

Teniente general Fernando de la Cruz Caravaca,  
comandante del CAOC TJ

# «PROPORCIONAMOS SEGURIDAD Y PROSPERIDAD»

Destaca que «la clara dedicación del personal» y el «alto nivel de trabajo en equipo» han permitido cumplir las misiones de vigilancia aérea a pesar de la pandemia

**C**UALQUIER avión sospechoso o sin identificar en los cielos del sur de Europa es supervisado las 24 horas al día en los monitores del CAOC Torrejón (*Combined Air Operations Centre Torrejón*). Al mando de esta unidad de la OTAN se encuentra desde hace siete meses el teniente general Fernando de la Cruz Caravaca. «En una zona tan extensa —asegura—, es inevitable que se produzcan incidentes a los que hay que estar atentos y reaccionar adecuadamente».

El general de la Cruz (nacido en Albacete, en 1959) estaba al frente del Mando Aéreo de Canarias cuando fue designado para ocupar uno de los puestos más relevantes de la Alianza Atlántica. «El hecho de que el CAOC Torrejón sea la única unidad operativa de la Estructura de Mando de la OTAN bajo el mando de un militar del Ejército del Aire español y, además, esté ubicada en España, me anima a desempeñar este cargo con la mayor dedicación y responsabilidad, siendo

consciente de la confianza que depositan en nosotros el resto de los países de la zona sur de Europa para que defendamos su espacio aéreo, proporcionando con ello seguridad y prosperidad».

**—¿De qué forma se protege a la población europea desde este centro de operaciones?**

—El CAOC Torrejón es el responsable de la vigilancia del espacio aéreo de los países de la mitad sur de Europa. Desde las Islas Canarias y Azores hasta Turquía. Es un espacio aéreo inmenso, de unos once millones de kilómetros cuadrados, y la forma en que se protege a las naciones de la OTAN dentro de esta área de responsabilidad es estando preparados, cualificados y atentos a cualquier amenaza que pueda venir por el aire, tanto de aviones civiles como militares, reaccionando con anticipación a los incidentes que ocurran, de forma que, si es necesario, se envíen aviones de combate a interceptar la posible amenaza antes de que suponga un riesgo para ninguno de los

países aliados, garantizando así su seguridad y la de sus ciudadanos.

**—¿Qué promedio de vuelos diarios se controlan desde Torrejón?**

—Evidentemente, en una zona tan amplia, los movimientos aéreos diarios fluctúan, tanto por la diferente duración de los mismos, como por las diversas rutas que siguen en función de sus numerosos destinos que hay que monitorizar. No obstante, una idea de la magnitud de nuestra misión es que, de media, en un momento determinado se siguen unos 6.000 vuelos a la vez. Sin embargo, desde que comenzó la pandemia este número se ha reducido considerablemente a unos 1.000 vuelos a vigilar cada instante, lo que ha supuesto, aproximadamente, unos tres millones de vuelos en 2020, frente a los seis millones del año 2019.

**—¿Por qué se hizo necesario mejorar la vigilancia aérea en Rumanía y el entorno del mar Negro?**

—En 2014, las naciones de la



**«Estamos atentos para anticiparnos a cualquier amenaza que pueda venir por el aire, tanto de aviones civiles como militares»**

OTAN aprobaron tomar una serie de medidas (*Assurance Measures*) encaminadas a apoyar principalmente a las naciones aliadas del Este de Europa, como respuesta a la anexión de Crimea por parte de Rusia. Entre estas medidas se aprobó aumentar los medios de alerta y vigilancia del espacio aéreo ante posibles amenazas en esa zona de Europa, en lo que se denominó *enhanced Air Policing*.

El mar Negro, al ser una de las fronteras de los países OTAN con otros, como Rusia que realiza cierta actividad aérea y naval en la zona, es una de las áreas donde se ha decidido implementar este tipo de misiones con el fin de disponer en todo momento de los medios necesarios, en función de los riesgos potenciales. Pero, además, aprovechando este refuerzo aéreo allí, se realizan otras actividades aéreas para fomentar la disuasión y la defensa de la zona. Este es el motivo por el que la OTAN organiza los destacamentos de *enhanced Air Policing* en Rumania y en Bulgaria.

— ¿Qué cometidos tienen los aviones españoles que se han incorporado a esta misión?

