarización de procedimientos entre las tripulaciones aéreas de las diversas naciones será un producto de entrenamiento conjunto.

laciones como el que se desea para el EFA.

Conforme al calendario previsto, nos encontramos en una situación en la que existe un cierto retraso en cuanto a la determinación del lugar, pendiente de la decisión española sobre su aceptación, pues, antes de finalizar el año 1991 debe realizarse la inspección de los posibles asentamientos para su valoración y determinación de necesidades complementarias.

A modo de resumen, y sin entrar en valoraciones detalladas, se puede decir que el Ejército de Aire aceptaría el reto que supone la gestión de un centro multinacional de estas características, condicionado a la disposición de los medios de personal y material que se determinen, habilitados con la anticipación necesaria para su formación y adaptación a la tarea específica a desarrollar.

Del estudio preliminar realizado, se pueden identificar como más destacadas las áreas de posibles beneficios o conflictividad siguientes:

- VENTAJAS

- Operativas:

. Incorporación de tripulaciones debidamente formadas a las Unidades Operativas, ya que en el FETE se alcanzará el nivel LCR (Limited Combat Ready).

. Homogeneidad en la formación del personal.

. Posible absorción de otros centros de formación.

. Adaptación al ámbito de actuación internacional.

- Técnicas:

. Experiencia actualizada, al más alto nivel, de nuestros técnicos y especialistas.

. Apoyo industrial nacional/internacional al centro de formación.

- Económicas:

. Infraestructura de la Base, modernizada y adaptada a su nueva

actividad, así como su mantenimiento, con un coste proporcional a nuestra participación en el Programa (13%).

ANEXO 3

REQUISITOS NECESARIOS PARA UN CENTRO DE FORMACION MULTINACIONAL DE TRIPULACIONES

- Base con pista standard OTAN, capaz de permitir la operación de aviones de Transporte pesado.
- Radio ayudas para navegación y aproximación instrumental categoría 2.
- Base alternativa en un radio de 60 nm.
- Sistemas de frenado de emergencia en ambos extremos de pista.
- Eficaz control de Tránsito Aéreo.
- Operatividad día y noche.

DE ESPACIO AEREO

- Dimensiones: 100 x 80 nm desde el suelo hasta F 600.
- Posibilidad de entrenamiento de combate a bajo, medio y alto nivel, incluso supersónico.
- Polígono tipo ACMI (Air Combat Manoeuvring Instrumentation).
- Polígono para tiro Aire-Aire (cañón y misil).
- Polígono para tiro Aire-Tierra.
- Area de entrenamiento para vuelos a baja cota, de extensión aproximada 100 x 100 nm.
- Cobertura radar y de comunicaciones de estas áreas.
- Mapa digitalizado de las áreas de entrenamiento.

* Posibilidad de utilización de aviones blanco, en Base cercana al FETE, supersónicos y dotados de ECM (Contramedidas Electrónicas).

DE APOYO

- Abastecimiento y mantenimiento necesarios para operar, de acuerdo con la previsión logística.
- Instalaciones para:
 - . operaciones de vuelo
 - . 8 simuladores de vuelo completo
 - . clases teóricas
- Edificios para Administración, Seguridad, Obras, ...
- Alojamiento para personal fijo, alumnos y visitantes.
- Servicios auxiliares: Sanitarios, Religiosos, Educativos, Alimentación, Recreo ...

* - Estas instalaciones están diseñadas para entrenar al menos 210 pilotos EFA, junto con la calificación y capacitación de los instructores necesarios, por año.
- El personal fijo destinado en el Centro sería de unas 1400 personas, incluidas en todas las especialidades.
- Es imprescindible un conocimiento suficiente del idioma inglés por parte del personal destinado, por ser el idioma oficial del programa, y para permitir un desarrollo fluido de la actividad internacional del Centro.

. Promoción social del área elegida, en razón del "status" especial de sus nuevos habitantes, su carácter temporal y su nivel adquisitivo.

- DIFICULTADES

. Importante reto logístico para mantener y abastecer una Unidad de este tipo con los niveles de operatividad requeridos.

. Formación del personal, en todas las especialidades necesarias, con el preceptivo nivel de idioma inglés.

. Previsión de plantillas.

. Redacción meticulosa y aplicación precisa de un MOU apropiado, para la correcta administración del centro.

. Problemas sociales, ambientales, etc. del entorno del enclave.

Procede concluir diciendo que, con una meteorología envidiable por el resto de los países europeos, con espacio aéreo capaz de ser bien aprovechado, y Bases Aéreas adaptables a los requisitos necesarios para el FETE, merece la pena el esfuerzo que se requiere del Ejército de Aire y de España.

La disposición a acoger en nuestra geografía un centro internacional de formación de pilotos militares nos ofrece claras ventajas y no únicamente en el área operativa, aunque requiere un cierto esfuerzo social en su entorno, que debe ser compensado económicamente, y claramente explicado con una campaña informativa adecuada.

El Ejército del Aire ha dicho sí a ese reto, a condición de contar con la previsión y provisión de personal y material necesarios.

Otros aspectos, además del puramente operativo deben ser considerados por nuestros escalones superiores de mando antes del compromiso definitivo.

El año 1991 será decisivo en este tema; 1997 está ya muy cerca y los plazos para las decisiones se agotan. ■