Curso 2009-4

Arranca el TLP en la Base Aérea de Albacete

Julio Maiz Sanz
Fotografías del autor

La Base Aérea de Albacete ha sido escenario de su primer TLP (Tactical Leadership Program/Programa de liderazgo táctico), el 2009-4. Con él se inicia la andadura de este importante curso, el más exigente de la aviación occidental, solo detrás de los Red Flag, en la Base Aérea manchega durante al menos 10 años.

Las exigencias y aprendizajes que se otorgan al personal participante en los cursos TLP es sobradamente reconocida en todas las fuerzas aéreas de los países pertenecientes a la OTAN. Solamente los cursos-ejercicios periódicos denominados Red/Green Flag, que organiza la USAF en su macro base de Nellis (Nevada-Estados Unidos), superan en dificultad al TLP.

Muestra de su importancia es que la anterior sede del curso, la base belga de Florennes, se convirtió en todo un referente mundial de la aviación militar. Así para el EA (Ejército del Aire), aceptar la responsabilidad de organizar los cursos es una gran oportunidad para acoger a la élite de las aviaciones militares de la OTAN, dando buena muestra del alto nivel de organización y eficacia que le reconocen sus aliados.

El TLP, como organización, está formado por las más importantes naciones de la Alianza Atlántica, que en su día quisieron crear un centro de excelencia para pilotos y navegantes de sus cazabombarderos. Actualmente forman parte del programa diez países de la OTAN (Bélgica, Dinamarca, Francia, Alemania, Grecia, Italia, Holanda, España, Gran Bretaña y Estados Unidos).

DE CENTRO EUROPA A UN LUGAR DE LA MANCHA

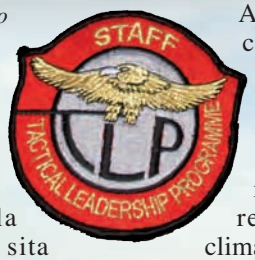
El TLP inicia su andadura en 1978 en la Base Aérea de la Luftwaffe (aviación militar alemana) de Fürstenfeldbruck, para trasladarse un año después a otra base germana, la de Jever.

Durante una década, esta instalación del centro de Alemania acogió 71 cursos, en los que se graduaron más de 1.200 pilotos y tripulantes. Tras este periodo y en buena parte debido a las protestas de organizaciones disfrazadas de pacifistas, aunque de hecho muchas de éstas eran grupos de ultra-izquierda financiados por la entonces Unión Soviética, determinaron el traslado del TLP. La nueva base elegida fue la

Un F-16 belga, modernizado, tras el que puede verse uno de los refugios.

Las banderas de las 10 naciones que integran el TLP están presentes en el nuevo edificio sede del curso.

Los cuatro pilotos españoles participantes en el curso , con el coronel Bengoechea, director del TLP del Ejército del Aire.



El parche del TLP, con el bordo rojo, significa que este mayor (comandante) de la USAF forma parte del cuadro de formadores.

de Florennes, la gran instalación "francófona"[1] de la Fuerza Aérea de Bélgica, sita muy cerca de la frontera gala. Esta base es sede del 2º Wing de las Fuerzas Armadas belgas-Componente Aéreo equipado con dos Escuadrones de F-16AM/BM.

Durante los 20 años de estancia en estas instalaciones se ha ido conformando la organización de los cursos TLP, en tres "branches" (ramas): la de vuelo, academia y doctrina.

A mediados de la actual década el TLP decidió buscar una sede menos congestionada por el creciente incremento de la aviación comercial, que satura con sus pasillos el noreste de Europa, y mejor climatología, que permitiese dar un impulso a los cursos. Enseguida se dieron cuenta de que uno de los sitios idóneos, que reunía esos requisitos, y donde además existía una excelente organización y una gran Base Aérea para acoger el curso era la instalación ofrecida por el EA, la Base Aérea de Albacete.

Así en 2007 se hizo público que la instalación de Castilla-La Mancha sería sede del TLP, iniciándose las obras de la infraestructura que posibilitará acoger a las aeronaves y al numeroso personal participante.

