

# Quince años en LOS AWACS

El componente español de la Fuerza de Alerta Temprana de la OTAN está formado por 45 militares del Ejército del Aire



Pepe Diaz

**D**ESDE hace quince años militares del Ejército del Aire español comparten con sus colegas de 16 países de la Alianza Atlántica la base alemana de Geilenkirchen, cerca de la frontera con Holanda. Allí forman el denominado «Componente Nacional» de la Fuerza Aerotransportada de Control y Alerta Temprana de la OTAN, núcleo duro de la estructura militar aliada. Su misión es operar los aviones *AWACS E-3A*, conocidos por el radar en forma de seta que llevan sobre el fuselaje. Esta unidad, la única

realmente integrada de la OTAN, luce como emblema, desde hace 30 años, la rosa de los vientos del escudo aliado.

Los 21 oficiales, 23 suboficiales y un cabo primero del Ejército del Aire que actualmente forman este destacamento trabajan como parte de las tripulaciones de los *E-3A* (pilotos, directores tácticos, controladores, navegantes, mecánicos de electrónica o ingenieros de vuelo) y también son responsables de su mantenimiento en tierra como mecánicos de motores o de electrónica. A su frente, el coronel Juan Ramón del Río Nieto es, además, jefe del Ala

de Información y Tecnología (*ITW HEAD*, en su denominación OTAN), encargada del desarrollo del software necesario para operar estos verdaderos centros de control aéreo volantes.

La unidad fue creada en 1982. Unos años después, en 1997, cuando España se integró en la estructura militar de la OTAN, esta se completó con el ingreso en la Fuerza Aérea de Alerta Temprana. La unidad está formada por 18 aviones de vigilancia *E-3A* derivados del *Boeing 707*. Para respetar su carácter multinacional, los aviones están matriculados en Luxemburgo.

## El centinela de los cielos

**E**l *Boeing E-3A Sentry* (centinela) es un sistema de alerta y control aerotransportado (*AWACS Airborne Warning and Control System*, en sus siglas en inglés). Desarrollado en Estados Unidos por Boeing como contratista principal y derivado del avión comercial *Boeing 707*, su característica más distintiva es el enorme radar rotativo que porta en la parte superior del fuselaje. Puede realizar tareas de vigilancia todo tiempo, mando, control y comunicaciones. Además de la OTAN, es usado por la Fuerza Aérea de los Estados Unidos (USAF), la Real Fuerza Aérea Británica (RAF), el Ejército del Aire Francés y la Real Fuerza Aérea Saudí. Entró en servicio en 1977 y su producción finalizó en 1992 con 68 ejemplares fabricados. Sus orígenes se remontan a mediados de los años sesenta, cuando la USAF estaba



NATO AWACS Force

buscando un nuevo modelo de avión para reemplazar al *Lockheed EC-121 Warning Star*, que llevaba en servicio más de una década. La USAF eligió a Boeing y sus 707 para transportar los radares propuestos por los fabricantes Westinghouse Electric y Hughes. Ambos radares usaban la tecnología de impulsos Doppler, capaz no sólo de medir el rumbo, distancia y altitud de un objeto, sino también de detectar su velocidad. El diseño de Westinghouse se erigió como ganador del contrato.

El primer *E-3* de la USAF fue entregado en 1977. La OTAN adquirió 18 aviones. Durante su vida en servicio se han llevado a cabo numerosas actualizaciones para mejorar sus capacidades, que le capacitan para seguir desarrollando un papel fundamental en el control del espacio aéreo durante muchos años más.

## «Los AWACS siguen siendo esenciales en las operaciones»

El AWACS no sólo es un instrumento único para la vigilancia aérea avanzada, capaz de detectar cualquier vuelo, incluso a baja cota, misión imposible para los radares en tierra o a bordo de buques de guerra, sino también un sistema de mando y control aerotransportado integrado que permite dirigir las más complejas operaciones aéreas.

Durante la guerra fría, estos aviones vigilaban la frontera oriental de la OTAN, en previsión de un hipotético ataque soviético. En las guerras de los Balcanes jugaron un papel esencial, vigilando el espacio aéreo y dirigiendo los bombardeos de la OTAN, y lo siguen haciendo en todos los conflictos en los que participa la Alianza, el último de ellos en Libia el año pasado.

