

[misiones internacionales]

CONTROL AÉREO sobre el Báltico

El destacamento *Ámbar* del Ejército del Aire completa sus dos primeros meses de misión con más de 200 salidas y seis interceptaciones de aeronaves militares rusas

NO es fácil despegar con un palmo de nieve a menos de 10 grados bajo cero». El teniente Marcial Amor contempla desde el interior de un hangar de Alerta Temprana (HQR, *Quick Reaction Alert*), la pista de despegue de la principal base aérea de Estonia, en Amari.

En su cabecera dos *Eurofighter* españoles están a punto de romper con el ruido de sus motores el ambiente bucólico que envuelve la unidad, enclavada en el interior de un frondoso bosque donde ondean las banderas aliadas de la OTAN, 40 kilómetros al suroeste de Tallín, la capital del país báltico.

Los aviones de combate meten gases en el inicio de lo que va a ser una misión más de policía aérea en el noreste de Europa, a casi cuatro mil kilómetros de distancia de su lugar natural de despliegue, el cálido sur, en la localidad

sevillana de Morón de la Frontera, donde la temperatura media anual es de 19 grados ... sobre cero.

«Hoy luce un buen día», dice el teniente Marcial. «En otras ocasiones hemos tenido temperaturas de hasta -20 grados con una sensación térmica muy inferior debido a la velocidad del viento», añade este joven oficial destinado en el Escuadrón de Mantenimiento del Ala 11. En Amari es el máximo responsable del óptimo estado operativo de los dos *Eurofighter* que acaban de despegar y de otros dos que permanecen listos para entrar en acción por si fuera necesario en la zona HQR en la base estonia.

A la unidad de caza andaluza pertenece el grueso del destacamento *Ámbar* del Ejército del Aire, alrededor de 110 militares, que se nutre también de otros elementos como los del Mando y Control Aéreo y del Escuadrón de Apoyo al Despliegue Aéreo (EADA).



Los *Eurofighter* realizan las misiones de policía aérea a temperaturas por debajo de los 10 grados bajo cero, aunque el principal inconveniente al que se enfrentan los pilotos es el fuerte viento cruzado en la pista, de hasta 25 nudos.



El crudo invierno europeo está siendo testigo desde el pasado 1 de enero del estreno en operaciones reales de los *Eurofighter* españoles. Alrededor de 200 salidas, casi 250 horas de vuelo y seis interceptaciones de aeronaves rusas constituyen el balance de los dos primeros meses de misión en el extremo más septentrional del espacio aéreo de la Alianza, en la frontera norte con Rusia.

VIGILANCIA REFORZADA

La presencia de los aviones de combate en la base de Amari se prolongará hasta el próximo 4 de mayo «enmarcada en la operación *Immediate Reassurance Measures* (IRM) como incremento de la misión *Baltic Air Policing*, de policía aérea en el Báltico de la OTAN», explica el teniente coronel Enrique Fernández Ambel, jefe del destacamento *Ámbar*. Los militares españoles no operan solos en la aplicación del principio de seguridad colecti-

va aliada que rige la defensa del espacio aéreo de la Alianza, en este caso para proteger a Estonia, Letonia y Lituania de posibles ataques aéreos en su territorio, incluidas sus aguas jurisdiccionales, y garantizar el tránsito seguro del tráfico aéreo civil. En la misión de refuerzo participan, además, cuatro *Eurofighter* italianos y cuatro *Mig-29* polacos desplegados

*Los aviones de
combate españoles
operan en la zona
junto a cazas
italianos, belgas
y polacos*

en la base aérea de Siauliai en Lituania y cuatro *F-16* belgas en la de Malbork en Polonia.

En 2004 la Alianza Atlántica vio ampliado su espacio aéreo al norte de Europa tras el ingreso de estas tres ex repúblicas soviéticas. Ninguna de ellas dispone de fuerza aérea de combate por lo que, durante la última década, 14 países aliados se han alternado en la defensa aérea de su territorio en rotaciones sucesivas de cuatro meses de duración desde la citada base de Siauliai en Lituania. España lideró ya en 2006 la número 10 con cuatro *Mirage F-1* del Ala 14 y lo volverá a hacer el próximo año, de nuevo con los *Eurofighter* y en esa misma base.

Italia ejerce el mando de la rotación actual junto a españoles, belgas y polacos. De esta forma la Alianza mantiene el dispositivo reforzado de vigilancia y control que activó en abril de 2014 tras el inicio de la crisis de Ucrania, pasando

Teniente coronel Enrique Fernández Ambel, jefe del destacamento Ámbar

«El Eurofighter cumple las expectativas de la misión»

EL teniente coronel Enrique Fernández Ambel no oculta su satisfacción tras superar el ecuador de la misión de Policía Aérea en el Báltico. Por una parte, valora muy positivamente el rendimiento de los cuatro *Eurofighter* en su primera operación real. «El avión está demostrando que cumple con todas las expectativas de la misión». Por otra, «mantenemos nuestras previsiones de volar alrededor de 100 horas al mes». De esta forma, se consigue tener la maquina bien engrasada y un adecuado nivel de operatividad y adiestramiento del destacamento *Ámbar*.