El entonces JEMA, general del Aire Francisco José García de la Vega, resumió así a Europa Press las posibilidades del programa: *"La implantación del TLP de la OTAN en la Base Aérea de Los Llanos, junto a la capital albaceteña, supondrá la creación de 83 empleos (71 de ellos para trabajadores civiles) y otros 33 puestos de dedicación parcial, además de una inversión directa de 20,7 millones de euros y un beneficio de entre 30 y 35 millones generado por las más de 5.000 personas que cada año pasarán por la ciudad"*.

Tras unas obras, que han contado con un presupuesto de 32 millones de euros, se ha podido construir un edificio que acoge los planeamientos de operaciones, un gran hangar y un complejo para alojar hasta 500 personas, que incluye comedor, gimnasio, cafetería, sala de Internet, etc.

Con todo listo, el pasado día 1 de octubre se inauguraba la nueva sede del TLP, en un acto presidido por el actual JEMA, el general del Aire José Jiménez Ruiz, aunque la andadura operacional se inicia con el recibimiento, en Base Aérea de Albacete, de los primeros participantes del curso, denominado 2009-4.

"Estamos ante uno de los más prestigiosos cursos de la aviación occidental, en el que participan las grandes naciones de la Alianza

[1]Normalmente en las Bases del componente aéreo belga son oficiales los dos idiomas mayoritarios del país, el francés y el neerlandés. Existe la excepción de las Bases de Florennes, en la cual se habla francés, dado que está sita en el centro de Bolonia. De igual forma en la de Kleine Brogel, en pleno Flandes, se habla solo el flamenco o neerlandés.

Plataforma de la Base de Albacete durante el TLP 4-2009. Se pueden distinguir F-15, Super Etendard, F-16 y un Tornado.

Foto: USAFE

Un F-15C de la USAFE listo para iniciar una salida. Foto USAFE.

Un F-16 italiano estacionado junto a un super Etendard

Atlántica", nos comentaba el nuevo director del TLP, coronel Bengoechea. Este jefe del EA también se refería a que: *"El TLP no lo organiza la OTAN como tal, aunque todos sus integrantes son miembros de esta Alianza, y uno de los objetivos del Curso es homologar los procedimientos de la OTAN en operaciones aéreas"*.

Igualmente resaltaba: *"Otro de los puntos a tener en cuenta es el excelente acogimiento que da Albacete a los participantes en estos cursos. Además significará un importante aporte a la economía local"*.

No se confundía el coronel, ya que la ciudad de Albacete, tanto a nivel institucional como sobre todo popular, estima el trabajo que se hace en la Base, estableciendo una simbiosis con su personal. Aquí no existen los grupos de antisistema, muy a menudo relacionados con organizaciones terroristas, que se oponen a todo lo que significa España, en otras partes de nuestro país.

El TLP maneja un presupuesto anual de casi 5 millones de euros y, aunque no existen estimaciones sobre el impacto económico que el despliegue de más de 400 personas, seis veces al año, puede significar para la economía local, es más que seguro que será muy positivo para el sector hostelero y de servicios de la provincia de Albacete.

La organización del TLP está financiada por los citados diez miembros de la Alianza, que aportan unos porcentajes determinados, siendo las naciones que mayor aportación realizan: Reino Unido 21,4%, Francia 16% y los Estados Unidos y Italia un 12,5%. España aporta un 7,1% de total presupuesto.

La insignia del TLP está presente en la parte posterior del nuevo hangar construido en Albacete.

CURSO TLP 2009-4

El viernes 6 de noviembre empezaban a llegar los primeros aparatos participantes a Albacete. Entre esta fecha y el lunes siguiente llegaron el resto de los participantes, y los aviones de transporte, Hércules, CN-235, Transall, incluso un ERJ-135 belga, que trasladaba el personal de tierra y sus contenedores de equipo, herramientas, repuestos, etc…

La preparación de los participantes comienza mucho tiempo antes, ya que el ejercicio simula la constitución de una fuerza aérea multinacional expedicionaria.

La ambientación que crea el TLP es muy realista, y sujeta a crear una tensión, lo más parecida posible a la que generarían operaciones aéreas reales, como las que se libran actualmente en la guerra que libra la OTAN en Afganistán.

