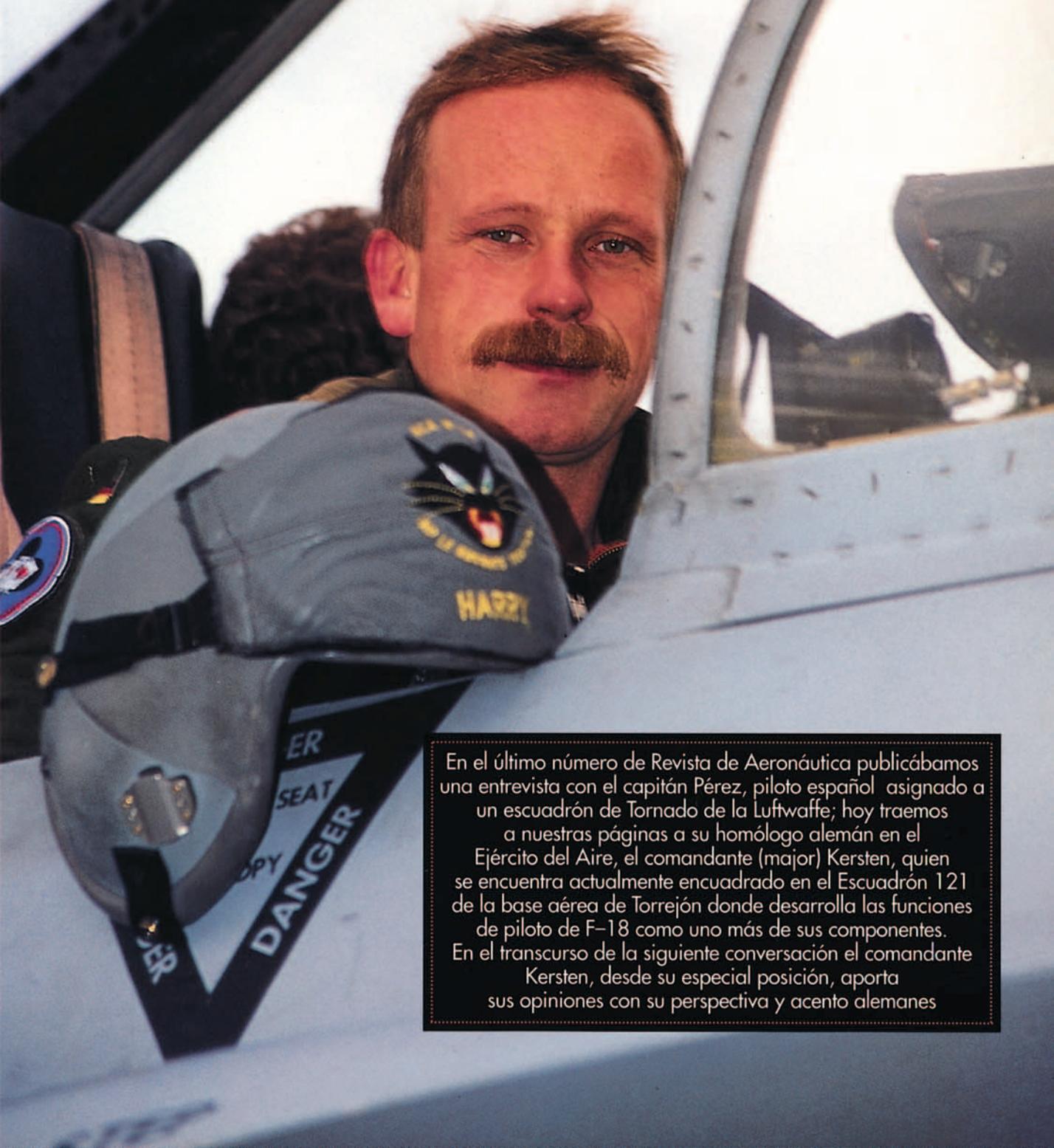


Entrevista con
el comandante Kersten

Con acento alemán

JOSÉ TEROL ALBERT
Capitán de Aviación
Fotografías del Autor



En el último número de Revista de Aeronáutica publicábamos una entrevista con el capitán Pérez, piloto español asignado a un escuadrón de Tornado de la Luftwaffe; hoy traemos a nuestras páginas a su homólogo alemán en el Ejército del Aire, el comandante (major) Kersten, quien se encuentra actualmente encuadrado en el Escuadrón 121 de la base aérea de Torrejón donde desarrolla las funciones de piloto de F-18 como uno más de sus componentes. En el transcurso de la siguiente conversación el comandante Kersten, desde su especial posición, aporta sus opiniones con su perspectiva y acento alemanes