— El destacamento español del Ala 11, con aviones *Eurofighter*, refuerza la defensa aérea en Rumania desplegando en la base de *Mibail Kogalniceanu*, situada al Este, próxima al mar Negro. Desde allí realizan eficazmente la misión de vigilancia aérea junto a los aviones interceptadores rumanos. Sin duda, es una prueba de la solidaridad entre los países de la OTAN. Además, realizan misiones de entrenamiento con ellos, de forma que se fomenta la integración e interoperabilidad entre unidades de distintos países de la Alianza. Su misión está dirigida por el CAOC Torrejón al ser el responsable de esta misión en la zona sur de Europa, al igual que lo fue en los anteriores destacamentos que otros países realizaron en Rumanía y Bulgaria (canadienses, norteamericanos, italianos, portugueses y británicos).

— ¿Estas misiones se llevan a cabo en otras áreas de Europa?

— Sí. De la misma forma que en la zona sur, al norte de Europa también

se realizan este tipo de medidas de seguridad en los países bálticos y en Islandia, con la misma finalidad y procedimientos. Se asegura así la presencia de la OTAN para garantizar la defensa aérea y como actividades de disuasión en esas zonas limítrofes de Europa. En esta parte norte, la responsabilidad de las misiones es del CAOC Uedem (Alemania), incluidas las de *enhanced Air Policing*.

España, desde el punto de vista aéreo, viene participando en las misiones que se realizan en los países bálticos desde hace años con destacamentos de las diversas unidades de combate del Ejército del Aire, allí, bajo el mando del CAOC Uedem. Ahora, despliega por primera vez en la zona sur, dependiendo del CAOC Torrejón.

**—¿Se producen muchas violaciones del espacio aéreo sobre el sur de Europa?**

—Claro. Con tanto tráfico aéreo y una zona tan extensa, es inevitable que se produzcan incidentes a los que hay que estar atentos y reaccionar adecuadamente. Generalmente, son aviones que se desvían de su ruta de vuelo sin motivo aparente o que pierden la comunicación con el control civil.

Lógicamente, a la hora de determinar si hay que lanzar los aviones de alerta más próximos al incidente, se siguen unos rigurosos protocolos y procedimientos con el fin de asegurar que en ningún momento pueda estar en riesgo la seguridad de la nación donde se produce el incidente. Hasta el punto de que puede ser necesario realizar una identificación visual para confirmar si se trata de un error o de una amenaza, y así actuar en consecuencia con las medidas adecuadas. En el mundo de hoy, incluso los aviones civiles pueden ser una gran amenaza, como en el 11-S en Nueva York. Por ello, la defensa aérea es la última barrera.

Otras veces se ha ayudado a algún avión civil y militar en emergencia a aterrizar con seguridad. Pero también hay vuelos militares de otros países que se aproximan al espacio aéreo de los países de la OTAN y a los que hay que interceptar y obligarles a cambiar de rumbo, evitando que entren en la zona de responsabilidad de la OTAN.



**—¿Cómo se actúa en el caso de aviones no tripulados?**

—Los protocolos y procedimientos son los mismos; para nosotros son aeronaves a las que hay que vigilar por si pueden llegar a suponer una amenaza. También se considera si portan armamento, aunque no es el caso normalmente. Todas esas vicisitudes se analizan antes de actuar para asegurar,

en todo momento, que la respuesta es proporcionada y siempre dirigida a salvaguardar la seguridad de la nación donde se produce el incidente.

**—¿Es complicado dirigir la gran variedad de aviones de combate de las naciones aliadas?**

—La clave es que los procedimientos son los mismos para todos. Esto forma

parte de la naturaleza de la OTAN; bajo el mando aliado se estandarizan los procedimientos para que puedan interactuar las unidades de unas naciones con las de otras, todo ello apoyado en la interoperabilidad de los equipos de mando y control que aseguran el enlace y las comunicaciones. Por eso, resulta de la máxima importancia que todos los elementos del sistema de defensa aérea de los países estén permanentemente actualizados a los últimos estándares OTAN.

Por poner un ejemplo, en el caso de España, los centros de mando y control deben modernizarse para mantener su eficacia, no solo para la vigilancia y control en el ámbito nacional, sino también para permanecer alineados con el resto de naciones aliadas. También otros países de la zona están modernizando sus radares y centros de vigilancia y control, e incluso los cazas que proporcionan el servicio de alerta, para lograr la eficacia en este servicio, que garantiza la seguridad de su espacio aéreo.