Tras algunos vuelos para familiarizarse con el escenario, el día 11 de noviembre comenzaba el cuarto curso de los seis, el año que viene habrá cinco, que tienen lugar anualmente en el TLP y que es el primero que se realiza en los cielos de España.

En total 22 tripulaciones de ocho países diferentes iniciaban el entrenamiento más exigente de Europa.

Al otro día se hizo una convocato-

de la marina Nationale francesa.

Personal de la Luftwaffe espera la llegada de sus aviones ante un hangar. Al fondo se puede observar uno de sus Tornado.

ria a la prensa, en la que se presentó el nuevo equipo directivo del TLP. Entre ellos estaba el referido coronel Bengoechea, así como otros miembros de la organización, como el teniente coronel Gago, jefe de la Unidad de Apoyo, que es además responsable de las estrictas medidas de seguridad de este primer TLP.

Entre el personal del staff del curso, había británicos, estadounidenses e italianos, además de tres pilotos del EA, que realizan tareas de instructores del TLP, dos de ellos en la sección de operaciones aéreas y el tercero en la sección académica. Para terminar la jornada, el coronel Bengoechea dio un "briefing" a los medios acreditados en los que se refirió a la historia, cometidos, estructura y cometidos del TLP.

LOS OBJETIVOS DEL TLP

El objetivo del TLP consiste en mejorar la operatividad y efectividad de las Fuerzas Aéreas Aliadas por medio del desarrollo de las capacidades de vuelo táctico y de liderazgo de los pilotos y tripulaciones, y del aprendizaje del planeamiento de misiones complejas en un ambiente multinacional y en un entorno de amenaza realista. También se desarrollan cursos teóricos para personal de los tres ejércitos de países tanto de la OTAN como ajenos a la Alianza, y se colabora en la elaboración de doctrina aérea.

La actividad anual del TLP consiste principalmente en:

- Realización de seis cursos de vuelo, cada uno de ellos con una duración de un mes y la participación de alrededor de 30 aviones y de 350 a 400 personas, sin contar el apoyo logístico que da la Base Aérea de Albacete.
- Realización de 14 cursos teóricos de una semana de duración y destinados a unas 40 personas.
- Reuniones de doctrina, conferencias y seminarios.

UNA PARTICIPACIÓN DE LUJO

Una de las claves del TLP es la interrelación entre los profesionales participantes que aportan cada uno su experiencia y técnicas a los demás. Igualmente se crean unos lazos de conocimiento entre ellos, a veces de amistad, que facilitan en el futuro relaciones entre las diferentes fuerzas aéreas aliadas.

Durante este primer TLP, la observación de los aviones dio buena muestra de la calidad de los participantes. Lo primero que habría que destacar es que la mayor parte de las unidades presentes han participado en operaciones multinacionales de combate real, durante los últimos conflictos bélicos, un bagaje de experiencia insustituible, que se pone en común, gracias al TLP. Quizás el más claro ejemplo de esta experiencia se materializaba en el caza F-15C, matriculado 86-0156/LN, del 493 FS (Fighter Squadron), una de las unidades de la USAFE (United States Force Europe), con base en LN (Lankenheath-Reino Unido). Se trata de un auténtico Mig-Killer, como llaman a los aviones que han realizado derribos en combate, dado que el día 26 de marzo de 1999 derribó dos Mig-29 de la Fuerza Aérea de Serbia, en el marco de las operaciones de combate sobre Kosovo. El hecho está acreditado con dos estrellas con la fecha de los derribos pintadas en el fuselaje, justo debajo del cockpit. La USAF tiene la costumbre de dejar es-

Un C-295 del Ala-35 apoyó el desarrollo del TLP.

tas marcas en el avión que realizó el derribo, excepto en el caso que el piloto fuese, o fuera posteriormente, Jefe de Escuadrón, que pinta los derribos obtenidos en el avión que se le asigne en cada momento.

