

El programa ENJJPT de entrenamiento conjunto de los pilotos de reactores de la Alianza Atlántica

EDUARDO ZAMARRIPA MARTINEZ
Comandante de Aviación

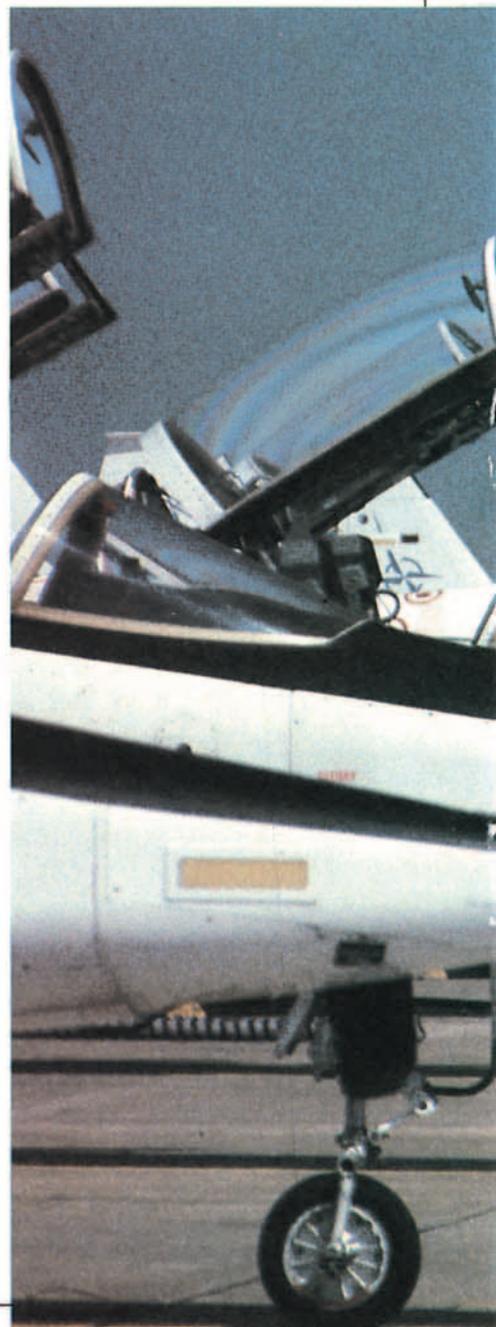
En Wichita Falls, al norte del estado de Tejas, se encuentra una Base Aérea del Mando de Entrenamiento de las Fuerzas Aéreas de los Estados Unidos que podríamos comparar con una frenética colmena. En 1987 los aviones de la Base realizaron 72.459 salidas, un total de ¡88.401 horas de vuelo! Si contamos los movimientos de pistas considerando que una toma y un despegue contabiliza por dos movimientos, la media fue de ¡33.131 movimientos mensuales! La Base se llama Sheppard y ostenta el puesto número once de los aeropuertos estadounidenses por número de movimientos..., sin contar con que opera prácticamente tan sólo cinco días por semana y desde orto a ocaso. En estas páginas se va a tratar de contestar principalmente a dos preguntas: qué se hace allí, y cómo es la organización que permite desarrollar esa intensa actividad aérea.

EN 1965 comenzó el entrenamiento de pilotos de caza y de helicópteros en Sheppard, y no sólo norteamericanos sino también alemanes de la recién reestablecida Luftwaffe. A partir de 1971, y dentro del marco del programa norteamericano de ayuda militar a países amigos, se comenzaron a entrenar allí pilotos vietnamitas, tailandeses y laosianos, trasladándose los helicópteros a otra Base en el estado de Alabama. Dos años más tarde la Unidad recibió el nombre de Ala de Entrenamiento número 80, recuperando el nombre del Ala de Caza norteamericana que en la segunda Guerra Mundial con aviones P-40 Tomahawk intervino intensamente en la campaña del Pacífico, protegiendo entre otras acciones, el famoso puente aéreo de Burma.

