GUARDIANES del cielo lituano

EL DESTACAMENTO *HARIS* GARANTIZA DESDE LITUANIA LA SEGURIDAD DEL ESPACIO AÉREO DE LA OTAN EN EL MAR BÁLTICO

BASE de Siauliai, a 12 kilómetros de la ciudad del mismo nombre, al norte de Lituania, cerca del mar Báltico. La mañana transcurre tranquila en las instalaciones de este conglomerado de refugios y hangares que hace 15 años todavía albergaban aviones de las fuerzas aéreas rusas. La calma del lugar es rota por el estridente ulular de una sirena de alarma que desencadena un frenético ir y venir de carreras en las instalaciones del destacamento español del Ejército del Aire. Dos pilotos del Ala 14 se ajustan con rapidez las cinchas del arnés «anti G» que previene que durante el vuelo, en maniobras a gran velocidad, la sangre se desplace desde las extremidades hacia la cabeza. Una vez equipados y junto a los mecánicos, los tripulantes de dos *Mirage* F-1M saltan al interior de una furgoneta que los traslada rápidamente hasta los refugios donde se encuentran los cazabombarderos, con su armamento correspondiente, listos para iniciar el despegue. Tras realizar las comprobaciones reglamentarias de la aviónica en la cabina, del fuselaje y de los misiles, los pilotos se colocan el casco y cierran las cúpulas de sus respectivos puestos de pilotaje.

Una vez encendidos los motores, comienza la maniobra para dirigirse a la cabecera de la pista de despegue, a la que acceden después de habilitar los sistemas de armas de las aeronaves. Con los motores rugiendo a todo gas, inician la carrera que les impulsa hacia el cielo para comenzar la misión. Han transcurrido apenas diez minutos desde que sonara la alarma hasta que los aviones del Ala 14 enfilan el morro hacia el punto donde se ha detectado la presencia de una aeronave con la que no se ha podido establecer comunicación. El binomio llega finalmente a la altura de una avioneta, a la que mediante señales le indican que se identifique. Una vez toman nota de la matrícula que figura en su fuselaje, trasladan la información al centro de control de Kaunas, donde se procede a la identificación. Al parecer el pequeño aeroplano tiene la radio averiada por lo que no había respondido a los requerimientos de los controladores aéreos.

DESTACAMENTO BÁLTICO

Así finaliza una de las misiones que realiza desde el pasado 1 de agosto el destacamento *Haris* (El guardián, en árabe) del Ejército del Aire dentro de la misión de la Organización del Atlántico Norte para la vigilancia de policía aérea en los cielos de los tres países bálticos. Esta misión se adoptó como una solución temporal tras la entrada en la OTAN de Lituania, Estonia y Letonia, que carecen de una fuerza aérea suficiente para garantizar el mismo grado de seguridad que para el resto el espacio aéreo de la Alianza. El objetivo, a medio o largo plazo, es que estos países se hagan cargo de su propia policía aérea. España se encarga actualmente del décimo relevo, que finalizará el 30 de noviembre, y que ha sustituido a un destacamento del ejército turco. A lo largo de los dos años y medio de misión el Báltico, han despegado y aterrizado desde la pista de la base de Siauliai cazabombarderos *F-16* noruegos, daneses, holandeses, belgas y estadounidenses; *Phantom F-4* alemanes e incluso los *MIG* 29 polacos.

El destacamento español, bajo el mando del teniente coronel Francisco Javier del Cid, está compuesto por 83 hombres y mujeres y cuatro cazabombarderos *Mirage F-1* del Ala 14 con base en Los Llanos (Albacete). En los dos primeros meses, de los cuatro que durará la misión, han acumulado más de 115

Los pilotos y el personal de mantenimiento del destacamento *Haris* del Ejército del Aire en Lituania se equipan rápidamente al activarse la alarma para, en menos de quince minutos, efectuar una misión de policía aérea.

horas de vuelo en 76 salidas. El personal español se encuentra distribuido entre la base de Siauliai, donde trabajan además de los cinco miembros de la jefatura del contingente, 13 personas de operaciones, 36 de mantenimiento y 21 de apoyo; mientras que en la base de Karmelava junto a la ciudad de Kaunas, al sur del país se encuentran el jefe y los seis integrantes de un equipo de controladores. A este personal se suma un oficial de enlace en la embajada española en la capital lituana Vilnius.