Otros veteranos del combate son los pilotos de la 17 Flotilla de la Aeronavale (Aviación Naval) gala. Esta Unidad desplegó en 2007-2008 sus Super Etendard en la Base Aérea de Kandahar (Afganistán), desde donde realizaron múltiples operaciones de ataque, en conjunción con los Mirage-2000D. Una misión que demostró el claro e inequívoco apoyo de Francia a la OTAN, justo en el momento de su reintegración en la estructura militar de la Alianza.

El palmarés operativo de estos relativamente pequeños aviones de la Marina gala es impresionante. En 1983, desplegados en el portaaviones Foch, realizaron salidas contra las baterías de artillería sirias que hostigaban a las fuerzas galas de paz, desplegadas en Beirut. Poco después centraban su atención en un campamento de la organización terrorista Hizbolá[2], situado en el Líbano, que días antes había masacrado a las fuerzas francesas y estadounidenses desplegadas como unidades de interposición en las cercanías de la capital libanesa, Beirut.

Un moderno helicóptero Eurocopter EC-725 Caracal del ALAT, junto a un Puma, aseguraron las misiones CSAR.

En 1999 durante la operación "Allied Force", se distinguieron por ser los aviones de la Fuerza Aliada con mayor porcentaje de blancos obtenidos, un 73% a lo largo de 400 salidas de combate.

Los Super Etendard galos son unos aviones especialmente diseñados para misiones de ataque. Los dos que pudimos ver en Albacete estaban equipados con los designadores láser, Thales *Damocles*, de tercera generación, que iban situados en el punto de anclaje, nº 3, situado bajo el fuselaje. Los aviones galos, junto a sus primos hermanos de la fábrica Marcel Dassault, los Mirage F-1M del Ala-14, que componían la participación española en este TLP, asumieron el rol de efectuar las misiones de strike (ataque).

Cuatro Tornados IDS-ECR alemanes del JBG-32 con Base en Lechfeld realizaron las misiones SEAD, contando con la protección pasiva de sus pod AEG Cerberus IV, y sus misiles antirradar estadounidenses Raytheon AGM-88 HARM. Estamos ante una unidad veterana de Kosovo, donde lanzaron 236 de estos misiles, a lo largo de 446 misiones de combate. También llegaron dos Tornado IDS del AG-51; esta unidad, con base en Schleswig-Jagel, está especializada en ataque al suelo y de reconocimiento. Para esta última misión cuentan con el denominado "Recce-Pod", que consta de dos cámaras ópticas KS153A de la marca Zeiss, un escáner de líneas por infrarrojos de Ho-

[2]La organización es considerada terrorista por Israel, Estados Unidos, Reino Unido y Holanda, Además en una resolución no vinculante, mayoritariamente aprobada, por el Parlamento Europeo también se la considera terrorista.

neywell, el sistema de gestión Honeywell Recce, así como un dispositivo digital de grabación de datos (Ampex). Estos aparatos lucían junto a las entradas de aire los escudos de fondo amarillo de haber participado en las acciones sobre Afganistán.

Respecto a aparatos italianos, pudimos ver los Tornados IDS del AMI (Aeronáutica Militare Italia), más exactamente del 6º Stormo (equivalente a un Ala del EA) del AMI, con base en Ghedi, unos aparatos especializados en ataque al suelo, equipados con un designador láser Thomson TRT-Defence CLDP (Convertible láser Designator Pod).

Los dos cazas F-16 italianos presentes lucían en sus colas el caballito rampante, que aunque a nivel popular se asocia ciertamente con la marca automovilista Ferrari, su origen viene de la insignia del más importante as italiano de la 1ª Guerra Mundial, Francesco Baracca. Estos aparatos pertenecen al 37º Stormo, una unidad muy activa que protege desde su Base de Trapani, sita en la punta occidental de la isla de Sicilia una gran área del Mediterráneo.

El AMI opera tres escuadrones de estos cazabombarderos estadounidenses en régimen de leasing, para realizar misiones de defensa aérea repartidos entre la mencionada base de Trapani y la de Cervia, sede del 5º Stormo.

Los británicos desplegaron un par de BAE (British Aerospace) Harrier-II GR.9 del 1º (F) Squadron. Esta unidad está integrada en la JHF (Joint Harrier Force/ *Fuerza Conjunta Harrier*), que reúne desde el año 2000 en la Base de RAF Cottesmore todos los Harrier y su personal tanto de la RAF como de la Royal Navy.