El comandante Kersten sobrevuela el Mediterráneo en las proximidades de la isla de Ibiza en una misión del ejercicio Adventure Exchange 95.

HARALD David Kersten, "Harry", es piloto de reactores en la Luftwaffe, habiendo volado aviones como el Piaggio-149D, el T-37 y T-38 en Estados Unidos, F-4E y el F-4F, avión éste último en el que ha acumulado más de 2.000 horas de vuelo. Su última unidad en Alemania fue la JG 74 (Jagdgeschwader o ala de caza) de la base de Neuburg/Donau en Baviera, donde era instructor de vuelo del F-4F Phantom especializado en el radar APG-65 (el mismo del que dispone el F-18) y en el misil AMRAAM.

—¿Había estado antes en España?

—Estuve aquí en los años 70 y 80 como turista en lugares como Palma de Mallorca, Ibiza o Lloret de Mar. A partir de 1984 llevé a cabo misiones de "cross-country" (misiones de navegación a otros países realizadas generalmente los fines de semana) en Madrid, Málaga o las Islas Canarias.

—¿Qué opinión tenía sobre nuestro país antes de vivir en él?

—Para mí era un país de sol y de vacaciones como cualquier otro del Mediterráneo. Ahora lo veo como mi segundo hogar, estoy muy relacionado a nivel de amistades, profesional y culturalmente, y son relaciones que no quiero perder nunca.

—¿Qué razones le llevaron a ser voluntario para el intercambio de tripulaciones con el Ejército del Aire?

—Este intercambio era muy codiciado por cualquier piloto alemán; además el volar el F-18 y el vivir en España representaban una oportunidad extraordinaria.

—¿Qué perfil profesional exigía la Luftwaffe para poder ser seleccionado?

—Se requería un piloto de F-4, capitán o comandante, con una alta experiencia operativa (se valoró principalmente el ser graduado en una Weapons School).

—¿Qué estudios de español ha realizado?

—Únicamente un curso intensivo de cuatro meses en ECIFAS (Escuela Conjunta de Idiomas de las Fuerzas Armadas) en Madrid.

—¿Qué otros intercambios de pilotos de reactores tiene la Luftwaffe?

—Tenemos pilotos volando en régimen de intercambio en Estados Unidos (F-16, F-15 y F-111), en Gran Bretaña (Tornado IDS y ADV), en Holanda (F-16), en Canadá (F-18), en Italia (Tornado), en Francia (Mirage), etc...

CUESTIONES AERONAUTICAS

—¿Cómo es la selección y el entrenamiento de un piloto en la Luftwaffe?

—Para ingresar en la Academia de la Luftwaffe el aspirante a piloto debe demostrar sus cualidades ante un tribunal de psicólogos de vuelo civiles y pasar un exhaustivo reconocimiento médico en el Instituto de Medicina Aeronáutica de la Luftwaffe. Después de nueve meses en la Academia se realiza un curso de vuelo en monomotor de hélice en Estados Unidos, de cuya calificación depende el poder realizar el curso de reactores.

—¿Qué destacaría de su toma de contacto con el F-18?

—El hecho de volar un avión monoplaza y las extraordinarias posibilidades que el avión tiene.

—¿Echa de menos la figura del operador de armas/navegante?. ¿Es necesaria en un avión de combate?

—He volado toda mi etapa de Phantom (1983-1994) con WSO (operador de armas). En el F-18, con una aviónica perfectamente integrada, la figura del WSO no es necesaria, pero en ocasiones echo de menos otro par de ojos. A nivel general creo que cuando existe un alto grado de compenetración y entrenamiento entre piloto y WSO una tripulación de dos es la mejor solución, aunque es más caro, más pesado y necesita un entrenamiento más complejo.

