

Un Ample Train diferente

CARLOS JIMÉNEZ ANDRÉS
Teniente de Aviación

FERNANDO MARTIN-SANZ MARTINEZ
Capitán de Aviación

SON las siete de la mañana, aún con los ojos a medio abrir debido al sueño, entro como cualquier lunes en el Escuadrón. "Un vistacito al tablón para ver si vuelo y a cambiarse", pienso. "¡Vaya, hoy no vuelo!". No hay peor noticia que ésta, especialmente en lunes. "Miraré pues la carpeta de operaciones para ver si va a haber sequía el resto de la semana". "Mañana vuelo una... ¿A.T.? pero... ¿qué tipo de misión es una A.T?".

Así empezó mi *AMPLE TRAIN 97*, el primer ejercicio internacional de la OTAN en el que he participado como piloto del 123 Escuadrón. Puede que para muchos de los lectores de la Revista el *Ample Train* no suponga un ejercicio de especiales dimensiones, de hecho ni siquiera ha sido un ejercicio para tripulaciones aéreas, pero para un moderno teniente como yo, este ejercicio ha sido una magnífica oportunidad de compartir, con personal de

otros países, experiencias tanto en tierra como en vuelo.

A lo largo del lunes día 12 de mayo, un sinnúmero de aviones de distintas nacionalidades fueron aterrizando en la base aérea de Torrejón. Tanto los cazas que venían con motivo del ejercicio, como los transportes que traían al personal y materiales de apoyo, fueron colocándose en los lugares de la plataforma dispuestos al efecto. "Y...¿qué efecto?". Veinticinco cazas de once países compartiendo apenas cuatro líneas de aparcamiento. La vistosidad y colorido de la escena era impresionante.

Poco a poco, fueron apareciendo por el edificio de Fuerzas Aéreas un gran número de personas ataviadas con prendas de vuelo de diferentes modelos y colores, parches de todas clases y distintas banderas al brazo. La sala de mapas del Ala 12 se había convertido en una pequeña torre de babel en la que un enjambre de personas conversaba, combinando a ca-



Para reducir exceso de peso a la hora de la toma, el "Strike Eagle" libera combustible por el mástil situado en el timón de dirección derecho.

Ejercicio Ample Train 97-1

RAFAEL DE DIEGO COPPEN
Comandante de Aviación

ENTRE los días 12 y 16 de mayo tuvo lugar en la Base Aérea de Torrejón la primera de las dos fases de un ejercicio multinacional de entrenamiento cruzado, que cada año llevan a cabo los países de la Región Sur de la OTAN. Este ejercicio de "cross-servicing" se realiza bajo la dirección y coordinación del Cuartel General Supremo Aliado en Europa (SHAPE) y es controlado por el Comandante de las Fuerzas Aéreas Aliadas

del sur de Europa. La segunda parte del *AMPLE TRAIN* se realizará en la Base Aérea de St. Mawgan de la RAF, en septiembre de este mismo año.

El ejercicio está concebido para unidades cuyo rol sea Defensa Aérea (AD) o Ataque al suelo (FBA). En esta ocasión han participado 13 naciones (Noruega y Portugal como observadores) con 25 aviones de 9 tipos diferentes, así como unos 350 profesionales. Cada país involucraba 2 aviones en

el ejercicio. Así, Bélgica, Holanda y Dinamarca lo hicieron con F-16 A/B; Grecia y Turquía con F-16 C/D; Francia con Mirage 2000; Alemania con F-4F (recientemente dotados de radar APG-65 y capacidad AMRAAM); Italia con sus AMX; el Reino Unido con Tornado GR-1 y Harrier GR-7; Estados Unidos con el soberbio F-15E "Strike Eagle" y España con EF-18 del Grupo 12. Para las operaciones aéreas, también



Veinticinco cazas de once países participaron en el ejercicio, y su personal de mantenimiento compartió experiencias y conocimientos con objeto de que, ante una eventualidad, aviones de las diferentes naciones de la OTAN puedan ser asistidos allá donde se requiera su despliegue.

pricho el inglés con sus idiomas de origen. Algo más tarde, en un ejemplar briefing a cargo del capitán Fernández, se pusieron en claro todos los aspectos relativos a la orden de operaciones, procedimientos locales, factores de Seguridad de Vuelo a te-

ner en cuenta, así como la asignación de misiones para los distintos días de ejercicio.

