



TLP-95

¿Consolidación operativa de la ECAO-2!

CARLOS RIVERO HIDALGO
Comandante de Aviación

DESDE la implantación de la Circulación Aérea Operativa (CAO), este ejercicio aéreo no ha sido el primero en el que el personal de la Escuadrilla CAO nº2 ha participado operativamente.

Desde febrero de 1994, año en que esta unidad asumía los cometidos que de acuerdo con la legislación vigente le corresponden (ver cuadro 1), es decir, CONTROL de los vuelos de la CAO bien sea bajo reglas visuales o instrumentales (ver cuadro 2) y COORDINACION de los vuelos de la Circula-

ción Aérea General (CAG) de acuerdo con el principio de utilización flexible del espacio aéreo, se ha colaborado en todos aquellos ejercicios aéreos que se han desarrollado en su Área de Responsabilidad (FIR/UIR SEVILLA); a saber, DAPEX's, DYNAMIC IMPACT, RESOLUTE RESPONSE, TRAMONTANA, LINKED SEAS, TAPON y por último en el TACTICAL LEADERSHIP PROGRAMME (TLP-95).

Durante la preparación y programación del ejercicio, uno de los aspectos importantes a tener en cuen-



ta era lo relativo a la reserva y utilización del espacio aéreo. En este caso el ejercicio se iba a desarrollar en todo el FIR/UIR SEVILLA, por lo que era necesario delimitar al máximo la utilización de ese espacio en zonas días y horas, de tal manera que ello no interfiriera el desarrollo normal de las actividades aéreas que los distintos usuarios normalmente hacen de él, ya que el TLP-95 se iba a desarrollar durante prácticamente todo el mes de octubre.

Por tal motivo en el mes de septiembre se celebró una reunión en la Sección de Espacio Aéreo (SESPA) de la División de Operaciones (DOP) del Estado Mayor del Aire (EMA), donde bajo la dirección y coordinación de SESPA acudieron representantes del Estado Mayor del Ejército de Tierra, de la Armada, del Mando Operativo Aéreo (MOA), del Estado Mayor del MAEST, de las bases aéreas de Morón, Talavera y San Javier, así como del Centro de Control de Tránsito Aéreo de Sevilla (ACC SEVILLA) y de la ECAO-2.

En la citada reunión se establecieron y delimitaron las zonas aéreas en las que iba a desarrollarse este ejercicio de acuerdo con las necesidades del Mando Operativo Aéreo y del TLP Staff, así como fechas de utilización, de acuerdo con una máxima siempre presente: **flexibilidad del espacio aéreo**, es decir una adecuada coordinación civil-militar en tiempo real, de tal manera que puedan operar a la vez tanto la circulación aérea general como la operativa, así como que el resto de unidades militares de cualquier Ejército no participantes en el TLP pudieran seguir realizando sus actividades programadas.

Para poder llevar a cabo estos cometidos de **control y coordinación** durante el ejercicio era necesario realizar una serie de acciones:

- Proporcionar información a los controladores de ACC SEVILLA y a todos los controladores de la ECAO-2 que iban a participar en el mismo.

- Establecer las líneas de comunicaciones necesarias.

- Adquirir toda la información relativa a las actividades aéreas que iban a desarrollarse con un mínimo de anticipación.

- Resolver los posibles conflictos de utilización



de espacio aéreo que pudieran plantearse, de acuerdo con las necesidades del ejercicio.

INFORMACION A CONTROLADORES DE LA CAG Y CAO

A la vista de los requerimientos del TLP Staff y del MOA, y previamente al inicio de las actividades aéreas, se convocó una reunión en el ACC SEVILLA, de tal manera que la Sección de Operaciones de la ECAO-2 proporcionó a la División de Control de este Centro de Tránsito Aéreo toda aquella información relativa al planeamiento y desarrollo del TLP, preparándose un dossier en el que se indicaba:

- Una introducción en la que se explicaba el contenido de la fase práctica de los cursos de entrenamiento avanzado del Tactical Leadership Programme de la Escuela de la OTAN.