Paralelamente a la actividad de Sheppard, en 1972 había comenzado a abrirse paso la idea de unificar el entrenamiento de los pilotos de reactores de la Alianza Atlántica: el lema era "entrenarse juntos para combatir juntos". Los objetivos eran estandarizar el entrenamiento y reducir sus costes al poder unificar servicios y aplicar economías de escala. En 1973

se formó un Grupo de Trabajo con el objeto de analizar este asunto: la conclusión a que llegó fue que la idea era realizable, rentable y operativamente beneficiosa. A continuación se estudiaron las opciones para desarrollar este ambicioso programa: Turquía, Italia y Estados Unidos hicieron propuestas para alojarlo en su territorio. Aunque la idea era establecer el programa en Europa, al menos por parte del Eurogrupo y de su división Euro-Training (que se fusionó con el NATO Training formando el Euro-NATO Training), se decidió aceptar el ofrecimiento norteamericano y establecer en su territorio una Solución a Corto Plazo, de una duración inicial de diez años, posponiendo el estudio de una solución definitiva europea para más adelante. Durante dos años se estudió minuciosamente cómo se llevaría a cabo el programa, se concretaron y detallaron cuidadosamente todos sus aspectos y, en octubre de 1981, el programa de entrenamiento conjunto de los pilotos de reactores de la

Línea de aviones Northrop T-38 en el aparcamiento de Sheppard.





Línea de vuelo del Cessna T-37.

Alianza Atlántica (programa ENJJPT) comenzó a funcionar en Sheppard bajo la estructura del Ala de Entrenamiento de Vuelo número 80 de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos, donde continúa en la actualidad tras su extensión hasta 1993.

No toda la Base de Sheppard, ni siquiera todas sus pistas de vuelo, está dedicada al programa. El Ala 80 ocupa una pequeña parte de las instalaciones de la Base, mientras que en el resto, el Mando de Entrenamiento entrena a reclutas, dispone de diversas



escuelas médicas, de un Ala de entrenamiento técnico que abarca la instrucción en el mantenimiento de aviones, ingeniería, telecomunicaciones, infraestructura... y hasta existe dentro de la Base uno de los hospitales regionales de la Fuerza Aérea norteamericana. De las tres pistas de vuelo, las dos principales, de 13.000 y 8.800 pies de longitud, sirven para la operación de los aviones T-38 y T-37 respectivamente, mientras que otra pista más corta, de aproximadamente 7.000 pies, es utilizada por la aviación civil (aeropuerto municipal de Wichitta Falls).

El programa de entrenamiento conjunto de pilotos de reactores recibe sus alumnos una vez que las naciones participantes han decidido (tras una fase previa de selección a nivel nacional) darles instrucción de pilotos de caza, y permanecen en Sheppard hasta que están listos para realizar (también a nivel nacional) la fase de transición táctica avanzada. La instrucción en Sheppard abarca 260 horas de vuelo y unas 500 horas de instrucción técnica en tierra, que se extienden durante 55 semanas de calendario. La primera parte del programa se desarrolla en avión T-37 y en la fase avanzada se emplea el T-38 que recientemente ha sido sometido a un programa de modernización (principalmente reforzamiento de sus alas y mejoras en sus motores) para extender su vida operativa hasta el año 2010. En Sheppard existen aproximadamente 90 de cada uno de estos dos tipos de aviones de los cuales una parte de ellos son propiedad del gobierno alemán, que los integra en el programa bajo el mismo régimen que los norteamericanos, incluso llevando las insignias estadounidenses en sus alas y fuselajes.

Esta situación de colaboración entre naciones aliadas encuentra su mejor exponente en el campo del personal. El Ala está obviamente bajo mando norteamericano y actualmente mandada por el coronel Travis E. Harrell, que tiene más de 3.000 horas de vuelo en su haber, de ellas más de 600 en combate, y que su anterior destino fue la 406 Ala de Entrenamiento de Cazas Tácticos de Zaragoza, donde dejó buenos amigos entre los mandos españoles de la Base. Su segundo jefe para operaciones es alemán, siendo este puesto ostentado permanentemente por un oficial de esta nacionalidad debido a la alta participación alemana en el programa.

En cuanto al resto de los puestos del Ala, unos son de ocupación fija norteamericana, como el jefe de mantenimiento y jefe de seguridad en vuelo, y otros, como los de jefes de los escuadrones de vuelo y escuadrillas, son ostentados por turnos entre aquellas naciones que aportan un mayor número de alumnos, y por tanto corren con la parte más importante de los costes del programa.

En el programa ENJJPT participan todas las naciones de la OTAN excepto Islandia, Luxemburgo, Francia y España, pero no todas ellas mandan alumnos al mismo, sino que algunas (concretamente Canadá, Grecia, Portugal y Turquía) mandan tan sólo pilotos instructores a Sheppard, con los que compensan a aquellas naciones que por diversas razones no pueden contribuir con el número de pilotos instructores necesarios para entrenar a los alumnos que envían al programa.