En el ámbito de las fuerzas aéreas, se realizan vuelos de entrenamiento para practicar dichos procedimientos, de forma que cuando se opere en misiones reales la respuesta sea la adecuada y todos los que participen funcionen como una maquinaria bien engrasada.

Para las misiones de alerta también se hacen vuelos de entrenamiento en los que participamos todos: el CAOC como responsable de la decisión y el mando y control de la misión, así como los centros de radar y los cazas de los distintos países que deben realizarla.

**—¿Qué funciones asumiría el CAOC en una situación de crisis que precisara lanzar operaciones aéreas?**

—En el caso de una operación bajo responsabilidad de la OTAN se activaría el Mando Componente Aéreo (JFAC) en Ramstein (Alemania), al que los CAOCs y el *Deployable Air Command and Control Center* (DACCC), ubicado en Italia, deben enviar parte de su personal para conformar, junto con el propio personal de AIRCOM, dicho Mando Componente Aéreo. En este caso, el CAOC Torrejón, debería continuar con la misión permanente de la vigilancia del espacio aéreo de la zona sur de la OTAN de la que ya hemos hablado.

Como ve, en el día a día, estas mismas personas deben realizar sus actividades en el CAOC Torrejón, pero, a la vez, mantenerse entrenados y preparados por si tienen que acudir a formar parte del Mando Componente Aéreo de la OTAN.

Además de lo anterior, si la operación tuviera lugar dentro de su área de responsabilidad, y fuera de una entidad reducida que no hiciera necesario formar el Mando Componente Aéreo de la OTAN, el CAOC Torrejón está preparado y entrenado para dirigir esa pequeña operación, conformando un reducido Mando Componente Aéreo adecuado a la operación, mientras mantiene la vigilancia sobre el resto de su espacio aéreo.

**—¿Cuántos militares de países aliados tiene bajo su mando?**

—El CAOC Torrejón tiene asignados 190 puestos que, en la actualidad,

están repartidos entre 18 nacionalidades con un reparto muy diferente de unos países a otros. Evidentemente, el mayor número de militares corresponde a España, que es donde está ubicado y, por tanto, la nación anfitriona, con un total de 49 puestos asignados.

Pero esto es solo el personal que me ayuda en la dirección de las misiones desde el CAOC Torrejón. A esto habría que añadir el personal de todos los centros de alerta y control y los servicios de alarma de los cazas que las naciones de nuestra área de responsabilidad ponen bajo las órdenes directas del CAOC para realizar la misión en cualquier momento, durante las 24 horas del día.

**—¿Cómo se prepara a los que vienen aquí destinados para la diversidad de misiones asignadas?**

—Cada puesto del CAOC viene definido por unos requisitos, de forma que las naciones seleccionan al personal

que envían para que cumpla dichos requisitos. Por lo tanto, todo el que viene está preparado para su puesto. Una vez aquí, pasa por un periodo de entrenamiento específico para el puesto, trabajando junto con el resto del personal, de forma que consigan, además de la cualificación individual, trabajar en equipo. Tras esa cualificación inicial, participan en diversos ejercicios de distinto nivel, que van ampliando su formación, de forma que, al final del proceso, todos están cualificados y certificados para desempeñar sus cometidos.

**—¿Cuál es su balance de estos primeros meses al frente del CAOC?**

—Estoy muy satisfecho del alto nivel de profesionalidad de todo el personal del CAOC Torrejón. Es un orgullo poder dirigir esta unidad. Quiero destacar el alto nivel de trabajo en equipo, que ha permitido que, a pesar de la pandemia, hayamos podido cumplir nuestras

## «Se siguen rigurosos protocolos y procedimientos para salvaguardar la seguridad de la nación donde se produce el incidente»

misiones permanentes, proporcionado el entrenamiento de los que se han ido incorporando y realizar con éxito todos los ejercicios que estaban previstos en la segunda mitad del año 2020.

Todo ello se ha podido realizar gracias a las medidas de seguridad y sanitarias que se han ido implementando para adaptarnos a esta situación, junto con una clara dedicación del personal, mostrando una vez más la capacidad de adaptación de la OTAN a las circunstancias y ser capaces de cumplir con seguridad nuestra misión.

Para este año que comienza tenemos nuevos retos a los que enfrentarnos y para los que nos estamos preparando con ilusión y trabajo, contando siempre con el excelente apoyo que el Ejército del Aire nos proporciona y, en general, con el soporte que España facilita como nación anfitriona.

**Víctor Hernández**  
Fotos: Hélène Gicquel