Los integrantes de *Haris* provienen no solo del Ala 14 sino también del Escuadrón de Apoyo al despliegue Aéreo (EADA), de los grupos Móvil de Control Aéreo (GRUMOCA), Central de Mando y Control (GRUCEMAC), Norte de Mando y Control (GRUNOMAC), de Alerta y Control (GRUALERCON), de la Jefatura de Servicios de Telecomunicaciones y CIS y se completa con personal del Mando del Apoyo Logístico (MALOG). Por su parte, un regimiento del ejército de tierra lituano se encarga de garantizar la seguridad del contingente español en la base aérea.

POLICIA AÉREA

Las tareas específicas dentro de la labor de policía aérea que ocupan a los militares españoles se dividen básicamente en las salidas del tipo *Alfa Scramble*, misiones reales de las que han realizado dos y *Tango Scramble*, que son de entrenamiento y de las que han llevado a cabo más de un centenar. Para uno de los pilotos del contingente, el capitán David Santos que acumula en su carrera más de 2.000 horas de vuelo en aviones de caza (*F5* y *Mirage F-1*), «el vuelo en nuestra zona de responsabilidad se caracteriza principalmente por hacerlo en un territorio sin apenas dificultades montañosas, lo cual —explica— facilita mucho la navegación ya que no hay que estar demasiado pendientes de ese tipo de orografía». Por el contrario, destaca el capitán Santos, «la humedad, debida a que ésta es una zona con lluvias abundantes, provoca la abundancia de nieblas con los consecuentes problemas de visibilidad a la hora de realizar las misiones».

Los *Mirage* F-1 del Ala 14 estacionados en los hangares de la base aérea lituana de Siauliai.

En Lituania se encuentran destinados un total de ocho pilotos que, cada 40 días, se turnan con sus compañeros de Ala para mantener el

Arriba dos cazabombarderos *Mirage* F-1M del Ejército del Aire esperan en la pista a la orden de despegue. Abajo, un piloto del Ala 14 se prepara para iniciar la puesta en marcha del motor del cazabombardero mientras el personal de mantenimiento realiza las últimas comprobaciones.

nivel de adiestramiento en las misiones que desarrollan normalmente en su unidad. Además de las operaciones de policía aérea, los pilotos y el personal de tierra español también realizan un adiestramiento específico. Parte de su horario se centra en realizar operaciones en pista de anchura limitada, en las que vigilan la incidencia de vientos cruzados. También se preocupan de la revisión de procedimientos para la reducción de ruidos ya que el casco urbano de Siauliai se encuentra a una decena de kilómetros de las instalaciones de la base. Igualmente, desarrollan diferentes actividades de cooperación, mediante conferencias y prácticas en Kaunas y Vilnius con militares lituanos; en Riga con letones y en Tallin con estonios y se han desplazado a Tempere para realizar estas tipo de actividades junto a sus colegas del ejército finlandés.

Las instalaciones del destacamento español en la base aérea de Siauliai comprenden un pequeño edificio de una planta en la que se encuentra la jefatura, la sala de los pilotos, y la de comunicaciones, entre otras. Una serie de contenedores que se encuentran al lado de este edificio dan cobijo al personal de servicio y en los que pueden descansar en los momentos de respiro cuando se encuentran de servicio. La calma que normalmente reina en esta zona de la base solo se rompe cuando suena la alarma para efectuar un *Alfa* o *Tango Scramble* «Normalmente, —explica el teniente coronel Del Cid—, tenemos estipulado que los dos aviones estén en vuelo en 15 minutos, pero casi siempre conseguimos que el despegue se realice en un lapso de diez u once».

La media de horas de vuelo mensuales que realizan los *Mirage F-1* del Ala 14 en Lituania es de entre 40 y 50. Este ritmo de trabajo no se diferencia demasiado del que llevan a cabo diariamente en la base de Los Llanos, donde sus misiones principales son: contribuir a la defensa aérea de España y la OTAN, ejecutar operaciones aérea ofensivas y defensivas que se les asignen y apoyar a unidades desplegadas en la base de Albacete para la conducción de operaciones.

CAZABOMBARDERO MODERNIZADO

Las aeronaves con las que cuentan los hombres del Ala 14, los *Mirage F-1M* (*C-14* en denominación militar) son una modernización del *F-1C*. Las mejoras

Visita Ministerial

ESTAS aeronaves pertenecen al equipo del Batallón de Helicópteros de Maniobra (BHELMA) II de Bétera (Valencia) y cuenta con 47 militares y tres helicópteros *Cougar*. A las tripulaciones aéreas hay que sumar la treintena de militares que pertenecen al Elemento de Apoyo Logístico provenientes de la AALOG-21 de Sevilla.

