

Open Skies 09: Tratado de Cielos Abiertos

FRANCISCO J. BRIONES RUIZ
Teniente Coronel de Aviación

Una vez más el Ala 31 ha participado en una misión Open Skies, una interesante cooperación internacional a partir de un acuerdo firmado en Helsinki en el año 1992, mediante el cual los países signatarios se comprometen a autorizar vuelos de observación sin restricciones dentro de sus fronteras, con el fin de permitir una máxima transparencia en cualquier actividad nacional. Este tratado según su propia definición permite un mutuo conocimiento y aumento de la confianza, dando a todos los países participantes, independientemente de su tamaño, un papel directo, recopilando información acerca de fuerzas militares y actividades que éstas llevan a cabo.

La primera misión de este año se llevó a cabo sobre territorio ucraniano durante la semana del 23 al 27 de marzo, operando el Hércules del Ala 31 desde las instalaciones que la Fuerza Aérea ucraniana posee en el aeropuerto internacional de Boryspil, situado a unos 30 kilómetros de la capital, Kiev.

Esta misión requiere un planeamiento previo de las rutas, estudiadas por la UVE (Unidad de Verificación Española) y coordinadas con las tripulaciones a efectos de mantenimiento de altitudes, radios de viraje, ejes de pasada etc, así como una preparación específica de la aeronave para realizarla. Esta consiste en la instalación de un pod (sistema COPS) equipado con cámaras fotográficas bajo el plano izquierdo, en el lugar correspondiente al depósito externo, así como la confi-

guración de la cabina de carga, dotándola de las consolas necesarias para la operación de los equipos y de unos pallets de asientos para adecuarlo a las necesidades y proporcionar mayor comodidad a los miembros del equipo, compuesto al menos por un especialista en el manejo de cámaras KS-87 y otro especialista en procesado y dupli-



cado fotográfico, necesarios para garantizar el desarrollo de la misión.

El T-10 partió de Torrejón hacia la Base Aérea de Melsbroek en Bruselas el día 20 de marzo. Esta Base es la sede del 15th Wing Air Transport belga, unidad que opera el C-130 en ese país. En concreto el 20th Squadron, cuenta con 10 unidades. Una vez allí, se procedió a la instalación del citado pod, siempre bajo la supervisión de los miembros de la tripulación.

El día 23 se despegó con el pod instalado y con indicativo Open Skies, hacia la base aérea de Pardubice en la República Checa, donde se recogió al

equipo Open Skies checo, dentro del cual se encontraba el Mission Commander de la misión. Tras la llegada a dicha base y la recepción, se procedió directamente a la sala de briefing para realizar las presentaciones, previsión meteorológica, briefing ATC, seguridad de vuelo y todas las coordinaciones necesarias entre los miembros del equipo. En esta ocasión además de los miembros checos y españoles, se contó con la presencia de dos oficiales de intercambio, uno eslovaco y otro polaco. Además de ultimar detalles relativos al vuelo, se comentaron aspectos relacionados con la estancia en Ucrania.

Al día siguiente se voló hacia Kiev, donde, una vez más, se procedió a las presentaciones y se coordinaron detalles. Se comunicó el Plan de Misión y las rutas propuestas a los miembros de la Fuerza Aérea ucraniana y se dio el briefing meteorológico con la previsión para la semana en que se operaría. Inicialmente era poco halagüeña debido a un frente que invadiría toda Europa del este. En base a estos datos y dada la necesidad de operar en visual y con la mínima nubosidad, se determinó el jueves como el día más favorable para realizar la misión. Una vez posicionados, el país observador dispone de 96 horas para llevarla a cabo.

Hasta el día previo al vuelo el trabajo por parte de los miembros del equipo Open Skies consistió en coordinar los últimos detalles con la Fuerza Aérea ucraniana una vez decidido finalmente cuál de las rutas propuestas se iba a realizar sin restricciones, sólo de-



pendiendo del tiempo en vuelo y de las condiciones meteorológicas. Se da un briefing de seguridad ante una eventual emergencia y se comentan ligeras modificaciones en los procedimientos.