Su jefe se muestra prudente, sin embargo, cuando habla de las interceptaciones realizadas en estos dos meses. «Media docena está muy bien —dice— aunque lo importante es que se han desarrollado sin incidentes; han sido cooperativas», es decir, sin la oposición de las tripulaciones de vuelo rusas. «Ellos saben que estamos aquí para defender el espacio aéreo aliado».



—¿Esperaban tener más incidencias?

—La actividad de la aviación rusa no ha sido muy intensa durante estos dos primeros meses de misión. Estamos aquí precisamente para que no suceda nada. Hemos realizados seis interceptaciones, siempre en aguas internacionales. Ninguna de aviones de combate y sí de aeronaves de reconocimiento, de guerra electrónica o de reabastecimiento. Estas aeronaves se aproximaron al espacio aéreo aliado pero nunca se adentraron en él.

—¿Las condiciones meteorológicas están afectando al vuelo?

—Cargamos hielo cuando volamos y aunque tenemos en cuenta las temperaturas extremas, lo que verdaderamente nos está afectando es el fuerte viento cruzado en pista, en ocasiones de hasta 25 nudos, rozando los límites del avión. También tenemos problemas de visibilidad por la presencia casi constante de nubes bajas muy cerca del suelo.

—¿Cómo está respondiendo el Eurofighter?

—Hasta ahora es lo mejor de la misión. Sólo hemos perdido una salida por mantenimiento, lo cual es un registro impresionante para la aeronave teniendo en cuenta que hemos realizado más de 200 salidas. La plataforma está demostrando que cumple las expectativas de la misión.

—¿Cuál es el ritmo de trabajo en Amari?

—Son 24 horas al día los siete días de la semana. Incluso en aquella en la que estamos descansando trabajamos también por la mañana. Algunos lo hacen en el área de Mando y Control, la otra pieza del puzzle del destacamento. Nuestros operadores y controladores instruyen a los estonios en misiones más complicadas que las que realizan habitualmente. Ellos no tienen nuestra capacidad porque están acostumbrados a trabajar con un tráfico aéreo muy escaso.

de cuatro a 16 aviones de combate en misiones de policía aérea y aumentando a tres el número de bases de despliegue.

En este último bloque los italianos mantienen sus cuatro *Eurofighter* en alerta de quince minutos. «El resto —dice el teniente coronel Fernández Ambel en referencia a los españoles, belgas y polacos— lo estamos en 30, durante las semanas calientes», es decir, los periodos de siete días en los que permanecen en alarma cada uno de los tres países de manera alternativa complementando a los cazas italianos.

Además de mantener dos aeronaves en alerta, el destacamento *Ámbar* realiza cuatro salidas diarias —diurnas o nocturnas— para mantener el nivel de adiestramiento de sus pilotos tanto en los periodos «calientes» como «fríos».

ÁREA DE RESPONSABILIDAD

Los *Eurofighter* españoles despliegan en el límite septentrional de la región báltica, próximo al área de influencia de San Petersburgo donde se encuentra una de las bases más importantes de la aviación rusa. «No podemos volar mucho más hacia el norte ya que no es espacio OTAN», explica el teniente coronel Ambel. El radio de acción que cubren alcanza las casi 300 millas hacia el sur en un área que es, aproximadamente, la cuarta parte del espacio aéreo español, «entre 60.000 y 80.000 kilómetros cuadrados», calcula el teniente coronel Ambel. «Podríamos llegar hasta Polonia», añade el jefe del destacamento *Ámbar* en referencia a la frontera sur de Lituania con el enclave de Kaliningrado, aislado del resto del territorio ruso, donde se encuentra la base de operaciones de la Flota del Báltico.

Tras la integración de las ex repúblicas soviéticas en la OTAN la aviación militar rusa se ha visto obligada a utilizar las rutas que sobrevuelan las aguas internacionales del Golfo de Finlandia y el mar Báltico bordeando el litoral de Estonia, Letonia y Lituania entre las bases de San Petersburgo y Kaliningrado en dirección norte-sur o viceversa.

«Los pilotos rusos saben que los aviones de combate de la Alianza han venido a volar en misiones de policía aérea y preservación del espacio aéreo del báltico y se lo toman con total normalidad», dice el comandante Eladio Daniel



El destacamento *Ámbar* dispone de ocho pilotos de combate —dos por cada *Eurofighter*— procedentes del Ala 11 de Morón.

