

European Air Transport Training (EATT) ¡Un paso adelante!

FERNANDO RAIMUNDO MARTÍNEZ (*)
Teniente Coronel de Aviación

EUROPEAN AIR TRANSPORT TRAINING (EATT) ha significado el primer entrenamiento combinado de la aviación de transporte aéreo táctico dentro del ámbito de la Unión Europea, enmarcado dentro de la Iniciativa de Transporte Aéreo Europeo de la Agencia Europea de Defensa (EDA).



España ha sido la nación anfitriona (Host Nation, HN) y el Ejército del Aire ha tenido la responsabilidad de liderar las actividades de planeamiento y coordinación de los medios de transporte aéreo de seis naciones participantes, con el apoyo vital del Mando Europeo de Transporte Aéreo (European Air Transport Command, EATC). Este evento aéreo, en adelante programa de entrenamiento, es parte de la iniciativa de "reparto corporativo" (Pooling & Sharing) de la EDA, a través de la cual los estados miembros cooperan para incrementar las capacidades de la Defensa y además ahorrar dinero.

El EATT ha significado un progreso importante en la Iniciativa de la Flota de Transporte Aéreo Europea (EATF) de la EDA y su trabajo en el área de Entrenamiento de Pilotos, como fue requerido por la junta directiva (SB, Steering Board) de la EDA en noviembre de 2011. En definitiva, ha supuesto la materialización de una directriz ministerial (Ministerial Guidance) y un paso adelante en todo el proceso de reforzar las capacidades de defensa europeas. Nuestro Ejército del Aire ha tenido la responsabilidad y la oportunidad histórica de liderar este programa de entrenamiento, y tanto las naciones participantes como los estados miembros han sabido reconocer el esfuerzo realizado y el éxito cosechado.

En este dossier, el lector tendrá la oportunidad de entender el marco de actuación del EATT mediante una descripción de las Iniciativas Europeas de Transporte Aéreo y del concepto de Pooling & Sharing. Seguidamente, se explica lo que es el EATT a través de su génesis, concepto y el desarrollo de las actividades de planeamiento, haciendo cierto tipo de consideraciones en el área operativa, logística, información y telecomunicaciones (CIS), legal y de información pública. Posteriormente, se hace un repaso a la ejecución del EATT, analizando la estructura de mando y control, el tipo de misiones programadas y voladas. Por último, se exponen las Lecciones Identificadas por las naciones y se extrae, a manera de conclusión, el camino a seguir.

*Si bien no es habitual en RAA, en esta ocasión, y dada la directa implicación en el ejercicio, todos los apartados del dossier han sido desarrollados por el mismo autor.



Iniciativas europeas del transporte aéreo

La Defensa Europea se enfrenta a retos diversos en la década venidera, retos que ineludiblemente requerirán nuevos enfoques. Con unas amenazas más diversas, con menos recursos y unos sistemas de armas mucho más complejos, las soluciones imaginativas y el debate informado será más importante que nunca.

Un modo de afrontar estos retos es potenciar una mayor colaboración entre los Ejércitos europeos. La Agencia Europea de Defensa (EDA) es el organismo ideal para catalizar, tanto la aportación de las capacidades europeas de seguridad y defensa como la ma-

nera de compartirlos en aras de una mayor eficiencia.

Sin duda, es un momento crítico para la EDA, toda vez que los ministerios de defensa de los estados miembros de la Unión Europea se enfrentan a una tormenta perfecta: un descenso en el presupuesto, un mundo mucho más inestable, un cambio de orientación de los Estados Unidos en lo referente a aspectos de defensa europea y una industria doméstica luchando por retener sus conocimientos prácticos (*know-how*) a medida que sus principales programas se ven recortados o retrasados en el mejor de los casos. Mientras que la voluntad política para

cooperar entre los miembros nunca ha sido tan fuerte, la traducción de esta voluntad en una acción directa es compleja y en eso es en lo que se fundamenta la función clave de la EDA.

Aportar y compartir, *Pooling & Sharing*, es un arte y no una ciencia. Esta iniciativa de la EDA es lo que posteriormente en el ámbito OTAN se ha denominado como *Smart Defense* (Defensa Inteligente). Desde su concepción, *Pooling & Sharing* se ha convertido en la principal iniciativa a la que la EDA ha dedicado su esfuerzo principal, y desde el comienzo fue consciente de que convertir la voluntad política de los ministros de defensa de aportar y compartir en conceptos operacionales que proporcionasen capacidades aumentadas a un coste menor, iba a requerir ciertas habilidades inusuales más allá del respaldo político; de ahí que la iniciativa sea considerada un arte.

En el año 2008, la EDA recibió el mandato de los ministros de defensa para trabajar en cómo aliviar la escasez de la Flota de Transporte Aéreo en Europa. En un principio se comenzó a trabajar con aquellas naciones que querían aportar sus actividades de apoyo en el programa A400M, pero poco después se recibieron distintas solicitudes de países sin A400M preguntando si podría ampliarse el grupo a otro tipo de aviones de transporte. La respuesta, obviamente, fue afirmativa y el número de estados cooperantes aumentó de 12 a 20. El proyecto *European Air Transport Fleet* (EATF) es hoy una asociación parecida a la de las aerolíneas (por ejemplo Star Alliance) con 16 áreas de cooperación en donde los miembros pueden elegir dónde cooperar. Una de esas áreas es el entrenamiento (*Pilot Training*).

Con un escenario presupuestario bajo presión y unas operaciones conjunto-combinadas cada vez más comunes, la necesidad de un entrenamiento multinacional en materia de Transporte Aéreo llegó a ser esencial, y por esa razón el SB de la EDA hizo un mandato a la Agencia para asumir la responsabilidad del entrenamiento de pilotos como un área de *Pooling & Sharing*.

¿QUE ES POOLING & SHARING?

Pooling & Sharing es un concepto europeo que se refiere a proyectos e iniciativas para agrupar y compartir capacidades militares entre los miembros de la Unión Europea. Tal y como se refleja en el documento de reflexiones de la Iniciativa de Gante¹ de Noviembre de 2010 *...el propósito es preservar y potenciar las capacidades operacionales de las naciones con un efecto de mejora, sostenibilidad, interoperabilidad y rentabilidad como resultado final.*

La utilización de ese reparto corporativo como un medio de dirigir el impacto de la crisis económica sobre la capacidad de defensa europea, ha llegado a alcanzar una importancia mayúscula en el trabajo sobre capacidades, tanto en el seno de la UE como

de la OTAN. A pesar de que el concepto tiene una naturaleza europea, rápidamente la OTAN lo tradujo en su ámbito en términos similares pero bautizándolo como Defensa Inteligente (Smart Defense).

La EDA trabaja de forma estrecha y coordinada con la OTAN para buscar sinergias en las respectivas líneas de trabajo y evitar duplicidades. El objetivo final no es otro que facilitar la mejora de la Capacidad Europea mediante la identificación de las carencias, algunas de las cuales fueron claramente ilustradas en la Operación Unified Protector (Libia).

Once fueron las iniciativas o proyectos que se identificaron tras el encuentro de Gante, y en siete de ellas se ha hecho un tremendo avance (eg: Helicopter Training, Air to Air Refueling, Medical Support, Training, European SATCOM, Maritime Surveillance, European Multimodal Transport Hub).

Si bien el potencial ahorro que se generaría a través de *Pooling & Sharing* es difícilmente cuantificable, algunas soluciones podrían contemplar ventas de excedentes de equipos y medios, o un mecanismo de ahorro de aportaciones para futuras capaci-



dades, posibilitando que esos fondos fuesen retenidos dentro de la defensa o para aspectos de la defensa en que pudieran ser empleados para facilitar más proyectos de *Pooling & Sharing*.

FLOTA DE TRANSPORTE AÉREO EUROPEO (EATF)

La firma de la carta de intenciones (LOI, Letter of Intentions) de la Flota Europea de Transporte Aéreo (EATF) por 19 ministros de Defensa² el 17 de noviembre de 2009 y unos pocos meses más tarde por el ministro de Defensa de Rumanía, puso de manifiesto la clara voluntad política de moverse hacia adelante aumentando los esfuerzos para incrementar la disposición de la aviación de transporte dentro de Europa. Este esfuerzo se vio recientemente reforzado con la anexión de Noruega a este proyecto.

Los objetivos principales del proyecto EATF son:

- Mejorar la disposición del transporte aéreo dentro de la Unión Europea.
- Desarrollar medidas concretas para un mejor uso de los medios de transporte aéreo existentes, y los futuros dispuestos por los estados miembros, para que las necesidades militares cumplan los requerimientos operacionales.
- Desarrollar medios para la optimización de las estructuras y organizaciones de transporte aéreo existentes o futuras interesadas.
- Ser capaz de transportar cualquier tipo de personal/equipo por cualquier avión con el mínimo de limitaciones.

El EATF consiste en un marco de diferentes proyectos identificados, distintas estructuras y diferentes tipos de medios para crear sinergias a través de una mayor cooperación y coordinación. Es una asociación

flexible e inclusiva entre las organizaciones y flotas de transporte aéreo -tanto nacional como multinacional- dentro de Europa con el propósito de potenciar la estandarización de los servicios de transporte aéreo a través de compartir y agrupar, intercambiar y adquirir capacidades diversas de una forma rentable (coste-eficacia), incluyendo tanto aviones como programas de entrenamiento, actividades de servicio recíproco (*cross-servicing*), mantenimiento, repuestos e incluso manipulación de carga (*cargo handling*). Actualmente, su labor está enfocada en identificar y priorizar asuntos de transporte aéreo para mejorar la eficiencia de la flota de transporte europea, evitando duplicidad de esfuerzos y compartiendo información y resultados con tantas entidades como sea posible. Se compone de tres Grupos de Trabajo *Ad-Hoc* (*Ad-Hoc Working Group, AHWG*) activos bajo el paraguas del Proyecto

¿Qué es el EATT?

GÉNESIS

Tras la firma de la carta de intenciones (LOI) para la creación del EATF, se convino crear un sistema de gobierno que proporcionase las orientaciones y guía estratégica necesaria para llevar a cabo todas las actividades relevantes del EATF, y a la vez establecer coherencia entre las distintas líneas de trabajo y proyectos que se llevaran a cabo dentro del marco del EATF.

Se creó una Junta Directiva o Steering Board (SB) que proporcionase esa orientación estratégica de alto nivel con el apoyo de expertos. Su trabajo principal consistió en crear y definir una estrategia para la implementación de la red EATF que incluyese una hoja de ruta coherente con las actuales y futuras organizaciones de transporte aéreo europeas. Como ya se ha mencionado anteriormente, una de las primeras decisiones que tomó el SB fue la creación de los diferentes AHWG.