El 123 Escuadrón, al cual pertenezco, fue asignado a varios paquetes de ataque aire-suelo. Y como tripulaciones de Reconocimiento Aéreo hemos

formado a cola de paquete con fines BDA (Battle Damage Assesment). El resto de los participantes en estos paquetes repartía sus roles, de acuerdo con sus tácticas y armamentos. Asimismo, los aviones con rol aire-aire, eran asignados a misiones destinadas

fueron involucrados RF-4C de la misma unidad, trabajando en su rol de reconocimiento.

Desde el final de la Guerra Fría, el concepto estratégico de la OTAN está basado en Fuerzas más flexibles, más móviles y pequeñas. Así pues, el programa, que antiguamente entrenaba a



En el F-15E, el aerofreno es dorsal, al igual que en el C-15.



Llamó la atención, sobre todo, la espectacular aproximación del Harrier reduciendo velocidad hasta que efectuaba el contacto con la pista, casi como un helicóptero, gracias a la posibilidad de deflexión de sus toberas que le proporcionan empuje vectorial.

las tripulaciones a volar sus misiones desde bases alternativas, está enfocado, hoy en día, para apoyar rápidos despliegues de fuerzas aéreas a zonas en crisis o en conflicto.

El ejercicio AMPLE TRAIN 97-1 (EXAT 97-1) está, por tanto, diseñado para mejorar la capacidad de las fuerzas aéreas de

V. De Diego

V. De Diego



a detectar estos paquetes de ataque para intentar su neutralización. De este modo han convivido en una misma misión aviones tan dispares como F-4, F-15, F-16, F-18, así como Tornado GR-1, Harrier GR-7, AMX y Mirage-2000, demostrando su compatibilidad en el aire y la compenetración de sus tripulaciones tanto en el planeamiento como en la ejecución.

Estas misiones, que llegaron a englobar un gran número de aviones, fueron una verdadera pesadilla para

los esforzados controladores de GCA. Una clara muestra de la magnitud de estas misiones multitudinarias, fue la del día 14. En esta misión yo despegaba como punto de la última pareja de un grupo formado por un total de veinticuatro aviones repartidos de la siguiente manera. Las tres parejas de interceptadores estaban constituidas por dos Mirage 2000 franceses, dos F-4E alemanes y dos F-16 daneses que despegaron de forma independiente. El paquete de ata-

que que tenía que despegar a continuación contenía dos F-18 españoles como líderes, dos F-15 americanos haciendo de escolta y striker, dos AMX italianos como bombarderos, dos Tornado y dos Harrier británicos con el mismo rol, dos F-16 belgas, otros dos turcos y dos más griegos haciendo funciones de sweeper y al final de la formación, a más de 15 minutos del líder, dos RF-4C con funciones BDA. En el briefing previo se acordó no dar el correspondiente

la OTAN, haciendo que las tripulaciones trabajen con el personal de tierra de otros países de la Alianza. Con ello se pretende demostrar la interoperabilidad que existe dentro de la Organización Atlántica y permite, asimismo, la mejora en la realiza-

ción de los actuales procedimientos de trabajo, poniendo a prueba, al mismo tiempo, el trabajo en común para nuevos sistemas de armas y equipos. Como en todo encuentro, también se pretende, a su vez, fomentar el conocimiento y confianza



V. De Diego

V. De Diego

Los cambios de configuraciones de armamento entre períodos de vuelo, para entrenamiento de personal de tierra de los países aliados, era uno de los objetivos del ejercicio. El C-15 ofrece una amplia gama de posibilidades.