Las naciones que no pueden enviar tantos pilotos instructores (que cumplen una estancia en Sheppard como mínimo de tres años) como alumnos, cubren los costes de entrenamiento y sueldos mensuales de los pilotos instructores "extras" que son proporcionados por otras naciones. Por ello las naciones mencionadas anteriormente, que tan sólo aportan pilotos instructores al programa, por un lado prescinden durante tres años de los mismos, pero por otro reciben un entrenamiento gratuito como instructores, realizan cerca de 300 horas de vuelo al año sin coste alguno para la nación a que pertenecen, sus emolumentos personales son costeados por el programa y, obviamente, a su regreso al país de origen poseen una experiencia nueva y un dominio del idioma inglés que les capacita para desempeñar puestos en un marco internacional.

Desde el comienzo del programa, han completado con éxito su entrenamiento en Sheppard cerca de 1.300 pilotos. El porcentaje de bajas en vuelo en el programa, que se dan cuando el alumno no alcanza los niveles de capacidad preestablecidos, por razones médicas u otras causas, se mantiene alrededor del 16.7% previsto inicialmente. Este régimen es inferior a la media de las Fuerzas Aéreas estadounidenses, y se estima que las causas de ello son una selección más exigente de los aspirantes a pilotos de caza para el programa, y la competencia y

experiencia de los pilotos instructores de Sheppard.

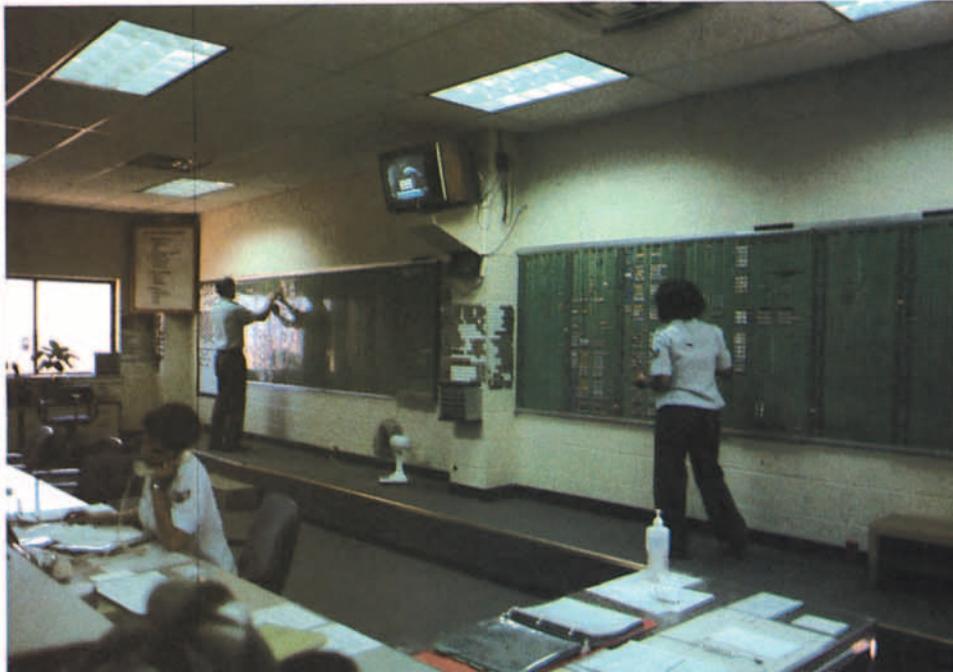
La organización del Ala y la manera de controlar su actividad aérea son dos aspectos que nos enseñan cómo puede lograrse producir un número tan elevado de horas de vuelo al año en una sola Base y entrenar ordenada y efi-

A la derecha, piloto e instructor en T-38 a punto de comenzar el rodaje. Abajo, monumento a la entrada del área del Ala 80. Este avión T-38 tuvo una emergencia en el despegue y los dos pilotos se lanzaron en paracaídas resultando ilesos. El avión pudo ser todavía utilizado para este último servicio. Buen material. Más abajo cámara barométrica para entrenamiento de los pilotos.





Bajo estas líneas T 37 pintado recientemente con los colores que irán sustituyendo a la pintura que tenían hasta ahora. Abajo, sala de operaciones.



cazmente a un número tan alto de pilotos.