En el mes de junio de 2010, dentro del seno del SB, se tomó la decisión Nº 2010/19, consistente en acelerar los proyectos e iniciativas del AHWG TAT. Así es como se origina la carta del Director Ejecutivo de la EDA al Jefe de Estado Mayor de la Defensa (JEMAD) -fecha del 31 de agosto de 2010- solicitando la posibilidad de desarrollar un Ejercicio de Transporte Aéreo Táctico en España en el marco del AHWG TAT del EATF. El Estado Mayor Conjunto (EMACON), órgano de trabajo y asesoramiento del JEMAD, convocó al Estado Mayor del Aire (EMA) a una reunión a principios de octubre de 2010 para estudiar la solicitud de apoyo al Ejercicio del EATF y manifestar el interés en participar y albergar el Ejercicio, siendo por tanto España la nación anfitriona.

La División de Planes (DPL) y la División de Operaciones (DOP) del EMA, en una nota de despacho redactada para el Segundo Jefe de Estado Mayor (SEJEMA), remarca el interés de este tipo de entrenamiento para el E.A. y se posiciona a favor de albergar la edición del EATT 2012 en España. El 29 de octubre de 2010, el JEMAD contesta a la EDA que España albergará el primer Ejercicio de Transporte Aéreo Táctico en Europa en la B.A. de Zaragoza, dentro del marco de la EATF, como muestra del claro compromiso que España y el EA tienen con este tipo de iniciativas europeas y más concretamente con la de Pooling & Sharing. Finalmente, en una carta dirigida al Jefe de Estado Mayor Conjunto (JEMACON) en diciembre de 2010, el Subdirector Ejecutivo de la EDA agradece a España la decisión adoptada y le anima a que convoque la Conferencia Inicial de Planeamiento del ejercicio en el primer trimestre del año 2011.

En el mes de febrero de 2011, el EMACON decide delegar en el EA la organización y actividades de planeamiento del EATT 2012. Así, el JEMA comunica a la Directora Ejecutiva de la EDA la celebración en el Cuartel General del EA (CGEA) de la conferencia de planeamiento, *Initial Planning Conference* (IPC) los días 10 y 11 de marzo de 2011. En esta reunión, que dirige y lidera la División de Operaciones del EMA, se pone de manifiesto el firme compromiso del EA en albergar el EATT 2012 en la B.A. de Zaragoza, y se remarca la ambición de España en liderar iniciativas de "Pooling & Sharing".

CONCEPTO

Durante la citada conferencia de planeamiento del EATT, que tiene lugar en el Cuartel General del EA en el mes de marzo de 2011, se pusieron las bases de cómo se organizaría y planearía el primer ejercicio multinacional de transporte aéreo táctico en el seno de la UE. El EATT 2012 tendría que ser un programa de entrenamiento tipo LIVEX, que se desarrollaría durante dos semanas en la Base Aérea de Zaragoza en el mes de junio de 2012, utilizando el espacio aéreo del noreste de España (D-50, D-107, D-70A, D-70B, D-70C), el campo de maniobras de San Gregorio como zona de lanzamiento y el aeródromo militar de Ablitas como zona de lanzamiento y tomas de asalto.

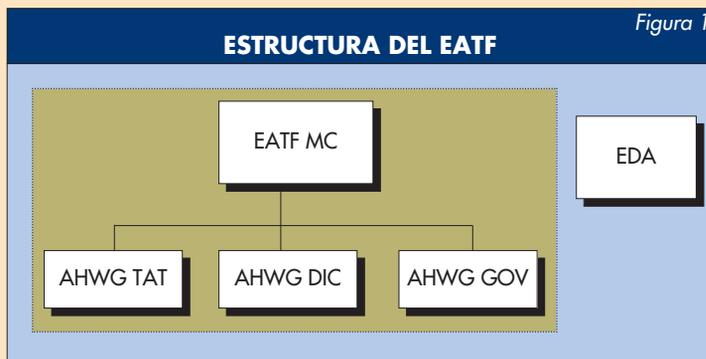
Este programa de entrenamiento o *block training*, a iniciativa de la EDA, tenía que ser diseñado para proporcionar una oportunidad de entrenamiento a las tripulaciones de las naciones participantes focalizándose en actualizar a las tripulaciones en sus calificaciones o recalificarlas -si fuera necesario- en un período de tiempo corto con unos medios dedicados. El Objetivo del Ejercicio (OE) debería ser la consecución de un mayor nivel de interoperabilidad entre las flotas de transporte aéreo táctico (C-130, C-160, C-295) en las áreas de entrenamiento y operaciones.

Para las actividades de planeamiento, se conviene seguir la Guía de Planeamiento de Ejercicios de la OTAN (Bi-SC 75-03 Directive) por ser un documento conocido y común a los países participantes y observadores. Igualmente, hay concurrencia en utilizar al máximo todos aquellos documentos doctrinales de la Alianza (principalmente los *Standard Agreements* o STANAGS, así como los *Allied Joint Publications* o AJP) con el propósito de ser más ágiles en el planeamiento y ejecución del programa de entrenamiento y evitar al mismo tiempo duplicidades y redundancias al tener que desarrollar documentación propiamente de la UE.

Para ser consistente con la Directiva 75-03, el primer paso es definir quién es quién en la estructura del ejercicio y determinar las res-

to EATF que operan en determinadas líneas de trabajo: *AHWG Governance* para dirigir los aspectos legales y de gobierno del proyecto, *AHWG Operations and Training Tactical Air Transport (AHWG TAT)* dirigido para mejorar la interoperabilidad entre los socios, y el *AHWG Diplomatic Clearance (DIC)* para desarrollar un mecanismo simple y armónico para las autorizaciones diplomáticas dentro/fuera de la Unión Europea. Todo este trabajo solo persigue el propio beneficio de los estados miembros.

Al mismo tiempo, en el seno del EATF se han establecido contactos y reuniones organizadas con distintos Organismos y Agencias (Comisión europea, EUROCONTROL, Mando Europeo de Transporte³, el Centro de Coordinación de Movimientos Europeo –MCCE-, el Grupo Aéreo Europeo –EAG-, etc.) para evitar cualquier tipo de duplicación en el trabajo y combinar esfuerzos al máximo.



Este proyecto o iniciativa es un claro ejemplo de *Pooling & Sharing* con el objetivo de aumentar la disposición de medios de transporte de los países europeos. En marzo de 2011, el proyecto EATF se convirtió en un programa de Categoría A (máxima



responsabilidades y tareas de cada cual en las diferentes fases o etapas del proceso del ejercicio. Así, se aprueba que el *Officer Scheduling the Exercise (OSE¹)* sea el JEMA, que el General Jefe del MACOM (GJMACOM) sea el *Officer Conducting the Exercise (OCE²)* y que el *Exercise Director (EXDIR³)* sea el General de la Jefatura de Movilidad Aérea (GJMOVA). Tanto la EDA como el resto de naciones apoyarían, durante el planeamiento y ejecución, en aquellas actividades necesarias pero cedían el liderazgo y el testigo a España como nación anfitriona y en particular al Ejército del Aire.

Se vislumbra, entonces, la necesidad de la figura de un Oficial que coordine las actividades nacionales con las internacionales, tanto de la EDA y otros Organismos como de las naciones, además de ser el punto de contacto nacional. Tal y como se recoge en la Directiva 75-03, el *Officer with Primary Responsibility (OPR)* es el Oficial de Estado Mayor en cada Cuartel, Mando o Agencia con la responsabilidad principal de coordinar el planeamiento, preparación, ejecución y análisis del ejercicio en nombre del OSE o del OCE en su caso. Se decide que el OPR sea un Oficial del Estado Mayor del Aire de la División de Operaciones (EMA/DOP) durante la fase I del Concepto del ejercicio y desarrollo de

sus especificaciones. Para las siguientes fases (Planeamiento y Desarrollo de Productos, Conducción y por último Análisis del Ejercicio) debería ser un Oficial del Mando de Combate (MACOM) pero por cuestiones de idoneidad, ya iniciada la primera fase, finalmente se decidió que el OPR fuese único y localizado al más alto nivel en la estructura del OSE.

En esta fase conceptual del EATT, se identifica como *Primary Training Audience (PTA)* a las naciones participantes con medios de transporte aéreo táctico y como *Secondary Training Audience (STA)* al EATC, la EDA, y los organismos y naciones observadoras. Por PTA y STA el lector debe entender el grupo de personas que forman parte de organismos y estructuras al cual se dirige el entrenamiento. Para ello, tanto la PTA como la STA deben fijar sus necesidades de entrenamiento.

Fijadas estas necesidades de entrenamiento, se convertirían más adelante en los Objetivos de Entrenamiento que el *Core Planning Team (CPT⁴)* tiene que tener en cuenta para diseñar el ejercicio. Conviene no confundir estos objetivos de entrenamiento con el Objetivo del Ejercicio, ya mencionado anteriormente, pero sobre todo con su propósito.

El propósito del EATT 2012 sería obtener lecciones identificadas, así como conocimiento suficiente para crear y organizar el *European Advan-*

prioridad/máxima financiación) bajo la dirección y supervisión de un comité de gestión (*Management Committee*) al cual reportan los presidentes de los tres AHWG. El programa está enfocado en agrupar y compartir servicios, entrenamiento, mantenimiento y logística entre los países contribuyentes, tanto para las flotas existentes de transporte y futuras como el A400M.

Los estados miembros participan en cada uno de los AHWG con personal experto en cada área de trabajo. El AHWG *Governance* permanece "durmiente" en tanto en cuanto su trabajo inicial ha finalizado. Sin embargo, no se puede decir lo mismo de los otros dos, donde queda todavía mucho por hacer. En el AHWG DIC se han hecho progresos interesantes en el área de autorizaciones diplomáticas comunes para aviones militares dentro de las fronteras de los países con voluntad de acuerdo. Queda pendiente un formato común y único de autorización diplomática

(DIC) para aeronaves militares matriculadas en la UE, procedimientos armonizados y gestiones comunes. Por último, bajo el AHWG TAT se enclava el primer Programa de entrenamiento de Transporte Aéreo Táctico europeo (EATT) con el propósito de aumentar la interoperabilidad entre las tripulaciones EATF y potenciar unos procedimientos comunes. Este evento debería desembocar en un futuro cercano en la creación de un Curso de Transporte Aéreo Táctico Europeo, similar al existente en los EEUU, y en línea con lo que está organizado para la aviación de caza en el Tactical Leadership Programme en Albacete ■

¹Encuentro de Ministros de Defensa en Gante bajo la Presidencia de Bélgica.