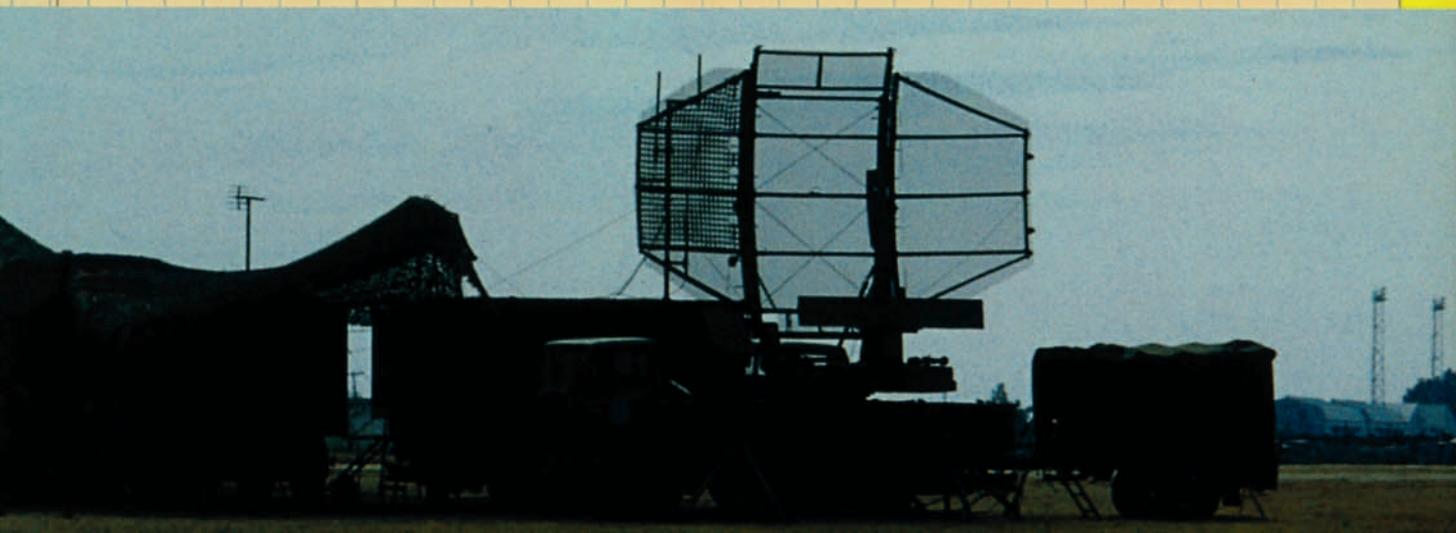
- Descripción de las zonas y rutas activadas y reservadas para llevar a cabo el ejercicio con indicación de fechas y horarios.

- Lista de participantes con especificaciones de indicativos y respondedores (IFF).

- Listado de frecuencias radio tierra-aire.

- Aspectos relativos a operaciones en tierra.

- Aspectos relativos a salidas y recuperaciones de la Base Aérea de Morón o alternativa.

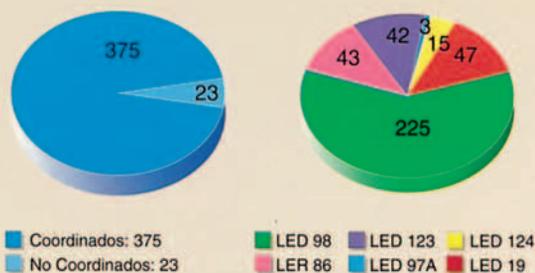


A la vista del citado dossier, la Jefatura de Operaciones del ACC SEVILLA difundió entre Jefes de Sala, Supervisores y Controladores toda la información disponible, así como nombró un supervisor de sala adicional durante los días de ejercicio, de tal manera que pudieran llevarse a cabo las operaciones aéreas con el grado máximo de coordinación civil-militar.

Paralelamente la Sección de Operaciones de la ECAO-2 hizo lo mismo con todos los controladores de la CAO que iban a participar en el TLP-95 y nombró un supervisor de equipo adicional que igualmente facilitara la máxima coordinación civil-militar, proporcionara la información actualizada proveniente del TLP Staff y MOA a través de un enlace de esta Unidad comisionado en el BOC de la Base Aérea de Morón, resolviera los posibles conflictos y peticiones de espacio aéreo, así como todo aquello relacionado con el control de los aviones participantes en el mismo.

Aviones de la CAG coordinados durante el ejercicio TLP-95

Cuadro 3



BRIEFING GENERAL EN LA BASE AEREA DE MORON.

EL día 04 de octubre, una vez establecido el BOC y habiendo llegado ya a Morón todos los participantes en el Ejercicio, representantes de la

europea en la que se pueda realizar un despliegue de esta categoría. Ha sido una oportunidad magnífica".

¿ PERO QUÉ ES LA T.L.P. ?