Leal, jefe de operaciones del destacamento y de su escuadrón de pilotos de caza. «Ellos están tan acostumbrados a nosotros, como nosotros a ellos», añade.

«Hasta la fecha todas las interceptaciones e identificaciones realizadas por los *Eurofighter* del Ala 11 se han producido en aguas internacionales», destaca el teniente coronel Fernández Ambel, sin que las aeronaves rusas hayan vulnerado en ningún caso el espacio aéreo aliado. Los miembros del destacamento *Ámbar* aclaran que, de momento, la media docena de alarmas para las que han sido activados nada tienen que ver con

la sospecha de que pudiera producirse un ataque aéreo en su zona de responsabilidad. Los cazas de Morón han despegado en misión de policía aérea cuando «no se han cumplido las tres reglas básicas de vuelo». El comandante Leal las enumera: «La presencia de una aeronave sin plan de vuelo declarado; la falta de comunicación entre el avión y el controlador aéreo civil en tierra; y la carencia o desactivación del transpondedor». Este es el sistema que permite al controlador conocer de manera automática y en todo momento el tipo de aeronave y, lo que es más importante, su altura para

mantener la separación entre los aviones y evitar los riesgos de colisión.

En ocasiones, las aeronaves militares rusas son invisibles para los radares civiles pero nunca escapan al control de los sistemas de detección militares, aunque solo sean una traza anónima en sus pantallas. «Para identificarla despegan los *Eurofighter* españoles», destaca el comandante Leal.

«Un tráfico no identificado puede afectar a la circulación pacífica y normal de los vuelos comerciales y a los ciudadanos que viajan a bordo de esos aviones sintiéndose inseguros ante esta

Hasta la fecha todas las identificaciones se han producido en aguas internacionales sin vulnerar el espacio aéreo aliado

situación», señala el capitán Francisco Delgado Sánchez, controlador aéreo y jefe de sala en la sección de mando y control de la base de Amari.

El Ejército del Aire ha extrapolado su Sistema de Defensa Aéreo hasta la base estonia gracias a los medios que proporciona el Grupo Móvil de Control Aéreo de Sevilla, aunque el personal que los maneja proviene de todos los puntos de España. «Nuestra misión —indica el capitán Delgado— es proporcionar enlace entre el sistema de mando y control estonio con nuestro destacamento». Los operadores y controladores de ambos países trabajan juntos. «Nosotros solo intervenimos en las misiones de entrenamiento, las denominadas *tango scramble* porque las operaciones reales son responsabilidad de los estonios», añade el capitán Delgado. «Supervisamos su trabajo e intervenimos si hay algún problema que no pueden resolver», concluye.

APOYO INSTITUCIONAL

El pasado 18 de febrero el ministro de Defensa, Pedro Morenés, visitó el destacamento Ámbar. Tras recorrer las instalaciones de la base y conversar con los militares españoles, recordó que «la defensa aérea es un elemento especialmente caro» y la contribución a la misma «no sólo se hace con cazas, también con radares y otros sistemas de reconocimiento». Pedro Morenés apeló al principio de solidaridad aliada al asegurar que «la OTAN debe suplir las carencias de es-



El ministro de Defensa, visitó a los militares españoles desplegados en Estonia el pasado 18 de febrero.

En Amari, el personal de línea —como mecánicos y armeros— trabajan en el interior de los hangares a resguardo del frío.

tos países», los bálticos, que desde hace poco más de año y medio «están cerca de una frontera sensible», la que comparten con Rusia, en referencia al comienzo de la crisis de Ucrania.

Para el ministro de Defensa el despliegue aliado en los países bálticos «es un ejemplo de que la OTAN debe funcionar como una organización que comparte los objetivos y los problemas de todos sus países miembros, independientemente de la zona geográfica a la que pertenezcan dentro de la Alianza».

Así se lo transmitió Pedro Morenés a su homólogo letón, Raimonds Vejonis, al día siguiente, el 19 de febrero, en Riga, tras asistir a la reunión informal de ministros de Defensa de la UE donde se analizaron el desarrollo de las operaciones exteriores abanderadas por la Unión y el impulso a través del Consejo Europeo en áreas como la seguridad marítima.

Antes de partir hacia Letonia, Pedro Morenés se despidió de los componentes del destacamento Ámbar expresándoles su agradecimiento por el desarrollo positivo de la misión en la que participan, «extraordinaria y relevante desde el punto de vista del prestigio de España y de la defensa para la Alianza Atlántica». «No estamos aquí —concluyó— para generar problemas, sino para evitarlos, a Estonia y a la OTAN en su conjunto».

J.L. Expósito
Fotos: Pepe Díaz