²Alemania, Bélgica, Eslovaquia, España, Finlandia, Francia, Grecia, Italia, Luxemburgo, Países Bajos, Polonia, Portugal, República Checa y Suecia

³El Mando Europeo de Transporte (EATC) se encuentra localizado en la B.A. de Eindhoven (Países Bajos) y lo componen cuatro naciones europeas: Alemania, Bélgica, Francia y los Países Bajos.



ced *Airlift Tactics Training Course* (EAATTC) en el año 2014 y aumentar el grado de interoperabilidad y conciencia táctica entre los operadores de transporte aéreo táctico de la UE. Sin embargo, los objetivos de entrenamiento tácticos que se deberían alcanzar serían los siguientes:

- Entrenar a los elementos del transporte aéreo para desplegar en una Base Desplegada de Operaciones (*Deployed Operations Base, DOB*) y ejecutar misiones de transporte intra-teatro en escenarios típicos de diversa amenaza.

- Consolidar las tácticas, técnicas y procedimientos en las siguientes áreas:

- Planeamiento de Misión Avanzado
- Lanzamientos de Personal y Carga
- Navegación Táctica en ambiente de amenazas con maniobras reactivas.
- Operaciones de asalto táctico, incluyendo recuperaciones tácticas, tomas de máximo esfuerzo, carga y descarga con motores en marcha, descargas de combate y desembarcos paracaidistas.

- Aterrizajes en campos no preparados y en distancias cortas.

- Vuelo en formación

- Operación en condiciones nocturnas.

- Navegación a baja y muy baja cota.

- Participación en COMAO (*Composite Air Operations*) como activos de alto valor liderando el paquete de aviones.

- Trabajar en los procedimientos estandarizados entre los distintos operadores para potenciar la interoperabilidad.

El escenario para llevar a cabo este entrenamiento tendría que ser independiente y diseñar uno distinto para cada misión, de acuerdo con las características específicas de cada transporte aerotáctico y los requisitos de entrenamiento. Se decidió que se incluirían amenazas de tipo aéreo y terrestre en la ejecución de las misiones. De este modo, el tipo de amenazas así como las técnicas, tácticas y procedimientos para evitarlas formarían parte del proceso de planeamiento de misión avanzado.

En definitiva, conceptualmente hablando, el EATT 2012 es un programa de entrenamiento de dos semanas de duración que ofrece a los participantes la oportunidad única de planear y ejecutar misiones en un marco combinado, desarrollado un contexto de complejidad creciente, comenzando con misiones de un solo avión evolucionando hasta misiones COMAO, con la participación de distintos medios diferentes a los propios de transporte aéreo táctico (aviación de caza, amenaza antiaérea, etc.).

Toda esta fase conceptual del EATT se materializó en una documentación de planeamiento esencial para el proceso del ejercicio y sus diferentes fases o etapas. Este documento es conocido como Especificaciones del Ejercicio (EXSPEC), y es aprobado por el OSE. Además de especificar el propósito y objetivo del ejercicio, el concepto del ejercicio incluyendo el nivel, tipo y forma de este, el área y el escenario, también recoge quién es la nación anfitriona (*Host Nation*) y sus implicaciones, así como los participantes y sus necesidades.

¹El OSE es la autoridad que establece la necesidad del ejercicio, lo programa, dirige el planeamiento y ejecución, asegura que tiene los medios, valida los resultados del ejercicio y aprueba las lecciones identificadas y aprendidas.

²El OCE normalmente es designado por el OSE y es responsable del planeamiento, ejecución, y notificación del resultado del ejercicio de acuerdo a las directrices del OSE.

³El EXDIR es la autoridad responsable del control y dirección general del EXCON durante la fase de conducción o etapa III. El EXCON es una estructura diseñada para ejercer el Control del ejercicio a través de distintas áreas o células creadas al efecto. Por delegación, como EXDIR fue nombrado el Coronel Jefe de la Sección de Transporte de JMOVA.

⁴El CPT es un grupo de planeamiento que se establece por el OCE, de acuerdo a los Términos de Referencia del OSE, para llevar a cabo el planeamiento detallado, coordinación y preparación del ejercicio en línea a l Guía de Planeamiento del OSE y las Especificaciones del Ejercicio (EXPECS). El CPT es dirigido por el OPR y se compone de representantes de las naciones y organismos participantes (EATC), de los organismos de apoyo (EAG & JAPCC) y de la propia EDA así como representantes del Estado Mayor del OSE y otros de Mandos y Unidades.



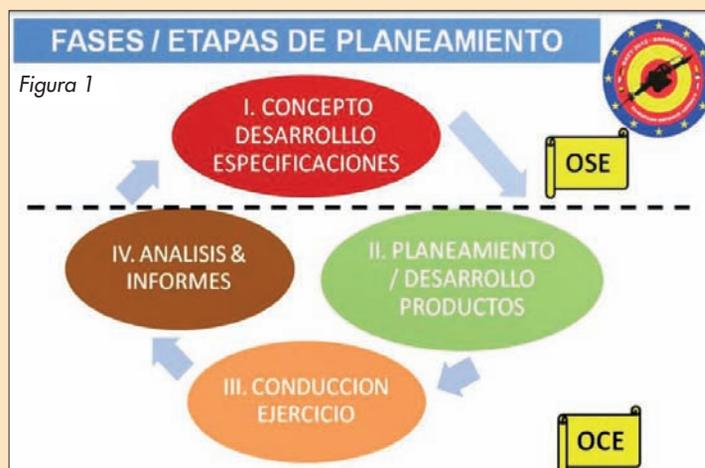
Planeamiento del EATT

Finalizada la fase conceptual o etapa I del ejercicio, y siguiendo con el proceso natural de planeamiento, nos adentramos en la fase propiamente dicha del planeamiento del EATT y el desarrollo de los productos de planeamiento esenciales para su ejecución. Para ilustrar al lector en el proceso, en la figura 1 se describen de forma simple y gráfica las distintas fases o etapas, así como las áreas de responsabilidad del OSE y del OCE en el proceso de planeamiento.

Una vez emitidas las EXSPEC por el OSE y los Términos de Referencia (ToR) del CPT, en condiciones normales el OCE debe asumir las responsabilidades del planeamiento de un ejercicio. Sin embargo, dadas las especiales singularidades de este programa de entrenamiento (una Iniciativa de la EDA en el marco del proyecto de la EATF, más concretamente del AHWG TAT) con la participación de distintas naciones, en calidad bien de observador o pleno participante, además de distintas Agencias y Organismos tanto de la OTAN como europeos (ETC, EAG, JAPCC), el *Core Planning Team* se formaría en el seno del AHWG TAT mediante la creación de una serie de paneles de trabajo. Estos paneles de trabajo se corresponderían

con las distintas áreas de planeamiento del ejercicio, compuestos por personal multinacional pero liderados por una nación u organización y con unos ToR específicos para cada uno de ellos.

La complejidad, por tanto, del planeamiento del EATT es mayor que la de otros, toda vez que no existe una homogeneidad en cuanto al personal



que compone los paneles (en número y experiencia en este tipo de *joint ventures*), en lo concerniente al diseño operacional del ejercicio, toda vez que debe ser consensuado, no solo por el CPT sino por los representantes nacionales en el AHWG TAT (no siempre son coincidentes en todas las naciones), y por último en la toma de decisiones. Consecuentemente, más que una ventaja, esta forma de trabajo podría parecer un inconveniente, pero con buena dosis de paciencia, voluntad decidida por sacar adelante los productos de planeamiento, y sobre todo muchas horas de dedicación y coordinación de las actividades de planeamiento, se pudo dar comienzo a esta fase.

Otra particularidad del EATT frente a otros ejercicios es que el CPT se convertiría en EXCON (*Exercise Control*) en la fase de ejecución del ejercicio. Esta circunstancia resultó ser definitivamente ventajosa en el éxito del EATT 2012, ya que todo el personal que estuvo involucrado, de una forma u otra, en el planeamiento y diseño del ejercicio estuvo controlando de forma directa el curso del ejercicio, evitando áreas de fricción, facilitando puntos de encuentro y vigilando la consecución de los objetivos de entrenamiento.

cual un oficial de la Fuerza Aérea belga es nombrado presidente del AHWG TAT.

Una de las tareas del AHWG TAT es la elaboración a corto, medio y largo plazo de productos útiles para la comunidad del transporte aéreo europeo. Para ello recibe orientaciones del nivel superior, el EATF MC. Además de preparar simposios y seminarios de Transporte Aéreo, el AHWG TAT tiene que preparar dos eventos de vuelo para el entrenamiento de las tripulaciones de transporte aerotáctico europeas. Por tanto, queda clara la implicación directa del AHWG TAT como un actor fundamental en el planeamiento y preparación del EATT 2012.

Durante el transcurso de una de las reuniones del AHWG TAT, los CMS acuerdan que el CPT se establezca en el seno del AHWG mediante la creación de unos paneles subordinados, los cuales estarían liderados por distintas naciones u Organizaciones/Agencias. En la figura 2 se ilustra la estructura del CPT para el EATT 2012 con la expresión de las banderas de las naciones u Organizaciones responsables de cada uno de los paneles subordinados.

Bajo la presidencia del AHWG TAT, emanan seis paneles subordinados de trabajo y dos de asesoramiento, a saber:

- Panel de Operaciones, liderado por el EATC.
- Panel de Inteligencia, liderado por el EATC.
- Panel de CIS, liderado por Bélgica.
- Panel de Mantenimiento, liderado por el EATC.
- Panel de *Host Nation Support*, liderado por España.
- Panel de *Media & Communication*, liderado por España en coordinación con la EDA.
- Panel de Seguridad de Vuelo, liderado por la EDA.
- *Training Advisor*, supervisado por el EATC.

Cada uno de los paneles subordinados se nutre de personal experto de las naciones participantes (*participant Member States*, pMS), de las Agencias y Organismos participantes (EDA y EATC) y de algunas naciones que participan en calidad de observador. En este estadio del planeamiento y fechas de establecimiento del CPT (junio de 2011), la participación de las naciones estaba limitada a un máximo de ocho, habiendo manifestado su voluntad de participación plena las siguientes: las cuatro naciones que forman el EATC –Francia, Alemania, Bélgica y Países Bajos–, República Checa, Noruega, Suecia y España. Otras como Austria, Grecia, Bulgaria e Italia lo harían como observadores.