El Ala se compone de tres escuadrones, uno básico con aviones T-37, otro avanzado con aviones T-38, y un tercero con ambos tipos de aviones, encargado de la preparación de pilotos instructores y de desarrollar la mayor parte de las materias teóricas que estudiarán los alumnos durante el curso.

Aproximadamente llegan a Sheppard 320 alumnos al año, pero lo hacen escalonadamente en ocho veces, constituyendo ocho "clases" o pequeñas promociones, cada una de las cuales será dividida en dos escuadrillas. Esta entrada gradual y posterior división permite escalar la instrucción y una mejor gestión de las instalaciones disponibles.

Cada escuadrón tiene ocho de las escuadrillas antes mencionadas, la mitad de las cuales estudia por las mañanas y vuela por las tardes, mientras la otra mitad cumple el horario inverso; estos horarios se cambian semanalmente. En conjunto cada escuadrón tiene cuatro niveles de instrucción (dos escuadrillas por cada nivel) y los pilotos vuelan una semana por las mañanas y la otra por las tardes. Al terminar la instrucción básica en el escuadrón de T-37 los alumnos pasan al escuadrón avanzado a volar en T-38.

Cada escuadrilla programa los vuelos que necesita para sus pilotos con tres semanas de anticipación (actualizando estos cálculos todas las semanas) con la ayuda de un ordenador que lleva el control de lo que hace cada alumno en cada clase de vuelo, cómo lo hace, qué le queda por hacer, y cómo va en todo momento, retrasado o adelantado, respecto al programa previsto.

Para aliviar la carga de tráfico en las dos pistas de Sheppard dedicadas al programa ENJJPT, se utilizan los aeródromos cercanos de Frederik y Clinton-Sherman. Una cuidadosa programación de sectores de vuelo, a los que son conducidos los aviones después del despegue por Control Aéreo Civil y una rigurosa disciplina de vuelo hacen que sea posible coordinar el gran volumen de vuelos diarios.

Obviamente es necesario disponer de un gran número de períodos de vuelo al día, por ello el horario de actividad aérea en Sheppard es orto-ocaso. Los primeros ponen en marcha sus motores cuando todavía no ha des-

puntado el día y los vuelos se desarrollan sin interrupción hasta que anochece... si no hay ese día vuelo nocturno.

Otro aspecto interesante en este programa es el mantenimiento. Desde el principio se acordó que sería llevado a cabo mediante contrato con la industria civil. Inicialmente ganó el concurso público la empresa Northrop, pero desde 1987 (pues el contrato sale a concurso cada cinco años), es la empresa Dyn Corporation la que por una cifra aproximada de unos 15 millones de dólares anuales se encarga de todos los escalones de mantenimiento incluido el mantenimiento en pista. En este contrato la empresa se compromete a aportar las herramientas normales de trabajo pero no las específicas para los dos tipos de aviones del programa. Las piezas de repuesto son proporcionadas por la Fuerza Aérea norteamericana (con lo que se obtienen economías de escala, ya que el Mando de Entrenamiento dispone de un gran número de T-37 y T-38 y de un buen sistema de mantenimiento). Gran parte de los 15 millones de dólares del contrato se dirigen anualmente, a través de los sueldos de los cerca de 500 puestos de trabajo que origina, al área local, contribuyendo a su desarrollo económico. En conjunto el resultado de este sistema de mantenimiento es juzgado altamente satisfactorio y los porcentajes de aviones operativos alcanzan una media de 80% en el caso del T-38 y del 85% en el del T-37.

Un exponente de la hospitalidad norteamericana y de la atención que en todos los sentidos dedica la población de la zona a este programa, y posiblemente indicador del interés económico que tiene para el área de Wichitta Falls el establecimiento del mismo en su territorio, es el hecho sociológico que constituye el sistema de "sponsors" o patrocinadores del programa ENJJPT.

Entre las personas (e incluso organizaciones o clubs) más relevantes de Wichitta Falls en el terreno humano y sin duda alguna del mundo de la empresa, existen quienes apadrinan o patrocinan a los participantes en el programa de una u otra nación, o incluso a los diferentes escuadrones del Ala 80, introduciendo a alumnos y profesores en la vida de Wichitta Falls, aconsejándoles en aspectos legales y, en conjunto, ofreciéndoles todo el calor de la tradicional hospitalidad nortea-

mericana, logrando lo que se expone en el lema de una de estas organizaciones: "corralling friends for Wichitta Falls". Todos los participantes europeos en el programa son además nombrados ciudadanos honorarios del Gran Estado de Tejas por el gobernador del mismo.