Tras la presentación del coronel Ferrer, el ministro Alonso realizó un recorrido por las instalaciones de la base y a continuación trasladó a los militares españoles los saludos del Rey y del presidente del Gobierno, así como palabras de aliento y agradecimiento en nombre de la sociedad española. Aprovechó también para recordar que la presencia de tropas en Afganistán está avalada por las Naciones Unidas y cuenta con el respaldo del Parlamento y, por lo tanto, «de la mayoría de los ciudadanos».

Una vez finalizado el discurso, el ministro de Defensa firmó en el libro de honor de la base *Camp Arena* y se trasladó a la tienda comedor para almorzar con el contingente español. A continuación se dirigió al aeropuerto de Herat para emprender el viaje de regreso en un *Hércules* que le llevó a Kuwait, donde embarcó en un *Airbus* A310 del 45 Grupo de Fuerzas Aéreas con rumbo a la base aérea de Torrejón.

El ministro de Defensa, José Antonio Alonso se asoma al puesto de pilotaje de un cazabombardero F-1M perteneciente al destacamento *Haris*.

implementadas a este veterano cazabombardero, 20 años después de que entrara en servicio en el Ejército del Aire español en 1975, han sido sustanciales. Se le efectuaron cambios en el sistema de navegación y armamento, incluyendo una computadora de misión digital para integrar diferentes sensores. Un navegador inercial-giro-láser IRS, similar al usado por el lanzador *Ariane* 5. También se le integró en la cabina de pilotaje un HUD (Head Up Display o pantalla de información) «inteligente» con campo de visión de 26 grados y panel de control frontal. La pantalla del radar pasó a ser parte de un presentador de datos frontal de cristal liquido en cuatro colores con exposición sintética de sus propios modos aire-aire o aire-superficie. Se le aplicó el sistema HOTAS para disminuir la carga de trabajo del piloto, y la cabina se transformó para ser compatible con gafas de visión nocturna.

Por otra parte, se actualizó el radar *Cyrano IVM* con un modo de designación aire-suelo para la adquisición de objetivos. Se incluyó un sistema de planeamiento de misión que puede cargarse en la computadora del avión por medio de un disquete PDS, todo ello gestionado por una barra digital Multiplex Std 1553D.

Al igual que el *F-18*, el *Mirage* modernizado dispone de un programa de software operativo (OFP). También instaló en toda la flota alertadores radar ALR 300, Radios UHF con salto de frecuencia anti-perturbación *Have Quick* II. El designador amigo-enemigo pasó a ser el IFF7SIF NRAI-7C Modo 4 Crypto. Los *Mirage* destacados en Lituania disponen de una configuración de armamento compuesto por dos misiles *Sidewinder July* que desarrollan una velocidad de 4 veces la del sonido con guía infrarroja y un alcance de 8 a 9 kilómetros. Dos cañones de 30 milímetros con 270 cartuchos de munición cada uno y pueden usar bombas de entre 250 y 1.000 kilogramos. El motor SNECMA Atar 9-50AK permite al *F-1M* alcanzar una velocidad de 2,2 mach y realizar vuelos de baja cota supersónica. Su techo de altura es de 17.000 metros y su autonomía puede variar entre hora y media y 3 horas de vuelo y con reabastecimiento en vuelo hasta seis horas y media.

Los aviones y el personal del contingente *Haris* destacado en Lituania, trabajan en un país históricamente puerta de acceso al mar Báltico y camino desde el norte de Europa central hacia Rusia y antes la antigua Unión Soviética. Independiente de la URSS desde 1991, es una nación que aspira a integrarse a la Unión Europea y que forma parte de la OTAN desde el año 2004. Para el jefe de la base lituana, teniente coronel Vachivas, la presencia española «supone trabajar de manera estrecha con un grupo de grandes profesionales» con los que comparten la experiencia del trabajo diario en apoyo de los militares del Ejército del Aire.

El trabajo del personal lituano de la base se centra en proporcionar los medios que permitan el desarrollo de la misión de la OTAN, además de albergar en sus instalaciones a varios aviones *Antonov* en diferentes versiones que se utilizan para el transporte, así como helicópteros con los que cubren sus necesidades de servicio aéreo de rescate. Como próximos refuerzos para su exigua fuerza aérea, pretenden aumentar su flota a lo largo de los próximos años con tres unidades del avión de transporte *Alenia C-27 Spartan*, de fabricación italiana. Como país con una economía modesta, Lituania no contempla todavía la adquisición de cazas que le permita disponer de un sistema de vigilancia aérea autónoma.

Edu Fernández
Fotos: Hélène Gicquel
Enviados especiales