El OPR, sin estar en la estructura propiamente dicha del CPT, es el elemento fundamental de coordinación de todas las actividades de planeamiento llevadas a cabo en la escena multinacional con aquellas que paralelamente se llevan a cabo en la escena nacional/local, principalmente en todo lo concerniente a los apoyos como Nación Anfitriona y los aspectos legales para la ejecución del ejercicio, como es la redacción de un Acuerdo Técnico que regule los términos y responsabilidades de la participación de las naciones en el ejercicio en suelo espa-



EL CORE PLANNING TEAM (CPT)

Tal y como se ha explicado anteriormente, el AHWG TAT emana del Comité de Gestión del EATF (Management Committee, EATF MC) y tiene como principal misión alcanzar la interoperabilidad de los medios de transporte aéreo táctico entre los operadores europeos combinando las capacidades de las naciones de la UE. Las naciones que componen el AHWG TAT, en adelante CMS (*contributing Member States*), son Austria, Bélgica, Bulgaria, Chequia, Alemania, España, Francia, Grecia, Italia, Luxemburgo, Noruega, Países Bajos, y Suecia. Además, se cuenta con el apoyo de organismos como el EATC, el *Joint Air Power Competence Center* (JAPCC) y el Grupo Aéreo Europeo (EAG). El liderazgo del AHWG TAT le corresponde a Bélgica, motivo por el

ñol. Además, por las particularidades del EATT, el OPR es quien mantiene informado puntualmente del estado del planeamiento al EXDIR.

El producto principal que tiene que elaborar el CPT no es otro que el Plan del Ejercicio, conocido como EXPLAN. No hay que olvidar que el propósito principal en la fase de planeamiento, donde el CPT tiene su razón de ser, es determinar las necesidades de planeamiento específicas; coordinar, hacer un borrador y promulgar el EXPLAN, así como toda la información relativa al escenario y situación de planeamiento.

Pero hasta la obtención del EXPLAN hubo que recorrer un largo y, en ocasiones, tortuoso camino a través del tiempo, sorteando no pocas dificultades en distintas áreas.

CONSIDERACIONES AL PLANEAMIENTO

En la figura 3 se expone gráficamente cada una de las fases de planeamiento en el tiempo, así como las actividades clave y productos realizados en cada una de ellas. La primera de las consideraciones que se quiere trasladar al lector es la anticipación con la que se inicia el planeamiento de un ejercicio multinacional como el EATT. Si la ejecución del mismo tiene lugar en la fase 3 o de conducción, se puede apreciar que prácticamente un año y medio antes se comenzó a esbozar el concepto del EATT. El tiempo siempre es un factor clave en el planeamiento, y en esta ocasión no podía ser menos.

En ese tiempo, se programaron tres conferencias de planeamiento, espaciadas 6 meses entre ellas: Inicial o IPC, principal o MPC y la final o FPC. En la IPC se expuso el concepto del EATT a los participantes y se distribuyeron las EXSPEC que previamente habían sido circuladas en versión borrador. Una vez consensuada la redacción final, fueron sancionadas por el OSE y, junto con la guía de planeamiento de éste, se convirtieron en la piedra de toque inicial para que el CPT comenzase a producir el EXPLAN. Los miembros del CPT tuvieron oportunidad de reunirse cada ocasión que lo hizo el AHWG TAT. Entre tanto, todo el trabajo elaborado fue discutido y circulado por correo electrónico entre los componentes de los paneles subordinados, con el propósito de ser consensuado en la siguiente reunión.

Esta circunstancia es otra consideración importante al planeamiento, toda vez que los miembros de los paneles trabajaban de forma aislada desde sus países, sin dedicación plena al ejercicio y teniendo que coordinar con el resto del panel, bien por vía telefónica o por correo electrónico, para buscar un consenso en los productos. Tras elaborar el primer borrador del EXPLAN, se decidió que fuese el EATC el encargado de liderar los paneles de Operaciones, Inteligencia y Mantenimiento, dado que este organismo contaba con personal de cuatro países participantes y la coordinación y el

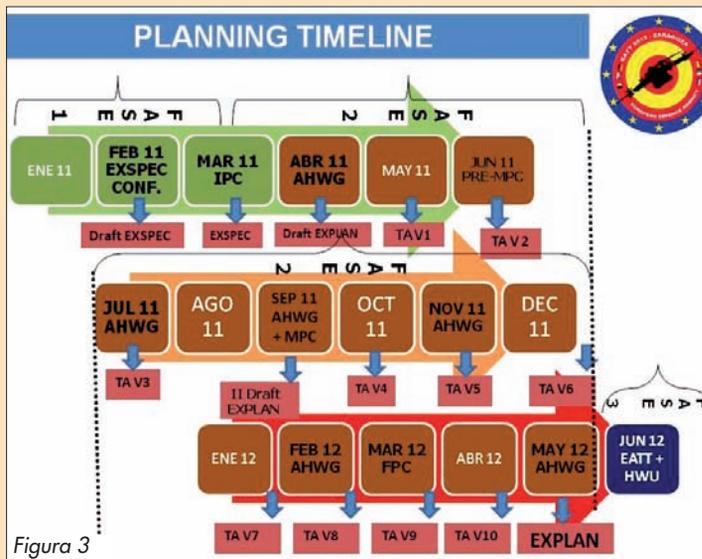


Figura 3

boración del trabajo sería más ágil por haber concurrencia en espacio y tiempo entre gran parte de los componentes de los paneles.

Sin embargo, la participación de los representantes españoles de JMOVA, especialmente en el panel de Operaciones, sería decisiva para el diseño del programa de vuelo, la elaboración del EXPLAN y el éxito final del ejercicio, ya que fueron ellos quienes articularon cada una de las actividades de planeamiento multinacionales con las nacionales y las materializaban en forma de apoyos. Esta forma de trabajo ha puesto en valor el resultado final del EATT y las sinergias obtenidas.

La MPC se celebró en la B.A. de Zaragoza para poder llevar a cabo al mismo tiempo un *site survey*



con el propósito de que los representantes nacionales pudieran tener una idea de las instalaciones que ofrecía la nación anfitriona, cómo era el entorno del ejercicio e incluso conocer la pista del aeródromo de Ablitas. La importancia de esta conferencia está fuera de toda duda, ya que tras su celebración las naciones asistentes tuvieron que fijar su posición y decidir finalmente su modelo de participación (activa o como observador). De este modo, el CPT pudo avanzar en la elaboración del EXPLAN y otros productos importantes como el *Technical Arrangement/Agreement* (TA) del ejercicio. Como muestra de lo que se dice, y fruto de la dificultad de los aspectos legales que rodean al EATT y sus participantes, es necesario remarcarle al lector que a esas alturas del planeamiento se circulaba la versión 4/5 del TA y la definitiva y firmada por las naciones participantes fue el TA Versión 10.

Este último hecho arrastra una consideración especial al proceso de planeamiento, y no es otra que la importancia de los aspectos legales del EATT. La complejidad en la redacción de un documento cuando todos los participantes son europeos y pertenecientes a la UE pero no a la OTAN, dentro del marco de la EATF pero sin un acuerdo técnico como el SOFA¹ de la OTAN, y que demandan que se aplique por extensión este acuerdo a pesar de que el ejercicio nada tiene que ver con la OTAN, no fue tarea fácil. Es más, conviene decir que en el mes de febrero de 2012, la versión 8 del TA pudo ser un *Showstopper* (impedimento para la celebración del ejercicio) del EATT, pero finalmente la buena voluntad para sacar adelante el primer ejercicio de transporte aéreo en Europa y la cesiones a ciertas pretensiones pudieron más que la rigidez de la ley.

Evidentemente, no fue este el único obstáculo en el camino que hubo que sortear, ya que todavía queda por tratar el siempre sensible asunto de *Media & Communication*. Esta es un área en la que necesariamente tienen que ir de la mano tanto la HN como la propia EDA, y una no puede hacer algo sin el conocimiento previo de la otra, ya que al fin y al cabo el mensaje a transmitir tiene que ser el mismo. Sin embargo, hubo factores externos que condicionaron enormemente el diseño de un Plan de Comunicación consistente, con el objetivo final de la EDA de promocionar al máximo el primer ejercicio de transporte aéreo táctico en Europa.

Tanto el nivel de ambición en lo que a la asistencia de los Visitantes Distinguidos (Distinguished Visitors, DV) se refiere, como al nivel de política informativa (activa/pasiva) y su grado o perfil (alto/medio/bajo), no fue igual en los dos actores principales en el planeamiento: la EDA y la HN. Este punto de fricción tuvo un antecedente en el tiempo que no es otro que el ejercicio de helicópteros AZOR 2010, el cual se desarrolló en España, liderado por el Ejército de Tierra y patrocinado igualmente por la EDA.

En aquella ocasión, la EDA igualmente quiso la

máxima visibilidad para su ejercicio, y solicitó el respaldo institucional del Ministerio de Defensa español mediante la promoción del mismo desde la Oficina de Comunicación de la Defensa y la asistencia de los ministros del ramo a la Jornada de Visitantes Distinguidos (*DV Day*). Consecuentemente, el nivel de ambición se fijó a nivel ministro y la política informativa fue activa con un perfil medio-alto. Por el contrario, para el EATT 2012, el JEMAD confirmó en diciembre de 2011 que el ministro de Defensa español no participaría en el DV Day y que la representación correría a cargo del JEMA, con política informativa pasiva de perfil medio-bajo.

Ante este contrapunto, la necesidad de un Plan de Comunicación que articulase estos y otros aspectos y aunara voluntades era manifiesta. Este Plan tenía que encajar perfectamente en el diseño del EATT, y por supuesto tenía que ser su principal pilar de apoyo desde el punto de vista mediático, tanto internacional como nacional. El principio que regía el Plan de Comunicación era que la HN y la EDA proponían, decidían y ejecutaban juntos o en estrecha consulta todas las acciones de comunicación pública del EATT.