Con sede en la ciudad de Florennes, Bélgica, este programa no pretende otra cosa que impartir cursos para la formación de líderes "que planeen y ejecuten misiones complicadas dentro de escenarios lo más realistas posible. Es una especie de de curso "top-gun" para aire-suelo principalmente, aunque también tiene connotaciones aire-aire. En definitiva, de lo que se trata es de enfrentar a las tripulaciones en condiciones muy reales y conseguir que, tanto los instructores como los alumnos, afronten a estas situaciones planeando las operaciones de la mejor forma posible". Son palabras de uno de los coordinadores del ejercicio.

"WEAPON TACTICS INSTRUCTOR"

Con la presencia de pilotos americanos, se podría pensar que los EE.UU. carecen de estos cursos, o que participan por interés, colaboración, o simplemente por pertenecer a la OTAN. Al preguntar, hemos obtenido la siguiente respuesta: "Los americanos tienen un curso parecido, aunque de una duración mayor y esta pensado de otra forma. Se llama "Weapon Tactics Instructor", y básicamente es un equivalente a este curso, aunque sus clases y su contexto son mucho más intensos. De hecho, los americanos están contemplando cada vez más el T.L.P. como un curso de gran categoría y credibilidad. Efectivamente, los americanos siempre participan en estos cursos, y lo que es curioso es que en cualquier operación real que se realiza, los jefes de "paquete" normalmente son pilotos que tienen ó el curso de instructor de armas norteamericano, ó el

TACTICAL LEADERSHIP PROGRAMME

MANUEL VALENZUELA LARA
Capitán de Aviación

EN LA BASE AÉREA DE MORÓN

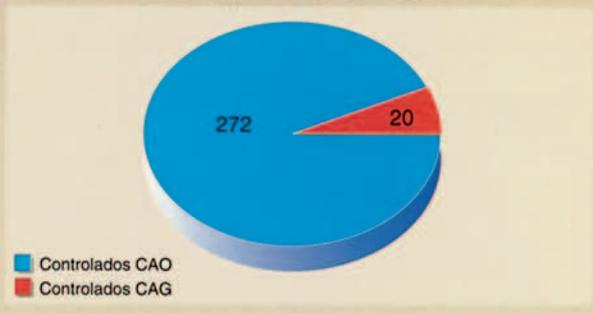
Con un tiempo espléndido se ha celebrado en la Base Aérea de Morón de la Frontera el Ejercicio Tactical Leadership Programme (T.L.P.) que ha reunido a ocho países, todos ellos miembros de la OTAN, durante casi todo un mes.

De los preparativos y medios dispuestos para llevar a cabo la misión encomendada a la Base de Morón se habla en otro artículo de este "dossier"; pero podemos adelantar que ha representado todo un reto para la base alcanzar el nivel deseado dando la imagen de ser una base moderna y preparada para cualquier esfuerzo que se le pueda pedir.

LA MAQUINARIA AÉREA

La presencia de casi 40 aviones de caza de varios modelos, era una imagen olvidada que pronto despertó el interés de todos. Los despegues en oleada de hasta 24 aviones era todo un espectáculo. Recordar las palabras que el coronel jefe de la base dirigía en la rueda de prensa a los periodistas, nos dará una idea de la imagen que quedó grabada en la retina de todos los asistentes: "Han podido observar que las operaciones aéreas no hay quien las pare. Cuando esta decidido un despegue de la categoría que Vds. han podido ver, ya no hay quien pare la maquinaria aérea. Creo que han tenido la ocasión de presenciar un despegue verdaderamente interesante. Es muy difícil encontrar, hoy por hoy, una base

Aviones correspondientes al ejercicio TLP-95 Cuadro 4



Jefatura de Operaciones del ACC SEVILLA y de la ECAO-2 asistieron al Briefing General donde se expusieron todos los aspectos relativos a seguridad interna, logística y operaciones aéreas, donde hubo oportunidad de establecer y confir-

curso T.L.P., o sea, que los dos cursos denotan una escalificación en los pilotos que hace que sean los preferidos por los jefes para intervenir en este tipo de misiones ó para planearlas".

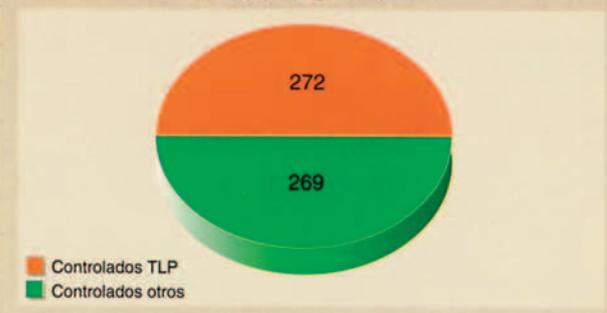
! MONEY, MONEY !