Los belgas del 349 Smaldeel (Escuadrón), con Base en Kleine Brogel, tuvieron que volar más lejos de lo habitual para participar en este TLP, en este caso se desplazaron dos monoplazas F-16AM y un biplaza F-16BM.

Finalmente el Armée de l´Air desplazó dos cazas Mirage-2000C-RDI del EC 01.012 Cambresis. Estos aparatos, que tienen su Base en Cambrai, asumieron funciones de aviones de superioridad aérea. También estamos ante una unidad con un amplio historial bélico, que va del Chad, a los cielos de Bosnia-Herzegovina, pasando por las operaciones de liberación de Kuwait en 1991 y la posterior participación en el bloqueo aéreo de la zona sur de Irak durante la década de los noventa.

Al igual que otras naciones los galos trasladaron su material de tierra, 35 toneladas, además de un avión de transporte CN-235 de apoyo, en cinco camiones articulados, lo que da idea de la preparación y despliegue de material de apoyo y logístico que conlleva el despliegue de una unidad aérea.

Tornado ECR over Eielson AFB 2008

UNA ENSEÑANZA CON UNA DIFICULTAD CRECIENTE

El TLP está divido en tres ramas:

La rama de Conceptos y Doctrina consiste en conferencias y seminarios sobre operaciones aéreas.

La rama Académica organiza series de cursos sobre aparatos, armamento, amenazas y operaciones aéreas ofensivas y defensivas. A estos cursos acuden más de 500 pilotos, muchos más de los que pueden asistir a los cursos de vuelo.

La más espectacular de las disciplinas impartidas en el TLP, la rama de Vuelo tiene lugar seis veces al año, con una duración cada curso de 4 semanas. Durante las primeras dos semanas, las tripulaciones deben asistir a unas 50 horas de entrenamiento teórico, combinado con las primeras misiones. En total, durante las cuatro semanas las tripulaciones realizan entre 12 y 15 misiones planeadas cuidadosamente. Cada misión incrementa la dificultad de la anterior y se va aumentando la oposición a estás. Cada curso incluye varias misiones de reabastecimiento en vuelo, que serán efectuadas por los Boeing 707 del 47 Grupo Mixto.

Las misiones del TLP son controladas y dirigidas por un avión de AEW (Airborne Early Warning/Alerta aérea temprana) Boeing E-3A de la OTAN, que se desplazó desde su Base de Geilenkirchen (Alemania) a la de Torrejón de Ardoz (Madrid). Actualmente cualquier operación multinacional cuenta con el vital apoyo de un aparato de este tipo. Las misiones del TLP se inician con la llegada de unas órdenes concretas de actuación en un supuesto táctico. Una de las ventajas de hacer el TLP en Albacete es que tiene relativamente cerca hasta ocho zonas acotadas para operaciones aéreas, tres sitas sobre tierra y cinco sobre el Mediterráneo, dos frente al Levante español y tres en el Mar de Alborán.

Según nos comentaba el coronel Bengoechea, “Es una gran ventaja poder disponer de varias áreas de entrenamiento diferentes, ya que se puede cambiar el escenario, mandando a los participantes a zonas que no

conocen, lo que contribuye a hacer más exigente el Curso".

Estamos ante zonas muy poco pobladas, sobre las que no existe ningún pasillo aéreo. La planificación de las misiones es una de las principales tareas de los pilotos que participan en el curso. Se crea un ambiente muy realista, además la previa elección de los unidades participantes permiten crear un COMAO (Combined Air Operations/Operaciones aéreas combinadas), en el que se cuenta con aparatos que cubren todos los roles básicos que deben reunir estas formaciones.

Todos los participantes llevan instalado un Sistema de Maniobra de Combate Aéreo (Air Combat Maneuvering Instrumentation - ACMI), que monitoriza a cada aparato individualmente y permite el análisis de las grabaciones, con lo que se tiene plena constancia de la actuación efectuada durante el vuelo.