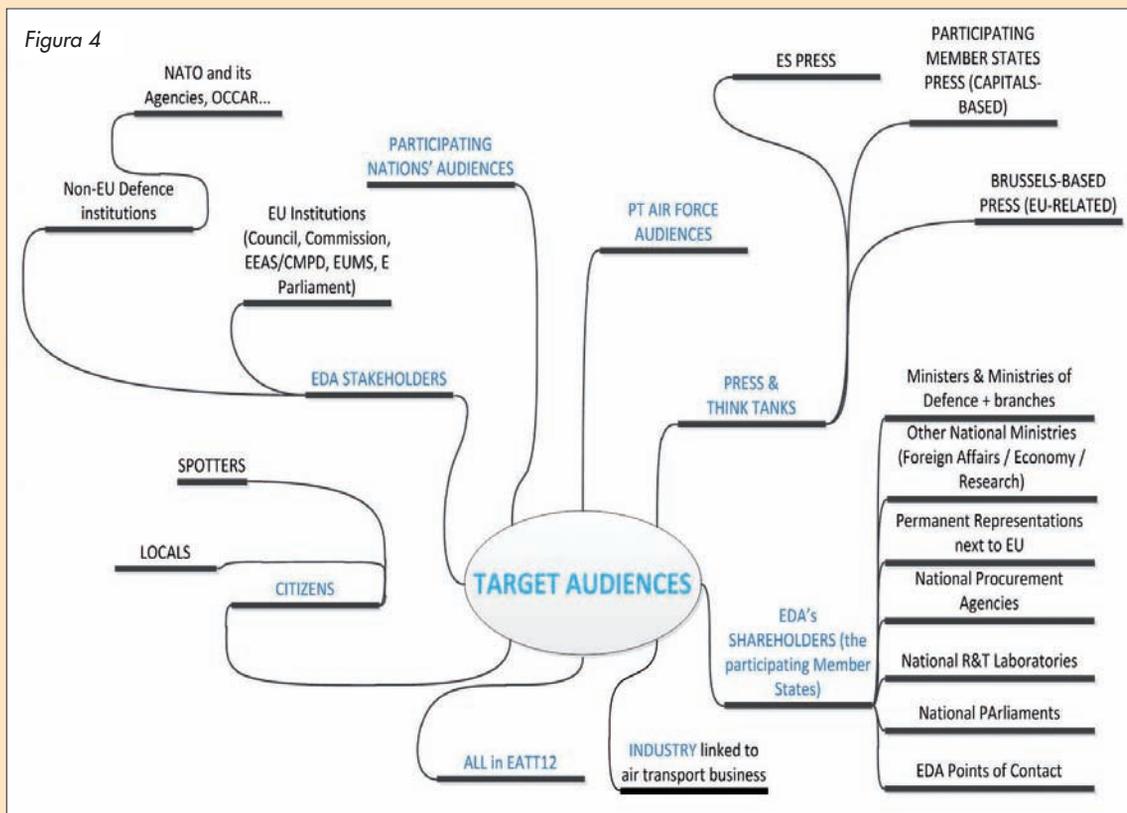
Si bien el planeamiento se llevó a cabo dentro del Panel creado al efecto, durante lo que sería la ejecución del EATT, la HN y la EDA sugieren la creación de un Multinational Planning Affairs Team (MPAT) con el propósito de realizar una campaña de impacto total que fuera consistente y efectiva con la *target audience*² y los medios de comunicación social (MCS). Para llevarlo a cabo, el equipo tuvo que capturar, producir, editar y publicar todos los productos desarrollados bajo la etiqueta EATT 2012.

La EDA y la HN, figura 4, animaron activamente a las naciones participantes a que desplegasen, incluso por un tiempo limitado, un oficial de prensa, permitiéndole la captura, el desarrollo y la edición de medios y contenidos de su interés. A este respecto, la intención de la HN fue facilitar todos los recursos y productos audiovisuales disponibles para todos los MS participantes. El MPAT estaría liderado por el representante nacional de la HN (responsable de los recursos de prensa, medios y herramientas de desarrollo, específicamente las producidas en lengua española) y el representante de la EDA (responsable del Plan en general, de los asuntos internacionales de comunicación de la EDA y la coordinación con el personal de prensa de aquellas naciones que no tuvieran representante).

El MPAT se compone de personal de prensa de las naciones participantes, de protocolo, personal de audiovisuales y fotógrafos, así como otros expertos en comunicación social:

- Oficiales de Información Pública
- Equipos audiovisuales de la HN y de las naciones (incluye video y *webmaster*)
- Oficiales y expertos de Protocolo dedicados a la organización de eventos.
- Portavoz Oficial de la EDA y del EATT 2012.

Figura 4



El Plan de Comunicación contemplaba los canales y herramientas para promocionar y publicitar el EATT 2012, resumidas en las siguientes líneas de actuación: comunicación externa, comunicación interna, celebración del *DV Day*, identidad corporativa y otros eventos. Además, reflejaba los principios de comunicación, las herramientas de información y comunicación que han de ser desarrolladas, los medios disponibles, el desarrollo del *DV Day*, tareas, responsabilidades y por último los distintos eventos a lo largo del tiempo (*timeline*). Como regla general, la comunicación quedaba supeditada a los objetivos del ejercicio, para lo cual el panel trabajaría en estrecha colaboración con el panel de Operaciones y el de Host Nation.

El mensaje principal que se quería trasladar a la audiencia era muy claro: La necesidad de ENTRENAR JUNTOS en el escenario actual europeo. Mientras la comunidad *fighter* o de caza ha entrenado de forma extensiva durante años para operar juntos (eg. TLP, Ejercicios Flag, grandes Ejercicios de la OTAN en espacio aéreo europeo, etc.), no puede decirse lo mismo de la comunidad de transporte aéreo. Hoy en Europa, el entrenamiento del transporte aéreo táctico es mucho más un asunto nacional que otra cosa, y puesto que operar juntos viene a ser más la regla que la excepción, la necesidad de entrenar juntos es mayor cada día. Un hito en el camino hacia un entrenamiento combinado, así como la armonización de procedimientos y flotas en Europa, ha sido la crea-

ción del Mando Europeo de Transporte (EATC) en Eindhoven (Holanda), del EATF y del propio EATT. Una venidera edición en este 2013, si tiene éxito, llevará al establecimiento del European Advanced Air-lift Tactics Training Course (EAATTC) en 2014.



En la figura 5 aparecen tanto el parche como el logo del EATT. Una máxima, tanto en el planeamiento como en la ejecución, fue "ONE BADGE, ONE LOGO, ONE MESSAGE"

El planeamiento logístico del EATT abarcaba básicamente dos áreas de actuación, como son el apoyo de la nación anfitriona (HN) y el mantenimiento. Cada una de ellas tenía su propio panel donde se trabaja de forma paralela y coordinada, si bien el Panel de *Host Nation* se nutría exclusivamente de personal español, a diferencia del Panel de Mantenimiento, que estaba compuesto por personal de distintas nacionalidades. Sin lugar a dudas, el panel de HN es quien tuvo una carga de trabajo extraordinaria, ya



que tenía que articular todas y cada una de las necesidades, tanto de operaciones como de mantenimiento, CIS y M&C, y en la medida de lo posible satisfacerlas, lo que no fue tarea fácil. Puesto que el ejercicio se realizaría en la B.A. de Zaragoza (BAZ), el Mando Aéreo General delegó en la propia BAZ todas las actividades de planeamiento por motivos obvios de eficacia.

La experiencia que tiene la BAZ en los numerosos despliegues que acostumbra a albergar fue un aspecto facilitador en el curso del planeamiento, pero sería injusto no decir que el desvelo, ilusión y grandes dosis de paciencia y horas de trabajo del representante del panel de HN fueron los ingredientes necesarios para que el EXPLAN tuviese un brillante plan logístico que lo sustentara. Se podría decir que se hizo honor a lo que Napoleón siglos atrás sostenía: "La estrategia se alcanza por la táctica sólo y gracias a la logística". El OBJETIVO en mayúsculas del EATT solo podría alcanzarse a través de un EXPLAN coherente con los objetivos tácticos gracias a un consistente plan logístico.

La última consideración que queda por hacer, pero no por ello menos importante, es el habitual cuello de botella en la ejecución de los ejercicios y operaciones: el área de los sistemas de información y comunicación (CIS). Que se decidiese que el ejercicio no tuviera clasificación de seguridad y que el tratamiento de la información desarrollada fuera exclusivamente de consumo interno facilitaba el hecho de no tener que diseñar una arquitectura CIS excesivamente compleja. Sin embargo, debido a la tardanza en obtener las necesidades CIS de cada

uno de los paneles (que se convertirían en EXCON en la fase de ejecución) y a la incertidumbre de que la BAZ pudiera satisfacerlas, no se pudo avanzar en el planeamiento hasta pasada la FPC. El esqueleto de la arquitectura estaba hecho, pero no se pudo dar forma hasta final del mes de abril; y ello, gracias a la participación de la Jefatura de Servicios Técnicos y CIS (JSTCIS) en la FPC.

Básicamente, se teje una LAN interna del Ejercicio donde cada célula está enlazada con las demás y la propia dirección del EATT. Los participantes, además, tienen acceso a la LAN y pueden trabajar en línea desde las estaciones de trabajo que se les facilitan. En definitiva, se trata de trabajar en un entorno de INTRANET del EATT. Sin embargo, al ser la herramienta de trabajo y programación de la célula de operaciones el MEAT (empleada por el EATC para hacer programación y distribución de cometidos (tasking), es necesario disponer de una conexión de internet propia para este sistema, independientemente de la contratada para el resto de los participantes. Se planean, en definitiva, dos nodos de acceso a la información. Las estaciones de trabajo son distintas según se empleen para el MEAT o la LAN



EATT. Respecto a las comunicaciones, además de la red local de la BAZ, se planea que se tenga salida al exterior, ya sea por NCN o de EUROVOX a través de sus pasarelas correspondientes, facilitando de este modo el REACHBACK de los ejércitos y escuadrones de cada país con sus participantes. Igualmente, cada delegación dispondría de un teléfono móvil, facilitado por la EDA, para estar en todo momento localizada en caso de necesidad.

Es en el mes de mayo, tan solo un mes antes de que dé comienzo la ejecución del ejercicio, cuando se tiene finalizada la última versión del EXPLAN, que se hace circular entre las naciones para su aprobación. Una vez consensuado, se somete a la sanción del OCE y se distribuye a los participantes para su conocimiento y cumplimiento. Si bien las órdenes de despliegue se dejan para cada autoridad nacional oportuna, en el EXPLAN se hace figurar un Plan Detallado Multinacional de Despliegue en el que se fija día y hora en los que los participantes deben hacer su llegada a la BAZ, de forma que puedan atenderse las necesidades iniciales de cada delegación. Todo está listo para la siguiente fase: la ejecución del EATT ■

¹SOFA: Status of Forces Agreement. Es un acuerdo que regula los derechos y privilegios del personal extranjero en un país anfitrión en apoyo de una operación/misión/ejercicio. Se centra en aspectos legales relacionados con la propiedad o los individuos. Este puede incluir asuntos como la entrada y salida del país, exención de impuestos, servicios postales, y otros términos de empleo pero lo más delicado es lo referente a la jurisdicción civil y criminal del personal en caso de daños a la propiedad o al personal. La OTAN tiene un SOFA permanente ratificado por los parlamentos de sus países miembros

²En la figura 4 aparece el árbol de la Target Audience del EATT desde el punto de vista de Media & Communication.