Podría pensarse que la participación en los gastos de este colosal ejercicio, sería sufragado en función de la riqueza del país participante, pero no es así. Cada país paga en función de las plazas que solicita. Así, Noruega, por ejemplo, participa con cuatro aviones. España, que participa con otros cuatro, esta exenta de pago por haber sido el país anfitrión de este año. Otros países participan con dos o sólo un avión, dependiendo de la cantidad que quieran pagar. En esta ocasión hemos visto aviones de Inglaterra, Holanda, Francia, Bélgica, USA, así como de Alemania, Noruega, y por supuesto de España, que ha participado con cuatro F-18, realizando el curso y cuatro F-1 como observadores y "external fighters" en apoyo de las operaciones.

UNA MAQUINARIA BIEN ENGRASADA

El Coronel Verhaeren, Jefe de la T.L.P. en Florennes, manifestaba que había otros países que habían solicitado su incorporación al programa como miembros permanentes. Hemos preguntado cuál era su punto de vista al respecto, y ha manifestado que: "Por supuesto, cuanto más gente participe, con medios diferentes y opiniones distintas, el curso se enriquece mucho más. Cuanto más países conformen el programa, más barato sería el curso por cada participante, lo que sería muy positivo. Tener la oportunidad de reunir tantos medios, tan diferentes y de distintos países, con una filosofía y mentalidad distinta por parte de cada uno de los pilotos, es muy raro. Estos cursos nos brindan la oportunidad de

Aviones correspondientes al ejercicio TLP-95 Cuadro 5



mar todos los aspectos relativos a procedimientos y modo de actuación de las tripulaciones aéreas y controladores de Torre (TWR), Aproximación (APP) y Control Aéreo Operativo (CAO), así como controladores de la Defensa Aérea (PEGASO y

reunir a todos, para que hablen de su sistema, del mejor empleo del mismo, y fuerza a todos a pensar la mejor manera de hacerlos trabajar juntos como una maquinaria bien engrasada.

Ante tanto personal desplegado, más de 400 personas, de tan diferentes países, podríamos pensar lo difícil que sería entenderse unos con otros. Por razones de todos conocida, es el idioma inglés la "moneda de curso legal" para lograr poner de acuerdo a todos. Curiosamente, son minoría los angloparlantes. Lo que "requiere una coordinación mayor y el repetir algunas de las cosas, un poquito más a menudo; pero en general no está teniendo mucha importancia". Si no fuese por el idioma inglés, esto parecería la Torre de Babel.

MISIÓN CUMPLIDA

Se han cubierto los objetivos programados. Las misiones se han cumplido en un 98%. Los abortos en tierra y en vuelo han sido producidos por fallos de material razonable. Todo ha salido según lo previsto. No ha habido ninguna dificultad añadida al ejercicio.

!Todo ha salido como programado!.

Y EL AÑO QUE VIENE... ¿EN PORTUGAL?

Sabemos que el próximo T.L.P. probablemente se va a efectuar en el país vecino. Al preguntarnos en qué forma podría España colaborar para mejorar el ejercicio, esta ha sido su respuesta: "Efectivamente el T.L.P. esta negociando con los portugueses la posibilidad de efectuar el próximo curso en Portugal. Por supuesto nosotros brindaremos toda la ayuda y consejos que nuestra experiencia en la realización de este curso pueda aportar. Estamos abiertos a cualquier petición que se nos haga por parte de nuestros vecinos".*

TIGRE), de acuerdo con las directrices del TLP Staff y del MOA.

DESARROLLO DE LAS OPERACIONES EN EL ACC SEVILLA.

EL enlace de la ECAO-2 en el BOC de Morón, a las órdenes del representante del MOA, enviaba con un mínimo de 24 horas de anticipación al super-

transcurso del ejercicio, es decir:

Flexibilización del espacio aéreo, ya que *Únicamente se utilizaban las zonas y rutas específicas para la misión programada para un día en concreto y con un horario determinado*, quedando por tanto el resto del espacio aéreo reservado al TLP libre para ser utilizado por el resto de los usuarios civiles y militares. (En el cuadro nº3 se especifican los aviones de la CAG coordinados durante el ejercicio)

Cuando las operaciones aéreas empezaban se activaban los procedimientos previamente establecidos, se establecían transferencias de control entre las diferentes agencias, se asumía el **control** por parte de la CAO o de la CAG, se constataba la perfecta coordinación entre supervisores civiles y militares en la Sala de Control, la muy positiva respuesta de los controladores del ACC Sevilla, y el alto grado de preparación de los controladores de la CAO que asumieron el grueso de las operaciones aéreas (En el cuadro nº 4 se especifican los aviones controlados correspondientes al ejercicio TLP); en definitiva se comprobaba que la organización del Ejercicio había sido la correcta y se estaba confirmando el alto grado de profesionalidad de los controladores de la ECAO-2. (En el cuadro nº5 se especifican los aviones controlados durante el transcurso del Ejercicio TLP.)