Avión F-16 belga configurado con misiles inertes (dummy). La estrella roja, tipo navideña, en el timón de dirección, indica que el avión ya pertenece al 350 Escuadrón, en Florennes.



En los períodos de descanso las entradas de los hangares se convertían en auténticas terrazas de verano, donde especialmente británicos y daneses aprovechaban para tomar el sol, con los uniformes remangados al máximo posible. A la izquierda, uno de los diez F-16 participantes en el ejercicio.

Muchas otras curiosidades se produjeron en las misiones, pero alargaría este artículo en demasía y más teniendo en cuenta que el verdadero ejercicio estaba en el suelo. El fin principal era que el personal de mantenimiento de los distintos países participantes compartiera sus conocimientos, con el fin de que los aviones de las diferentes naciones de la OTAN puedan ser asistidos allá donde se requiera su despliegue. Y esta particular característica del ejercicio ha propiciado la oportunidad de ver cosas harito curiosas.

Dediqué uno de los días del ejercicio a pasear por el área de maniobra y entre una bulliciosa actividad formada por uniformes de diferentes colores, podían verse cisternas de combustible solicitadas al mismo tiempo por mecánicos de dos o tres nacionalidades. Asimismo se veían vehículos mecánicos para la carga y descarga de aviones, con personal de distintos

check para los cambios de frecuencia, con lo que ahí estaba yo, aún en la plataforma sin haber comenzado a rodar, ya en frecuencia de Pegaso y habiendo quemado más de 2.000 libras que posteriormente echaría en falta al intentar escapar de un interceptador. La recuperación de semejante masa de aviones hizo cundir el pánico en el GCA que tuvo ocupados todos los niveles entre 060 y 120. Los cambios de nivel fueron

constantes y rápidos, pero aún así y según palabras de ellos mismos, los niveles se rellenaban inmediatamente después de ser liberados y se mantuvieron ocupados por espacio de más de veinte minutos.

El 121 Escuadrón ya había realizado un intercambio con los Mirages 2000 de Dijon en el año 1992. La sonda de reabastecimiento es fija como la del Mirage F-1 o la del CR-12.

mutuas, así como la cooperación entre los distintos países aliados.

El entrenamiento del personal de tierra se realizó en 125 sesiones, proporcionando el reentrenamiento inicial correspondiente para los primeros escalones del servicio cruzado (ACS). También es objetivo del ejercicio la evaluación permanente de los procedimientos y equipos ACS, verificando y manteniendo su estandarización, así como su interoperabilidad. Respecto al entrenamiento de las tripulaciones, éste se realizó a través de un programa de 5 periodos de vuelo entre el martes 13 y el jueves 16. Las misiones consistían en organizar los usuales paquetes de ataque a un objetivo (COMAOs) con la correspondiente defensa aérea combinada (MFFO). La capacidad para planear operaciones y llevarlas a



V. De Diego

cabo desde la base anfitriona constituye, también, uno de los objetivos del ejercicio.

Esta capacidad ha quedado claramente demostrada y pone de manifiesto, una vez más, la disponibilidad de España para ser anfitriona en este tipo de ejercicios dentro del marco aliado. Sobre todo cuando en breve está prevista su plena integración en la mencionada Organización Atlántica.

países que iba subiendo y bajando del mismo, de acuerdo con las necesidades de todos ellos, en una secuencia a la vez caótica y ordenada. Sin embargo, todos los aviones, salvo muy breves retrasos, estaban listos a tiempo y creanme que con el barullo existente, aún lo encuentro francamente inexplicable. Llamaba asimismo la atención ver en las puestas en marcha de los aviones tres mecánicos diferentes, todos ellos conectados con cabina, que efectuaban conjuntamente la asistencia pertinente. De este modo,