Entrando en las implicaciones financieras del programa parece que una pregunta salta a la vista: ¿cuánto cuesta el curso completo de un piloto?

Las naciones participantes aprueban cada año el presupuesto total del programa para el año siguiente y cierran y liquidan el del año anterior. De acuerdo con los alumnos que cada nación ha enviado al programa se reparten los costes de ese presupuesto. Como se dijo anteriormente, las naciones deficitarias en pilotos instructores tienen que costear todos los gastos de los pilotos instructores extras que aportan otras naciones. El uso de los T-37 y T-38 también es un coste adicional, estipulado como un porcentaje de los gastos anuales de ciertos capítulos del programa, repartiéndose la cantidad resultante entre las naciones propietarias de los mismos. Este procedimiento permite a los países disponer de aviones para el entrenamiento de sus pilotos a un coste muy inferior al que implicaría su compra. En total la cifra de lo que cuesta a cada nación la instrucción de un piloto en este programa es del orden de 437.000 dólares.

¿Qué representa para Estados Unidos ser anfitrión de este programa y alojar en su territorio todos estos vuelos y pilotos de la Alianza Atlántica? Una primera aproximación nos lleva a contemplar varios aspectos.

Primeramente, y en mayúsculas, representa una contribución de los Estados Unidos a la Alianza Atlántica. Hay países como Alemania, Noruega, Holanda y Dinamarca que confían el entrenamiento del cien por cien de sus pilotos de caza a este programa. "Entrenarse juntos para combatir juntos" es un lema que ya se ha mencionado al principio de este artículo.

Además, estos futuros profesionales de sus Fuerzas Aéreas respectivas formarán lazos de amistad y comprensión que perdurarán durante toda su vida profesional.

En el aspecto operativo y económico de la defensa, hay dos factores de gran importancia: la normalización del entrenamiento



Sala de control de mantenimiento similar a las de las alas españolas.



"Territorio noruego", sala similar a la que tiene cada nación participante en el programa.



Entrenamiento en el uso del paracaídas.

y la reducción de sus costes. Ya se ha hecho mención a los mismos y no es necesario insistir en ellos.

Finalmente, desde el más puro punto de vista económico en cuanto al país anfitrión se refiere, qué duda cabe que el desarrollo del programa en Wichita Falls tiene un impacto económico directo para su área geográfica. Hay que recordar el contrato de mantenimiento que proporciona puestos de trabajo a cerca de 500 personas, y conviene notar que el presupuesto total anual del programa, del orden de 80 millones de dólares, implica contratos, construcciones y gastos que se realizan en el país anfitrión. Por último, y no de menos interés, hay que tener en cuenta la inyección líquida financiera permanente en el circuito económico de la zona que constituyen los gastos personales de los alrededor de 300 profesores y otros tantos alumnos que están permanentemente en Sheppard, cuyos emolumentos totales no es disparatado situarlos en una cifra superior a los 20 millones de dólares anuales.

En resumen, puede concluirse que el programa de entrenamiento conjunto de los pilotos de reactores de la Alianza Atlántica que actualmente se desarrolla en Sheppard es un verdadero éxito y un exponente de la cooperación internacional entre países aliados. El programa produce cerca de 300 pilotos anualmente con un gran nivel de calidad en el entrenamiento y una alta cota de seguridad en vuelo, contribuyendo al mejor entendimiento entre Fuerzas Aéreas que deben estar preparadas, si las circunstancias lo hicieran inevitable, para combatir unidas.

Sacaría el lector una impresión errónea de estas páginas si pensara que 90.000 horas al año, la instrucción de más de 300 pilotos y el control de cerca de 200 aviones, todo en una sola Base, es algo solamente alcanzable con unos medios abrumadores, enormes instalaciones y espacios aéreos desérticos e inmensos. Este programa, tal y como se lleva a cabo en Sheppard, es el fruto de una cuidadosa preparación, de una organización adecuada, del empleo de una jornada de actividad aérea de cerca de 16 horas, y del trabajo eficaz de un gran número de profesionales que diariamente dan lo mejor de sí mismos para el éxito de un programa cuyos resultados justifican ampliamente el esfuerzo realizado. ■