Ejecución del EATT



Como ya se ha mencionado en anteriores apartados, los paneles que existían en la fase de planeamiento se convierten en células en la fase de ejecución, formadas por el mismo personal de entonces y aumentadas en su caso en aquellas células que lo requerían. Todas ellas, junto con la dirección del ejercicio, conforman lo que se llama el CONTROL DEL EJERCICIO (EXCON), cuya tarea principal es controlar la ejecución del ejercicio para poner las condiciones que permitan al OCE alcanzar el Objetivo y Propósito del Ejercicio del OSE, así como los objetivos de entrenamiento. En la figura 1 se puede apreciar la estructura de Mando y Control del EATT.

Si bien el ejercicio propiamente dicho comenzaba el 4 de junio con la llegada de los participantes, la bienvenida del EXDIR y el *Briefing* Inicial, era necesaria una fase de concentración del EXCON en la que se ultimasen los detalles finales, se comprobaban las comunicaciones y la integridad de los sistemas de información, que la distribución de la zona de trabajo fuera la acordada y se recibieran las instrucciones finales del OCE. De esta forma, todo el EXCON asiste unos días antes a la Jefatura de Movilidad Aérea a la presentación del EATT por el General Jefe del MOVA, y posteriormente se desplazan a la BAZ a realizar las últimas comprobaciones y articular los detalles de coordinación de la primera semana.

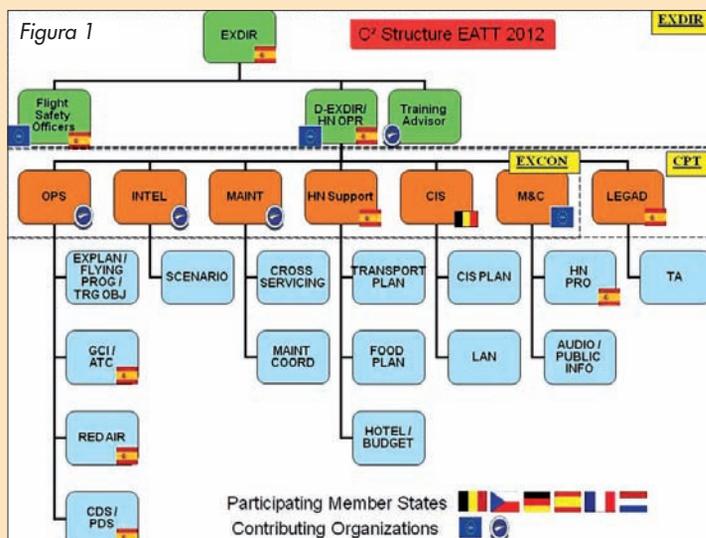
PARTICIPANTES Y OBSERVADORES

A lo largo de la mañana del día del inicio, van llegando a la BAZ los aviones participantes. La víspera, lo estuvieron haciendo los observadores de

las naciones que finalmente decidieron sumarse al EATT en ese papel (Suecia, Bulgaria, Italia, Grecia, Austria y EEUU).

Las naciones con sus medios aéreos participantes fueron como sigue¹:

- Bélgica: 1 C-130 (dos tripulaciones) // Callsign: HERKY
- Países Bajos: 1 C-130 (dos tripulaciones) // Callsign: ANSAR
- Francia: 1 C-130 (dos tripulaciones) // Callsign: PARIS
- Alemania: 2 C-160 (dos tripulaciones) // Callsign: KRAUT
- República Checa: 1 C-295 (dos tripulaciones) // Callsign: SNAKE





Las organizaciones que participan, unas de forma más activa que otras, y por orden de relevancia, son el EATC, el EAG, el AATC de EEUU² y el JAPCC.

La participación del EA con medios aéreos de transporte consistió en un (1) C-130 del Ala 31 (SWAN) y un (1) C-295 (MAMBA) del Ala 35, ambos con dos tripulaciones. Además, el Escuadrón de Apoyo al despliegue Aéreo tiene una participación muy destacable como apoyo a las operaciones, en lo que a la confección de cargas, lanzamientos de personal y carga, despliegue y operación del sistema de defensa antiáerea y control táctico se refiere en el desarrollo del ejercicio. El ET tiene presencia en el EATT con la Brigada Paracaidista, que realizó varios saltos, además de su apoyo con la utilización del Campo de Maniobras de San Gregorio, donde se realizaron los lanzamientos de cargas CDS y PDS.

En total, ocho son los aviones que participan en esta primera edición del EATT y más de 200 perso-

Lecciones identificadas

El EATT 2012 ha sido un éxito sin precedentes en el marco de la Agencia Europea de Defensa. Así ha sido catalogado por sus responsables tras su celebración en la Base Aérea de Zaragoza. Las expectativas creadas y los requisitos de entrenamiento han sido no solo alcanzados sino superados con creces. Se puede afirmar, sin ambages, que el objetivo fundamental de “entrenar juntos para operar juntos” ha sido brillantemente alcanzado. Lo han reconocido públicamente todas las naciones participantes sin excepción en cada uno de sus informes iniciales del ejercicio. Además, el EATT 12 ha sido un claro exponente de la iniciativa de *Pooling and Sharing* y será mostrado en los distintos foros internacionales donde acuda la EDA como un ejemplo a seguir. Las tripulaciones participantes en este exitoso programa de entrenamiento (*block training*) multinacional han incrementado tanto el conocimiento táctico como la interoperabilidad entre las distintas flotas de transporte aéreo europeas mejorando de este modo sus necesidades de entrenamiento.

El EATT 2012 ha sido evaluado como un entrenamiento muy válido y que debe ser tenido en cuenta en el futuro. De hecho, la intención de establecer un curso de entrenamiento de transporte aéreo táctico –similar al AATC de Estados Unidos y que pudiera sustituirlo- en el ámbito europeo va por la senda adecuada en opinión tanto de las naciones como de la EDA, e incluso de los dos observadores de la USAFE que participaron en el evento. Un hecho incontestable y de gran importancia es el que el EATT 2012 fue catalogado por el 100% de los que contestaron la hoja de evaluación como un entrenamiento MUY VALIOSO y que el 99% recomendaría a sus colegas participar en la próxima edición. Las tripulaciones encontraron apropiado (85%) el espacio aéreo destinado para el entrenamiento y el 88% consideró como muy útil las amenazas (tanto aéreas como terrestres) que se introdujeron en el ejercicio.

La clave del éxito del ejercicio hay que encontrarla en tres aspectos fundamentales:

PLANEAMIENTO: la profesionalidad, la dedicación, el empeño y la ilusión puesta por el equipo de planeamiento (*Core Planning Team*) en sacar adelante el primer ejercicio de transporte aéreo europeo, han sido determinantes para que el EATT constituya un HITO en el marco de la aviación de transporte en Europa.

APOYO de la NACIÓN ANFITRIONA: el extraordinario apoyo ofrecido por España como nación, el Ejército del Aire como anfitrión, y la Base Aérea de Zaragoza con su general jefe a la cabeza, ha significado no sólo un valor añadido al EATT, sino que ha resultado ser un factor multiplicador del éxito alcanzado.

EJECUCIÓN: el diseño operacional del EATT invitaba a pensar que su ejecución podría ser un éxito, como así ha quedado demostrado. La graduación en la complejidad de las misiones ha resultado ser una magnífica medida de efectividad para alcanzar el éxito. La confianza ganada por las tripulaciones empezando a volar misiones en solitario, a muy baja cota, pasando a formaciones de dos y tres aviones, hostigados por amenazas tanto terrestres (SHORAD y MALLINA) como aéreas (F18), y teniendo que hacer maniobras reactivas, la introducción del GCI, los lanzamientos de carga y personal, los vuelos con NVG,s y las tomas de asalto tanto diurnas como nocturnas facilitaron el hecho de que se pudiera finalizar con una COMAO de un paquete de aviones transporte (7 aviones) con 8 cazas. Este entrenamiento ha sido valorado, por tripulaciones que han asistido al curso americano, como del mismo nivel o incluso más alto.

Además, hay una característica que ha sido remarcada por todos los participantes como un activo a mantener en futuras ediciones: la FLEXIBILIDAD Y ADAPTABILIDAD mostrada por el EXCON (*Exercise Control*).



nas, ya sea como tripulantes, personal de mantenimiento o de coordinación. No se puede olvidar el inestimable apoyo que el personal de la BAZ prestó durante la preparación y ejecución del EATT con su participación indirecta.

PRESENTACIÓN DEL PROGRAMA DE ENTRENAMIENTO

Tras la llegada y asentamiento de los participantes, tiene lugar la bienvenida dispensada por el general jefe de la BAZ en nombre del JEMA y del suyo propio, y la presentación del EATT por parte del EXDIR y el representante de la EDA. De acuerdo a los requerimientos tácticos de entrenamiento de cada nación participante, se ha diseñado un programa de vuelos con escenarios de dificultad progresiva. Cada misión será ambientada con un escenario de inteligencia distinto y las tri-

pulaciones contarán con un tiempo de planeamiento ajustado y limitado.

Como norma general se realizarían dos periodos de vuelo diarios (diurno y nocturno), uno por tripulación participante al día, lo que corresponde a 14 salidas diarias. Todas las misiones tendrían lugar en el espacio aéreo de Zaragoza, contemplando la posibilidad de que algún avión tuviese que proceder al campo alternativo si fuera necesario. Para ello, los componentes de la célula de operaciones dieron un extensivo y detallado *briefing* a las tripulaciones, además de producir una magnífica e ilustrada *In-Flight Guide*. Todos los vuelos se realizarían en condiciones VMC y bajo reglas de vuelo visual, a 500 pies AGL, y 1.000 AGL en los vuelos nocturnos. Se articularon unos pasillos de entrada y salida de la TMA de Zaragoza (controlada por Zaragoza y POLAR) a la D-104 (cuyo control ejercía PEGASO) por donde transcurrían las bajas cotas de los partici-

En cuanto a potenciales explotaciones de activos del EA derivados de este EATT encontramos tres, a saber:

- Aeródromo de Ablitas: Ha habido unanimidad en reconocer las extraordinarias oportunidades de entrenamiento que ofrece la pista de Ablitas. Todas las naciones sin excepción han manifestado su voluntad de establecer conversaciones con el EA para articular el modo de emplear Ablitas con mayor frecuencia. Todo lo cual, pone en valor una instalación como es el actual aeródromo y la necesidad de invertir en su mejora.