A su altura operativa de vuelo, el radar de estos aviones cubre más de 300.000 kilómetros cuadrados, de forma que la órbita de tres AWACS volando simultáneamente puede abarcar la totalidad de Europa central. Su autonomía llega a 10 horas sin necesidad de reabastecimiento en vuelo.

Además de su base principal en Alemania, la Fuerza Aérea de Alerta Temprana, que depende directamente del comandante supremo de la OTAN para Europa, despliega habitualmente en otras bases aéreas de países de la Alianza, en el cumplimiento de las misiones de vigilancia del espacio aéreo que tiene encomendadas.

Al mando de la Fuerza AWACS se turnan un general alemán y otro norteamericano. Un coronel, actualmente canadiense, dirige el Ala de Operaciones en la que se encuadran los aviones E-3A. Este ala se compone de tres escuadrones de vuelo. En la actualidad, en concreto desde el pasado 21 de septiembre, el segundo escuadrón está mandado por el teniente coronel del Ejército del Aire José Luis Romero Allegue. Hasta el año pasado la unidad se completaba con un escuadrón de entrenamiento y transporte, conocido como TCA y compuesto por tres aeronaves Boeing 707. Para racionalizar costes sus misiones han sido subcontratadas con una empresa de transporte aéreo. En la unidad aliada están destinadas unas 2.500 personas, entre civiles y militares.

Tte. del EA Ángel Vegas

Desde el pasado 1 de agosto el coronel Juan Ramón del Río Nieto está destinado en Geilenkirchen como jefe del componente español de la Fuerza Aerotransportada de Control y Alerta Temprana de la OTAN. Su incorporación a esta emblemática unidad culmina una carrera militar marcada por las unidades de control del espacio aéreo y destinos en organismos de la Alianza.

### —¿Qué aportación realiza España a la Fuerza NAEW?

—Esta fuerza se financia con las aportaciones de los países que forman parte del programa. En el presupuesto de este año España aporta entre un 2,6 y un 4,5 por 100 del total, según las partidas. Además contribuimos con personal. En el actual componente tenemos asignados 56 puestos más otro adicional en el que cada dos años se rota con Italia.

### —¿Participan en el control del espacio aéreo español?

—Sí. Nuestros aviones realizan misiones de control en los llamados Eventos de Alta Visibilidad (*High Visibility Events, HVE*), como visitas papales, cumbres de la OTAN, olimpiadas, y otros acontecimientos de importancia extraordinaria, siempre a solicitud de la nación interesada. En España también participamos en el programa TLP (*Tactical Leadership Program*) que se desarrolla en Albacete para entrenamiento avanzado de tripulaciones de la OTAN, y en algunos ejercicios de defensa aérea, principalmente en la zona aérea de Canarias.

### —¿Qué operaciones han marcado los 30 años de historia de los AWACS?

—El hito más destacado del Componente

se remonta a la primera Guerra del Golfo (1990-91). Después ha estado presente en las guerras de los Balcanes, en Estados Unidos (tras los atentados del 11-S y del huracán Katrina), en la operación *Active Endeavour*, en la segunda Guerra del Golfo, y, más recientemente, en las operaciones en Afganistán y Libia.

### —¿Hay planes para sustituir a los Boeing 707 en un futuro cercano?

—No está previsto a corto plazo, y menos en los tiempos de crisis económica que están atravesando todos los países. Lo que se hace es crear proyectos que modernicen los distintos sistemas del avión de acuerdo con las necesidades que se vayan presentando.

### —¿Qué retos plantea el futuro?

—Este programa sigue siendo esencial para el desarrollo de las operaciones. Continuará con el objetivo de contribuir al control del espacio aéreo europeo y en otras regiones del mundo en donde existan conflictos y en donde la nación interesada solicite su participación.

No obstante, también existe un programa para la vigilancia del terreno que permitirá controlar desde el aire los movimientos de la insurgencia, colocación de explosivos y para protección de las fuerzas propias, convoyes de seguridad y logísticos, etc.

### —¿Son los UAV un posible sustituto para los aviones AWACS?

—Los sistemas aéreos no tripulados no podrán sustituir nunca a los AWACS, por la especial función que desarrollan estos últimos, sin embargo podrían ejercer una magnífica labor como complemento para aportar toda la información a la que los AWACS no tienen acceso.



NATO AWACS Force