La tripulación realiza un estudio exhaustivo de dicha ruta: cálculo de combustible, altitudes de seguridad, zonas prohibidas y peligrosas y cálculo de radios de viraje para evitar penetrar en las fronteras de los países colindantes, Bielorrusia, Polonia y Moldavia, puesto que la ruta en algunos casos queda muy próxima a ellas. Asimismo, el navegante introduce en la base de datos los puntos de la ruta a sobrevolar.

Por parte de los miembros de la Fuerza Aérea ucraniana y tras la apertura de los sensores a bordo del avión que venían tapados durante los vuelos de tránsito, se procede a la inspección de los mismos para comprobar que cumplen los requisitos de lo pactado en el acuerdo. Tras esta inspección y para llevar a cabo el vuelo, el Mission Commander y el país sobrevolado deben mostrar mutua conformidad, siendo posible a petición de una de las partes, realizar previamente a la misión un vuelo de demostración que en este caso no fue necesario.

El día de la misión, embarcaron en el C-130 los miembros del equipo, así como los de la Fuerza Aérea ucraniana, que supervisan algunos aspectos del vuelo y asesoran en lo que se pudiese necesitar. A la cabina de vuelo de nuestro avión se incorpora un oficial navegante ucraniano, especialidad dentro de su Fuerza Aérea. Tras el despegue y una vez librada la frecuencia

de aproximación Kiev, se contacta con la agencia de control militar Ucraniano, similar al Control Aéreo Operativo del que se dispone en España. Es en ese momento cuando se hace cargo de las comunicaciones el navegante, limitándose la tripulación a seguir la ruta establecida con el FMS. A requerimiento de la UVE, el 90% de



Ultimando detalles justo antes del vuelo.

la ruta se vuela a una altitud de 10.000 pies MSL y a una velocidad de 220 KIAS. El estudio de los radios de viraje y anticipaciones es esencial para realizar las fotografías adecuadamente ya que las cámaras requieren que el avión se encuentre en vuelo recto y nivelado. En esencia, se trata de sobrevolar cada uno de los puntos de la ruta con el eje establecido de pasada y con planos nivelados, en cada tramo. 15 segundos antes de cada punto de activación de sensores, el navegante da el aviso correspondiente a los operadores de la consola para activar los sensores.

La duración del vuelo realizado fue de cinco horas aproximadamente, recorriendo el país en sentido antihorario, sobre 10.000 pies de altitud. Como cu-

riosidad se pudo contemplar desde el aire la central nuclear de Chernobyl y el encofrado que cubre sus reactores, así como el aeródromo de Lviv, donde el 27 de julio de 2002, en el transcurso de una exhibición aérea se produjo el accidente de un Sukhoi SU-27 que costó la vida a 84 personas, lugares tristemente marcados por la tragedia. Pese a que las nubes entorpecieron en ocasiones el trabajo de las cámaras, todo el equipo estuvo de acuerdo en que el desarrollo de la misión fue plenamente satisfactorio y la experiencia enriquecedora para todos los participantes.

Resumiendo, el tratado Open Skies ofrece a los 34 países participantes, la obtención de información de forma abierta, permitiendo a los países sig-

natarios la máxima transparencia en el interior de las fronteras de los demás países. El Ala 31 participa activamente en este tipo de misiones, realizando normalmente unas 2 misiones al año, principalmente en países de Europa del Este. Asimismo supone una extraordinaria oportunidad para trabajar codo a codo con miembros de otras fuerzas aéreas.

EL POD COPS (C-130 OPEN SKIES POD SYSTEM)

El grupo de usuarios del pod COPS está compuesto por diez países, Bélgica, Canadá, Francia, Grecia, Italia, Luxemburgo, Holanda, Noruega, Portugal y España. El sistema está diseñado para ser montado en una aeronave tipo C-130H y no requiere ninguna modificación permanente al avión, no afectando a las características de vuelo de éste.

Los sensores incluidos en el pod son cuatro cámaras de focal fija: una KS116 panorámica, y tres KS87B (una vertical y dos en oblicuo) todas ellas con película de 5 pulgadas, además de dos videocámaras SEKAI, una en vertical y otra apuntando en dirección de vuelo con capacidad de zoom para mantener a los operadores de sensores siempre orientados ■