para reponer fuerzas en improvisadas cocinas que montadas por ellos mismos, ofrecían extraños manjares que no me atrevo a describir con exactitud. Muchos otros sesteaban a la sombra en espera del segundo periodo y algunos, si bien los menos, en lugar de descansar, practicaban con un mismo y polivalente balón improvisados partidillos de futbol, voley o baloncesto que aglomeraban a su vez a un respetable número de espectadores. Todas estas actividades paralelas fueron creando un agradable ambien-

mucho que se empeñaba en repartirlos su teniente coronel y el menú de los alemanes que, debido a no sabemos que misterioso asunto, en lugar de utilizar los que trajeron de casa, hicieron unos auténticos codillos alemanes comprados en el hipermercado más cercano. Acompañando a las comidas se pudieron degustar cervezas de todo tipo, desde un grifo de Carlsberg que consiguieron aquí los daneses, hasta marcas jamás vistas con antelación. Después de la cena los licores típicos animaron el ambiente. En ese mismo momento un mecánico americano revolvía frenético la sala en busca de alguien que le proporcionara una llave. En el exterior del hangar una tormenta hacía caer agua con fuerza y nuestro desafortunado amigo había olvidado cerrar la cúpula del F-15, así que balbuceando en un inglés que los propios británicos entendían a duras penas, se las apañó para conseguir la herramienta que buscaba. La cara de alivio que mostró al ver su llave, fue de lo mejor de la cena.

Pero...¿no estábamos en los licores?, estos americanos siempre interrumpiendo en lo mejor. Al calor de los licores los británicos montaron un curioso espectáculo picantón sobre las mesas, que atrajo la atención de todos los asistentes. Los belgas contratataron con un curioso ritual en el que recortaron, a tijeretazo limpio, las ropas de uno de sus compañeros con motivo de su próxima boda. El aspecto con el que quedó la víctima hacía difícil saber si se trataba de un suboficial de la Fuerza Aérea belga o por el contrario era un buscador de oro del Klondike. A la lógica pregunta que se le hizo a sus compañeros y verdugos obtuvimos por respuesta: "la verdad es que si estuviéramos en casa, no le habría quedado tanta tela encima". Curiosas costumbres, ¿no les parece?

En resumen, una experiencia inolvidable que me ha costado muchas horas extras de trabajo, algún que otro madrugón y ese parche que llevaba en mi mono de más de 200 horas de vuelo en Phantom. Sólo espero que el próximo *AMPLE TRAIN* sea en Holanda, el 123 Escuadrón esté invitado y si no es mucho pedir... **QUE APAREZCA MI PARCHE** ■



Saliendo por el pasillo visual, y a petición del piloto del F-15, un CR-12 se aproxima para comprobar que el tren de su avión está arriba y bloqueado.

uno realizaba la inspección, el otro acompañaba y un tercero (todos ellos de países diferentes) grababa en video el proceso con el fin de completar el aprendizaje para el resto de sus compañeros. En definitiva, la plataforma era en los periodos de lanzamiento un auténtico hormiguero que representaba a la perfección el espíritu del *Ample Train*.

Si bien resultaban espectaculares los periodos de actividad en la plataforma, no eran menos atractivos los de descanso. Las entradas de los hangares se convertían por arte de magia en auténticas terrazas de verano, donde especialmente británicos y daneses, aprovechaban para tomar el sol con los uniformes remangados al máximo posible. Otros aprovechaban

te que alcanzó su máximo exponente en la fiesta del último día, en la que cada país organizó una pequeña caseta con aquellas cosas típicas que la situación y la improvisada logística les permitió preparar.

Esta fiesta, que fué de lo más destacado del ejercicio, propició otro gran número de anécdotas curiosas. De entre las comidas preparadas por cada país merece la pena hacer mención de los souvlakis griegos, unas brochetas de carne especiadas de delicioso sabor, los extraños pero deliciosos dulces que ofrecieron los turcos o las siempre socorridas hamburguesas de los americanos. Los menús más desafortunados fueron los macarroni italianos de los que sobraron las dos terceras partes por