- El Simulador Táctico del C-130 del Ala 31: Durante el EATT 2012 se ofreció la posibilidad a las tripulaciones de visitar el simulador y realizar un vuelo de demostración. La experiencia fue calificada de extraordinaria, y son numerosas las naciones que han mostrado su voluntad de pedir períodos de simulador no solo para el EATT 2013 sino incluso para el entrenamiento periódico de sus escuadrones. Francia, Holanda, Austria, Bélgica, Grecia, Noruega y Portugal estarían interesados en que se les diera precio y disponibilidad de los períodos de simulador.

- Instalaciones de Zona Sur de la Base Aérea de Zaragoza: Para el EATT 2013 y el potencial EAATTC de 2014, la EDA ha pedido ciertas mejoras en las instalaciones. Éstas serían costeadas por la EDA a través de un programa de categoría B (financiado por las 26 naciones de la EDA).

No obstante el éxito cosechado, hay espacio para la mejora en cada una de las áreas de actuación (ya sea en el planeamiento o en la ejecución). Por poner algunos ejemplos puntuales:

- Producción de la documentación de planeamiento (EXPLAN y SUPPLAN) con mayor anticipación para ser diseminada a los participantes apropiadamente con antelación suficiente.

- Un adecuado dimensionamiento del EXCON para establecer dos turnos durante la ejecución del programa de vuelo.

- El Plan de Comunicación debe ser producido por la EDA, en consulta con la HN, y ejecutado por la HN. Debe armonizarse el nivel de ambición requerido con el contenido del plan de comunicación.

- Los aspectos legales del ejercicio deben solventarse, cuanto antes mejor. El TA del EATT 2012 debe ser una buena base para la redacción de un brillante TA en la siguiente fase. Teniendo en cuenta que es un ejercicio europeo, se podrían emplear aspectos similares al TA del Grupo Aéreo Europeo.

- La fase académica (presentaciones del EAG & JAPCC), así como del propio EATC, deben concentrarse en el tiempo, preferiblemente antes del programa de vuelo.



- Involucrar a los pilotos de caza, participando como amenaza aérea, en los Objetivos del Ejercicio y explicarles los objetivos tácticos de la *training audience*.

- Mayor participación del *Ground Controller Interceptor* (GCI) en la ejecución de las DACT.

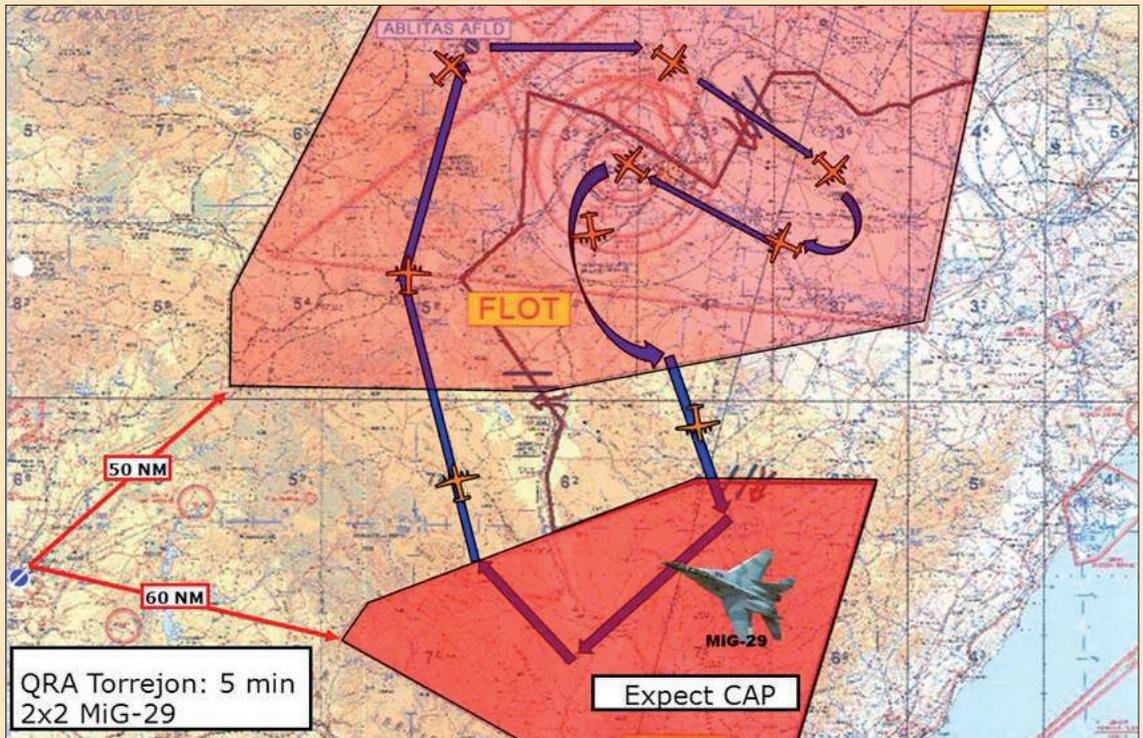
- Integrar en el programa de vuelo del EATT períodos de simulador táctico (con amenazas de AAA y SAM) en las instalaciones del Ala 31.

- Necesidad de Pilotos Instructores en cabina durante la ejecución de las misiones (actuando como evaluadores).

- Involucrar a países europeos operadores del C-295 en la edición del año 2013. El extraordinario entendimiento de las tripulaciones y del personal de mantenimiento en cuestiones de planeamiento y ejecución y el flujo e intercambio de información abren un camino magnífico de potencial explotación.

Por último, cabe reseñar la felicitación y reconocimiento público que se hizo a España y a sus representantes por un brillante trabajo realizado. Ha habido un reconocimiento público y notorio de las naciones participantes, de los observadores y de las Organizaciones asistentes (EATC, EAG, JAPCC) al enorme trabajo y apoyo realizado por España y sus representantes. La imagen de España como nación, y del EA como anfitrión, ha salido muy reforzada.

El European Air Transport Training 2012 ha sido un HITO y un éxito en lo que refiere al entrenamiento de la aviación de transporte aéreo táctico en Europa. El EATT es un magnífico escaparate para mostrar lo que *Pooling and Sharing* significa, máxime en los tiempos de recortes en los presupuestos de Defensa que vivimos y en el empleo eficiente de los activos de transporte aéreo europeo tan escasos.



El camino a seguir

Para las naciones europeas participando en el actual AATTC (curso americano), tanto el coste del entrenamiento (1) como otras desventajas (2), podrían llegar a ser unas poderosas razones para invertir en un curso similar europeo. Sin embargo, la condición "sine qua non" para persuadir a las naciones a hacer eso es disponer de un curso europeo de igual valor (no entendido como aspecto económico únicamente) que el americano.

(1) Un slot del AATTC Cuesta 4.500 dólares por tripulante más 1.500 dólares por observador. Esto hace un total de cerca de 25.000 dólares por tripulación por avión. Otros gastos asociados serían el alojamiento, la manutención, vuelos comerciales para personal de mantenimiento en caso de rotura de una pieza, etc.

(2) El gasto de horas de vuelo para el posicionamiento (aproximadamente 40 horas de vuelo por tramo de ida y regreso), larga indisponibilidad tanto de tripulaciones como del avión debido a la distancia y al *jet lag*, número limitado de salidas para tripulaciones europeas, etc.

Tras la realización del EATT en su primera edición y debido al éxito cosechado, y pendientes de la ejecución de la próxima edición, el AHWG TAT se propone desarrollar y establecer una capacidad de entrenamiento avanzado táctico para las tripulaciones de transporte aéreo en el seno de un curso estrictamente europeo (European AATTC o EAATTC). Este curso tendría que proporcionar:

- Un mayor nivel de interoperabilidad.
- Un aumento en el conocimiento y armonización del entrenamiento táctico que llevara a una mayor eficiencia y supervivencia de las tripulaciones participantes en las operaciones.
- Un considerable ahorro de recursos (humanos y materiales).
- Una mentalización del estamento político y militar de un mejor uso de los escasos recursos por medio del *Pooling & Sharing*.

El curso se iniciaría con una fase de lanzamiento entre el 2014-2016. Se realizarían dos (2) cursos por año con una participación máxima de 6 aviones por curso, con un resultado de 12 participantes por año. En el año 2017 se alcanzaría la fase de madurez del EAATTC, en donde ya estuviese consolidado el concepto de operación (CONOPS) del curso, con tres (3) celebraciones anuales, aumentándose hasta 18 participaciones por año. En 2018 se entraría en la fase de validación, en la cual se finalizaría el CONOPS del EAATTC, se aumentaría a cuatro (4) el número de cursos por año y se producirían 24 posibilidades de participantes. Por último, en el año 2019 se declararía la capacidad final de operación (FOC).

Se trataría de un curso de dos semanas de duración, comenzando con una fase académica y salidas tácticas básicas, con un escenario en escalada y más demandante hasta finalizar la segunda semana con salidas tácticas muy complejas y avanzadas. Lógicamente, se establecerían unos requisitos previos de ingreso al curso a los participantes para asegurar una calidad mínima en el entrenamiento.

pantes. La primera jornada finalizaba con el esperado *ice breaker*, donde todos los participantes tuvieron la ocasión de saludarse y comenzar a compartir experiencias y opiniones.

EJECUCIÓN DEL PROGRAMA DE ENTRENAMIENTO: 1ª SEMANA

Los vuelos comenzaron el segundo día, tras el *Briefing* de Misión matinal y el planeamiento del vuelo, con la típica y necesaria misión de familiarización (FAM RIDE) con las áreas de trabajo y el entorno, practicando la secuencia de salida y entrada con las distintas agencias de control. Durante la primera semana, las misiones a realizar estaban orientadas al lanzamiento de personal y carga, navegación táctica a baja cota con TOT (*time on target*) en zona, reaccionando a amenazas ya fueran desde el aire (A/A) o desde tierra (A/G), operaciones TALO (*Tactical Air Landing Ops*) incluyendo tomas de asalto en campos no preparados (eg, Ablitas), carga y descarga con motores en marcha y descargas de combate.

