



Tres meses, EN EL BÁLTICO

Los Eurofighter desplegados en Lituania superan las 300 horas de vuelo en su misión de policía aérea

La misión de Policía Aérea en el Báltico (*Baltic Air Policing*, BAP) de la OTAN, que España lidera en el primer cuatrimestre de 2016, ha cumplido tres meses de actividad a pleno rendimiento. En este tiempo, los cuatro Eurofighter del Ala 14 de Los Llanos (Albacete) integrados en el destacamento *Vilkas*, en la base lituana de Siauliai, desde donde se dirige la operación, han alcanzado ya las 300 horas de vuelo.

Los cazas españoles están a disposición de la Alianza de forma ininterrumpida, las 24 horas de cada día, desde que el 8 de enero efectuaron los primeros vuelos de vigilancia del espacio aéreo de Estonia, Letonia y Lituania —un área de casi 165.000 kilómetros cuadrados—, tras recibir el testigo de la Fuerza Aérea húngara. En todo momento permanecen en condición FMC (*Full Mission Capable*), cumpliendo los criterios de equipamiento y funcionalidad establecidos para su configuración táctica, sin averías que afecten a

sus sistemas y listos para volar en el plazo establecido ante la activación de una alarma. En los tres primeros meses sólo el 2 por 100 de las misiones programadas ha sido cancelado por causas de mantenimiento, y ello se ha producido en acciones de adiestramiento básico de tripulaciones, nunca ante alarmas reales o de entrenamiento.

CONTROL AÉREO

En la BAP participan también cuatro aviones de combate *F-16* belgas desde la base estonia de Amari, donde otro destacamento español, denominado *Ámbar*, operó del 1 de enero al 4 de mayo de 2015, en el marco de la operación *Immediate Reassurance Measures*, puesta en marcha por la OTAN en 2014 para potenciar el control aéreo en la zona tras la anexión de Crimea por Rusia y la posterior injerencia de este país en el noreste de Ucrania.

Una de las principales exigencias de ser nación líder reside en que los cazas deben estar siempre armados, por lo

cual los aviones españoles llevan cuatro misiles aire-aire *Iris-T* y *Amraam* y un cañón de 27 milímetros con 150 cartuchos, en previsión de lo que pueda suceder en el cielo báltico. Sin embargo, según el teniente coronel Juan Antonio Ballesta Miñarro, jefe del destacamento *Vilkas*, «la actitud de los pilotos de los aviones que interceptamos suele ser colaboradora».

Junto al teniente coronel Ballesta, ocho pilotos —dos por aparato, para que los Eurofighter estén operativos durante las veinticuatro horas del día— y personal contraincendios, de mantenimiento, intendencia, comunicaciones, seguridad, sanidad... componen el destacamento, formado en total por unos 120 militares, en su mayoría procedentes del Ala 14.

El hito de las 300 horas se consiguió el 29 de marzo durante una misión de entrenamiento dirigida desde el centro de control de la localidad lituana de Karmelava. El anterior, el de las 200 horas, se obtuvo 25 días antes, el 4 de

Cazas españoles en una misión de entrenamiento. Sobre estas líneas, dos Eurofighter en vuelo rasante sobre la fragata F-101 Álvaro de Bazán, durante un ejercicio de defensa aérea.



El destacamento Vilkas está compuesto por 120 militares, entre pilotos y personal de apoyo y mantenimiento

marzo, en la realización de una misión *Training Scramble*, en la que se simula la interceptación de una aeronave no identificada en el espacio aéreo de responsabilidad aliada.

Diariamente, los *Eurofighter* realizan varias salidas de entrenamiento para estar preparados, aunque si en alguna de ellas se registra un aviso real, se reasigna la misión y se envían las coordenadas a los aviones. También se llevan a cabo ejercicios de desactivación de armamento «caliente», que simulan la neutralización de un explosivo integrado en uno de los misiles que, en el supuesto planteado, no habría completado la secuencia de lanzamiento por error mecánico.

VIGILANCIA

Los *Eurofighter* se encuentran bajo el control del Centro de Operaciones Aéreas Combinadas (CAOC) de la OTAN en Uedem (Alemania), desde donde se controla el espacio aéreo

del centro y el norte de Europa bajo la dirección del Mando de Componente Aéreo (AIRCOM) de Ramstein, también en Alemania.

Cuando los radares controlados por el CAOC alemán detectan una traza sin identificar, se da la señal de alerta a la base de Siauliai o a la de Amari. En ese momento, suena por los altavoces de las instalaciones un aviso de operación de interceptación e identificación de las aeronaves no identificadas. Lo más habitual es que éstas sean aviones o cazas rusos que vuelan sin plan de vuelo o con el transpondedor apagado.

La primera interceptación real se produjo el pasado 19 de enero, cuando los cazas españoles salieron al paso de un *Ilyushin 20* de la Fuerza Aérea rusa, un avión turbohélice de inteligencia electrónica equipado con radar de reconocimiento, que viajaba entre Rusia y el enclave ruso de Kaliningrado sin las autorizaciones pertinentes. Sin tiempo para volver a la base, los cazas españo-

les fueron alertados de la presencia de una segunda traza sin identificar, que correspondía a un *Túpolev 154 Crusty*, también de la Fuerza Aérea rusa, con destino a San Petersburgo.

El próximo mes de mayo se cumplirán doce años del comienzo de las operaciones de defensa aérea sobre Estonia, Letonia y Lituania, tras el ingreso de esos países en la Alianza Atlántica, hecho que se produjo en la primavera de 2004. Desde entonces, la aviación rusa, tanto la civil como la militar, está obligada a sobrevolar aguas internacionales a través del golfo de Finlandia y del mar Báltico para realizar la ruta, de ida y de vuelta, entre San Petersburgo y Kaliningrado.

La defensa aérea de la OTAN se extiende a Albania, Luxemburgo, Islandia y Eslovenia, ya que estas naciones, al igual que las bálticas, carecen de medios y capacidades concretas para ejercer esa función por sí mismas.

Santiago F. del Vado/Fotos: EMAD