—¿El radar APG-65 del F-4F alemán es idéntico al del F-18 español?

—El radar en sí es el mismo, pero los controles y las presentaciones son diferentes, en el F-18 está mejor integrado.

—¿Qué opinión tiene sobre el MIG-29 tras su incorporación al inventario de la Luftwaffe?

—Es uno de los aviones con mejor

maniobrabilidad del mundo, sin embargo tiene una autonomía limitada, una aviónica anticuada y problemas logísticos que impiden considerarlo como un avión de combate para las próximas décadas en la Luftwaffe.

—¿Cómo va a influir la aparición del misil AMRAAM en las tácticas de combate BVR (larga distancia) en el futuro?. ¿Va a disminuir la importancia de la maniobrabilidad en los aviones de combate?

—El AMRAAM ya es operativo en algunas fuerzas aéreas y ha sido empleado con éxito; en los ejercicios de la OTAN actualmente se practican tácticas considerando su empleo/defensa por lo que hay que hablar más de presente que de futuro. La teoría de que con mejores misiles la importancia de la maniobrabilidad disminuye es muy antigua, pero al final siempre se ha demostrado lo contrario y la necesidad de lograr una maniobrabilidad mejorada vuelve a tener prioridad a la hora de diseñar un nuevo avión de caza.

—¿Qué es lo que más le ha sorprendido de los escuadrones españoles?

—La amistad y el sentimiento de familia —hace mucho hincapié en esto— que existe entre los pilotos; en el Ejército del Aire todo el mundo se conoce.

—¿En qué se diferencian y en qué se parecen los pilotos alemanes y los españoles?

—Creo que los pilotos españoles han elegido esta profesión en una gran proporción por razón de sus raíces familiares con antecedentes militares, algo que no es tan normal en el caso de los pilotos alemanes; aparte de esto, pienso que la mentalidad de los pilotos de nuestros países se parece mucho y tenemos más cosas en común que con otros países.

—¿Tiene alguna anécdota especial que le haya ocurrido en España?

—En mi Escuadrón en Alemania la jornada laboral comenzaba oficialmente a las 07:30, pero la mayoría del personal se encontraba en



la base a las 07:00. En Torrejón se comienza a trabajar también a las 07:30 por lo que en mi primer día de trabajo estuve en la base a las 07:00; llegué a pensar que me había confundido y que era festivo pues a las 07:25 todavía no había aparecido nadie.

—¿Qué planes profesionales tiene para el futuro?. ¿Volver a España?

—Dentro de la Luftwaffe existe una gran variedad de destinos interesantes a los que tendré acceso gracias a este intercambio, a haber volado el F-18 y a hablar español. Para mí es importante el sacar provecho de estas experiencias en mi futuro destino. El volver a España es algo que nos encantaría a mi familia y a mí, pero los destinos son escasos y existen pocas posibilidades de regresar como militar.

El ocupar la cabina del F-18 ha supuesto un gran sueño hecho realidad para el comandante Kersten.

—¿Qué le gustaría llevarse de España cuando vuelva a su país?

—No queremos perder nunca el idioma ni el horario español para salir o para comer, creo que es algo que ya llevamos grabado para siempre tanto mi familia como yo.

—Algo que quiera añadir.

—El haber volado el F-18 en cielos despejados y en espacios poco limitados ha significado para mí el alcanzar la cumbre de mi carrera aeronáutica.

Aquí despedimos a este piloto alemán de F-18. Muchas gracias "Harry" y recuerde: *Such ihm nicht drei Beine...*, o lo que es lo mismo: "No le busques tres pies..." ■

Defina cómo ha cambiado su opinión sobre...

	ANTES	AHORA
ESPAÑA	Sol	Tapas
ESPAÑOLES	Toreros	Una gran familia
PAELLA	De toda España	Sólo de Valencia
COSTA DEL SOL	Vacaciones	No volveré, quiero evitar al turismo alemán
EL EJÉRCITO DEL AIRE ESPAÑOL	Desconocido	Mucha eficacia con poco dinero
EL F-18	Un sueño	Una realidad