De las 52 salidas programadas se realizaron 44 (un 88%), y 83:20 horas de vuelo. Las salidas perdidas estuvieron motivadas por fallo de material, de-



bido a un impacto contra un buitre que experimentó la tripulación francesa el segundo día, con su C-130 no disponible para las misiones el resto de semana. Los daños que revistió el avión fueron severos, principalmente en el borde del plano derecho y en los colectores de combustible, pero no hubo que lamentar daños personales. Esta eventualidad, evidentemente no programada, puso de manifiesto

Las necesidades de infraestructura en la localidad donde se basara el curso serían "grosso modo" las siguientes:

- Base con capacidad de operación diurna y nocturna.
- *Parking* suficiente para albergar al menos 6 aviones de transporte de tipo medio (C-130) o grande (A400M).
- Áreas cercanas y accesibles para lanzamiento de personal y carga.
- Campos cortos y no preparados en la vecindad para poder realizar tomas de asalto.
- Espacio aéreo suficientemente flexible para poder volar misiones de baja cota a 300 pies sobre el suelo.
- Disponibilidad de alojamiento en Base o en sus cercanías para personal participante (aproximadamente 200 personas).
- Disponibilidad de abastecimiento de combustible para repostar a los aviones (al menos 6) participantes en cortos períodos de tiempo.
- Edificios con al menos seis (6) salas de reunión y un auditorio principal con capacidad para 250-300 localidades.

La estructura de mando y control del EAATC y el personal que la compondría no sería ni compleja ni mucho menos numerosa. En la fase inicial de lanzamiento (2014-2016) se compondría un núcleo permanente de dos (2) personas probablemente localizadas en la EDA o el EATC. Estos expertos tendrían que tener, preferiblemente, un conocimiento profundo de las misiones de transporte aéreo (ser graduados en el AATC sería muy interesante) y se encargarían de la organización de los cursos y dar forma al concepto, llegando a poder ser de forma eventual presidentes del AHWG TAT. Además, sería necesaria la presencia de al menos 6 pilotos instructores con dicha calificación en sus escuadrones de procedencia. Se les activaría una o dos veces por año más las ocasiones necesarias para la preparación y normalización de los briefings y reuniones. El apoyo a la realización de los cursos se proporcionaría con personal de las entidades multinacionales existentes (EDA, EUMS, EAG, EATC, JAPCC, etc) aunque, como es obvio, es necesario establecer una distribución final mucho más fina a medida que se vaya ganando experiencia en la ejecución de las dos primeras

ediciones del EATT. En el gráfico adjunto se describe cómo sería esta estructura y su personal. En color azul figura el personal que formaría parte de la estructura permanente.

Si se mantiene vivo el compromiso claro de España y del EA en este tipo de iniciativas de Transporte Aéreo Europeo, la postura del Ejército del Aire tendría que ser la de ofrecerse como una alternativa clara a albergar el futuro EAATC en España, basándonos en nuestra experiencia acumulada a través de las ediciones del EATT 2012 y EATT 2013, y por sus extraordinarias instalaciones y espacio aéreo, además de una envidiable climatología. Teniendo en cuenta que los gastos de inversión en infraestructura correrían a cargo de la EDA a través de un programa de categoría B, la ecuación coste-beneficio saldría muy rentable en datos contables al EA, más aún si finalmente el coste del curso se fijase en unos 90.000€ (15.000€ por avión/tripulación participante).

Pero esta es una decisión aún pendiente que sin lugar a dudas sería, no ya un paso adelante para la EDA y las naciones, sino un gran salto hacia la excelencia para nuestro EA y la comunidad europea de transporte aéreo táctico.



la importancia del *cross-servicing* y fue un ejemplo de lo que se persigue con el *pooling & sharing* en el área del mantenimiento. El apoyo prestado para recuperar el avión por el personal del Grupo de Material del Ala 31 a los franceses fue ejemplar y un caso práctico de uno de los objetivos del ejercicio. Hasta que se llevara a cabo la reparación, a los componentes de las tripulaciones francesas se los ubicó en distintas misiones como observadores, y gracias a las gestiones que el EXDIR pudo hacer con el coronel jefe del Ala 31 y a la buena voluntad de éste para apoyar al máximo el EATT, se programaron distintas misiones en el simulador táctico del C-130 de que dispone el Ala 31 en sus instalaciones.

Varios son los aspectos destacables por los participantes a la conclusión de la primera semana. En primer lugar, la organización y flexibilidad en el programa de vuelo. El EXCON, y en particular la HN, son receptivos a las peticiones de los participantes y consciente de las eventualidades acontecidas, y re-



acciona con una inusitada flexibilidad a la que no suelen estar acostumbrados. Segundo, la escalada en la complejidad de las misiones, destacando lo tremendamente provechoso que resultan ser las maniobras reactivas ante los enganches de los aviones de caza y la amenaza terrestre así como el posterior análisis. Teniendo en cuenta que es un programa de entrenamiento para los aviones de transporte, lo que se perseguía en el planeamiento del ejercicio es obtener un beneficio para las tripulaciones de transporte, y por tanto el entrenamiento estaba focalizado hacia ellos sin pretender obtener mayores provechos en los aviones de caza y los controladores de GCI de Polar. Por último, la extraordinaria oportunidad que brinda a las tripulaciones el Aeródromo de Ablitas para practicar las tomas de asalto en campos no reparados y despegues desde pistas cortas. Este entrenamiento no es nada fácil realizarlo en Europa, por falta de instalaciones adecuadas, por lo que la mayor parte de tripulaciones están deseosas de calificarse o

recalificarse en entornos como el que presta el EATT.

Y por otro lado, la dureza del horario y el ritmo de esta primera semana. El EXCON estuvo trabajando y activado bajo un solo horario extendido (día y noche)³, mientras las tripulaciones y personal de mantenimiento funcionaban con turnos de mañana o noche. Concluye con un acto social de confraternización de todos los participantes, personal de la BAZ y otros invitados, patrocinado y financiado por la EDA. Es tiempo de relajarse y tomar fuerzas para una segunda semana muy demandante con los vuelos en formación, con lanzamientos y tomas de asalto en ambiente puramente nocturno.

EJECUCIÓN DEL PROGRAMA DE ENTRENAMIENTO: 2ª SEMANA

Se inicia la segunda y última semana recordando a los participantes los objetivos en esta siguiente fase del programa de entrenamiento: Además de continuar con misiones tipo de la semana anterior, la complejidad aumenta con vuelos en formación de 2/3 y hasta 4 aviones y la realización de una COMAO; actúa el Mission Commander como uno de los pilotos de transporte de entre los participantes.

Es esencial, tras el descanso del fin de semana, concienciar nuevamente al personal de los riesgos y amenazas (incluso aquellas reales como buitres e impacto de pájaros) que afecten a aspectos de seguridad de vuelo.

A mitad de la segunda semana, estaba programada una jornada de visitantes distinguidos (DVD) y a la que cordialmente se invitaba a medios de comunicación, tanto nacionales como internacionales. La asistencia de numerosos jefes de Estado Mayor de países participantes, observadores y otros miembros de la EDA y organizaciones internacionales estaba confirmada. Sin embargo, debido al fallecimiento repentino del teniente general del MACOM, el DVD quedó cancelado en lo que al protocolo y celebración social se refiere, pero no así el programa de vuelo que siguió su curso.

De las 49 salidas programadas se realizaron 46 (algo más del 94%), gracias a que el C-130 francés fue reparado en tiempo récord en las instalaciones del Ala 31 por personal francés y multinacional, y a que desde Centroeuropa otro C-130 pudo traer un borde de ataque de repuesto. Las tres salidas que se perdieron fueron por causa del excesivo viento en la zona de lanzamiento, que impedía el salto de los paracaidistas o el lanzamiento de la carga.

La operación nocturna, tanto con gafas de visión nocturna como sin ellas, constituiría todo un reto. Aquellas naciones participantes con capacidad de gafas de visión nocturna, pudieron completar su entrenamiento con un realismo inusitado, aportando un valor añadido al programa de entrenamiento. Especial mención cabe hacer al C-295 español y sus tripulaciones, que dieron un ejemplo extraordinario



de profesionalidad y buen hacer. Esto, unido al gran comportamiento que tiene esta plataforma en este tipo de ambientes y entornos de campos no preparados, supuso un espaldarazo a la participación en próximas ediciones a naciones con este mismo material, poniendo en valor el producto de la industria “nacional” a través de Airbus Military.

Como ya se ha indicado anteriormente, uno de los objetivos a alcanzar era el volar misiones más complejas en formación con otros aviones. Como colofón al programa de vuelo, se planeó realizar una misión de lanzamiento y tomas de asalto de varios aviones en el aeródromo de Ablitas, con el apoyo de distintos aviones de caza protegiendo al paquete de transporte de aquellos otros que los hostigaban y del GCI, proporcionando información valiosa acerca de las distintas amenazas. La responsabilidad del planeamiento y coordinación de la misión la tomó un piloto del Ala 31, poniendo de manifiesto una vez más la implicación del EA en el éxito del EATT, ya que lideró la misión con gran maestría a la vista de los resultados cosechados y los comentarios postmisión de los participantes.

La tarde del 14 de junio, tras la finalización del *briefing* de la misión, se procede a la clausura del EATT 2012, entre la tristeza por la pérdida del general Abad y la pena de no disfrutar de la visibilidad requerida por la EDA ante las naciones miembro (MS), y la alegría de haber realizado un muy buen entrenamiento combinado con unos resultados mucho mejores de la mejor de las expectativas creadas. Casi un 91% de las salidas realizadas, más de 170 horas de misión, sin lamentar ningún daño



personal, y sólo el material antes comentado, y los objetivos de entrenamiento táctico y del ejercicio en sí perfectamente alcanzados.

Ya en la mañana del día 15, cada uno de los participantes volaba sano y salvo de vuelta a su base de destino, con un magnífico sabor de boca y colmadas sus expectativas. Quedaba por recopilar el *feedback* de los participantes y analizar sus comentarios, a fin de producir suficiente información y disponer de unas lecciones identificadas para la próxima edición, implementarlas entonces y convertirlas después en lecciones aprendidas para el futuro ■

¹Alemania, Bélgica, Francia y Países Bajos son los miembros del EATC. Los aviones participantes estaban bajo OPCON del EATC. El EATC participa como un miembro más, con su personal de apoyo.

²Componentes del Advanced Airlift Tactical Training Course de EEUU, participan como observadores y asesores del Training Advisor durante el EATT. Son invitados por la EDA y el EATC.

³Del comienzo de la primera actividad a la finalización de la última transcurrían más de 16 horas.