Estos sistemas se parecen mucho a un misil tipo Sidewinder. También se lleva armamento simulado que pesa igual que el real, a efectos de dar mayor realismo, lo que nunca se utiliza es armamento real en este tipo de ejercicios.

OTRAS APORTACIONES

A los COMAO del curso, que actúan tanto de día como de noche, se les va dando cada vez mayor dificultad, sumándoles la oposición de unidades de Artillería Antiaéreas del ET, como el RAAA-73 de Cartagena (Murcia), y sus sistemas lanza misiles NASAMS II, que disparan los Raytheon AIM-120, tan usados también por los cazas de la OTAN.

También sobre las áreas sitas sobre el mar se posicionan, para determinados supuestos, unidades navales de la Armada, como son las fragatas del tipo F-80, y las mucho más difíciles de batir, las F-100, que cuentan con el complejo sistema de defensa aérea Aegis, de Lockheed Martin, perfectamente integrado por la empresa pública española Navantia en estos navíos.

Durante la tercera y cuarta semana de ejercicio es frecuente que participen algunas tripulaciones adicionales, en tareas de apoyo al Curso. Normalmente suelen ser cazas que hacen labores de oposición a los COMAO participantes, en este caso se ha materializado con una pareja de EF-18M del Ala-15 de Zaragoza, y dos F-15C de la USAFE.

En lo que respecta a otro tipo de aviones que se emplean en apoyo del TLP, los transportes que simulan ser aviones a proteger, o interceptar, en el actual Curso son un C-160R *Transall* del ET 00/64 *Bearn* francés y un C-295 del Ala-35 de Getafe (Madrid).

La importante faceta de EW la llevó a cabo un Falcon 20 del 47 Grupo Mixto.

Al final del curso, se incorporaron dos helicópteros galos un Eurocopter EC-725 Caracal del ALAT (Aviation Legere de l´Armée de Terre), y más exactamente de sus fuerzas especiales, el DAOS (Détachement ALAT des Opérations Spéciales). Esta unidad con Base en Pau, ha participado en varios conflictos, incluido el de Afganistán. Para completar más el material de ala rotatoria se puso ver un veterano SA-330B, convenientemente modernizado, del Escuadrón EH 1/67 *Pyrenees del Armée de l´Air*. Esta unidad, con un amplio historial de combate que empezó a forjar desde su creación en 1962 en Argelia, ha reverdecido sus laureles en la guerra de Afganistán, y cuenta con el mejor material de Europa para llevar a cabo misiones CSAR (Combat Search and Rescue), o Resco como las llaman los galos. En éstas últimas se simula el derribo de una tripulación y su rescate, según los procedimientos de la Alianza. Para darle mayor realismo a la misión se simula una oposición terrestre a éste, lo que obliga a realizar acciones de ataque a las fuerzas de oposición en tierra, que intentan abortar la misión.

Todavía no está definido si cada año, tal y como se hacía en Florennes, al menos en una ocasión, se realizarán operaciones fuera de la Base sede del Curso, los denominados OOR (Out-Of-Region) con el fin de ofrecer a las tripulaciones diferentes condiciones geográficas y meteorológicas.

UN BUEN RESUMEN

El curso finalizaba el 3 de diciembre, cuando se celebró la entrega de diplomas a los 36 graduados (22 pilotos, 7 navegantes y 7 de otras especialidades) del curso TLP 4/2009.

Para el total de 517 personas, entre tripulaciones y personal de mantenimiento y apoyo, que han sido desplegadas en las instalaciones del TLP durante este curso ha sido una excelente experiencia profesional.

Respecto a la estadística del curso, además de desarrollarse sin novedad, se habría de reseñar que se han completado con éxito el 83% de las salidas programadas sumando un total de 478 horas de vuelo.

En este sentido es de hacer notar que se han realizado en torno al doble de las misiones que, por término medio, se volaban en la anterior sede del TLP, la referida Base Aérea de Florennes. Una espectacular mejora en la operatividad que se debe, sin duda, a las muchas mejores condiciones meteorológicas y la mayor disponibilidad de espacio aéreo con que cuenta Albacete y su entorno. ■