LEGISLACION VIGENTE CAO

Cuadro nº 1

- Real Decreto Num- 2161/93 de 10 de Dic. 93 sobre Asunción por el EA del Control de la CAG en situación de emergencia y crisis.
- Reglamento de la Circulación Aérea Operativa.
- Normas de Coordinación entre CAG/CAO.
- IG-10-17 de fecha 08.14.94 sobre Organización para la gestión del Espacio Aéreo en el EA.
- IG-30-09 de fecha 15.07.93 sobre Control y utilización del Espacio Aéreo.
- 7-IP-30-10 de fecha 20.12.93 sobre Normas de utilización de zonas peligrosas.
- Cartas de Acuerdo u Operacionales.

CIRCULACION AEREA OPERATIVA

Cuadro nº 2

Son tránsitos aéreos de la CAO:

- Los vuelos de aeronaves militares, con independencia del tipo o nacionalidad.
 - a) A/Desde aeródromos españoles, portaaviones o buques con capacidad aérea de trabajo o entre diferentes áreas de trabajo, polígonos de tiro, zonas peligrosas y restringidas, zonas de ejercicio, etc., o entre bases aéreas o aeródromos militares.
 - b) En los espacios aéreos reservados para enseñanza, instrucción, maniobras o ejercicios.
 - c) A/Desde aeródromos españoles, portaaviones o buques con capacidad aérea a un área de operaciones que está en situación de tensión, crisis o guerra.
- Los vuelos de aeronaves militares españolas:
 - a) En misiones de policía del aire o ejercicios de defensa aérea, en tiempo de paz.
 - b) En misiones de defensa aérea activa en tiempo de paz y en situaciones de tensión, crisis o guerra.

Excepcionalmente los tránsitos de aeronaves no militares que realicen determinadas acciones relacionadas con la Defensa Nacional y que por el carácter reservado de las mismas no convenga que procedan de acuerdo con el RCA.

CONCLUSIONES

COMO en anteriores ejercicios ha quedado patente la gran colaboración por parte del ACC SEVILLA tanto a nivel de planificación como de ejecución en el desarrollo de las operaciones aéreas, muestra de ello es que como consecuencia de este trabajo conjunto con la ECAO-2, y dado que el sector CAO es uno más dentro de la sala de control de ACC Sevilla, no se ha producido ningún incidente/accidente de tránsito aéreo ya que el grado de coordinación a nivel táctico era el inmediato, requerido, eficaz y fiable en cada caso.

El hecho de que el Staff del TLP y el MOA hayan contado con los servicios que puede prestar la ECAO-2 ha supuesto una gran oportunidad para que esta unidad haya logrado un grado de consolidación operativa importante, y la labor de los controladores de la CAO haya podido ser reconocida por todos los participantes del TLP, bien sean tripulaciones aéreas, personal del Staff, agencias de control militares (TWR's, PEGASO, TIGRE...) así como por parte del personal controlador del ACC Sevilla.

Este ejercicio ha sido la muestra más evidente de la aplicación del **uso flexible del espacio aéreo**, ya que tal y como estaba organizado, únicamente quedaban reservadas al tránsito del ejercicio aquellas zonas y rutas que realmente se iban a utilizar y además en el tiempo preciso, quedando el resto del espacio aéreo a disposición de cualquier usuario. ■

visor militar de la CAO en el ACC de Sevilla información relativa a las rutas y zonas de ejercicios que se iban a llevar a cabo al día siguiente, así como una breve descripción de la misión a realizar, el cual la proporcionaba al equipo de controladores de la CAO de servicio y al jefe de sala del ACC de Sevilla.

Igualmente y cuando se disponía de los planes de vuelo de las distintas formaciones de aviones se comunicaba a los mencionados supervisor militar y jefe de sSala.

Con este procedimiento se conseguía alcanzar uno de los objetivos que se pretendían lograr en el