

Cursos TLP, *un éxito continuado*

JULIO MAÍZ SANZ
Fotografías del autor



Dos F/A-18A+ del Ala 46 del Ejército del Aire ruedan hacia la plataforma tras finalizar una misión de vuelo. (Imagen: Rubén Galindo)

El pasado año en la base aérea de Los Llanos (Albacete) comenzaba una nueva edición del TLP (Tactical Leadership Program/ Programa de Liderazgo Táctico), que desde el otoño de 2009 tiene sede en la instalación manchega del Ejército del Aire.

Estamos ante un clásico de la formación de élite que, lejos de convertirse en un rutinario curso, se va adaptando permanentemente a las más modernas técnicas de guerra aérea, to-

mando decisiones como la potenciación del soporte de inteligencia, el bando de oposición o Red, o el cada vez mayor apoyo de aparatos de tipo *Airborne Early Warning and Control* (AEW-C) (alerta aérea temprana y control).

Así, el TLP se ha convertido en uno de los más exigentes y complejos cursos tácticos de la aviación militar occidental, quedando solo por detrás de los Red/Green Flag que organiza la United States Air Force (USAF) en Nellis (Nevada, Estados Unidos).

Las exigencias y aprendizajes que se otorgan al personal participante en los cursos TLP son sobradamente reconocidos por todas las fuerzas aéreas de los países pertenecientes a la OTAN, y otros países, en muy buena parte «por la minuciosa preparación previa que se realiza de cada curso», como nos comenta un miembro de la organización.

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, que en 2009 cedió el testigo al Ejército del Aire, que aceptó la importante responsabilidad de acoger el traspaso de la organización, y darle el necesario apoyo de instalaciones y logístico. Así, si en principio estaba previsto que el TLP estuviera en Albacete hasta el año 2019, el pasado verano se hizo público que se había prorrogado la permanencia otro decenio, hasta 2029.

DE LA FRÍA ALEMANIA A UN LUGAR DE LA MANCHA

El TLP inició 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

de las Fuerzas Armadas de Bélgica, componente aéreo equipado con dos escuadrones de F-16AM/BM, unidad que también habitualmente acude a la actual sede española.

Durante los 20 años de estancia en estas instalaciones se fue conformando la actual organización de los cursos TLP, en tres *branches* (ramas): la de vuelo, academia y doctrina, estructura que posteriormente se trasplanta a España.

A principios del actual siglo la organización del 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 de una 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 previa y una amplia instalación aeronáutica para acoger el curso, era la citada instalación de Los Llanos, ofrecida como sede por el Ejército del Aire. Además esta zona de Castilla-La Mancha apenas tiene tráfico aéreo, y dispone de unas cercanas Deltas para el entrenamiento, tanto sobre tierra como sobre el mar Mediterráneo, lo que facilita mucho las operaciones aéreas que conlleva cada curso. Así el 7 de octubre del 2006 el Consejo de Ministros de España aprobaba la puesta en marcha del acuerdo técnico que autorizaba la reubicación y las disposiciones generales aplicables para instalar el TLP en España. Al año siguiente se hizo público que la referida instalación sería sede del TLP a partir de 2009, iniciándose las obras de la infraestructura que posibilitara acoger a las aeronaves y, sobre todo, al numeroso personal participante.

Tras unas obras, que contaron con un presupuesto de 32 millones de euros se pudo contar con el edificio que actualmente acoge la sede del curso, incluida la sala de planeamientos de operaciones, un gran hangar de mantenimiento en el que caben de 6 a 8 aviones y un complejo de cuatro edificios para alojar hasta 500 personas, que incluye un macro comedor para 800/900 personas, biblioteca, gimnasio, cafetería, lavanderías etc.



El TLP, como organización, está formado por las más importantes naciones de la Alianza Atlántica, aunque no pertenece a esta, 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, Países Bajos, España, Reino Unido y Estados Unidos).

1.200 pilotos y tripulantes. Tras este periodo y en buena parte debido a las protestas de organizaciones de izquierda disfrazadas de pacifistas, que eran grupos financiados por la entonces Unión Soviética, determinaron el traslado del TLP. La nueva base elegida fue la de Florennes, la gran instalación francófona de la Fuerza Aérea de Bélgica, sita muy cerca de la frontera francesa. Esta base, construida por los alemanes durante la Segunda Guerra Mundial, es sede del 2 Wing

Con todo listo, el ya lejano 1 de octubre de 2009 se inauguraba la nueva sede del TLP en un acto presidido por el entonces JEMA, el general del aire José Jiménez Ruiz, aunque la andadura operacional se inicia con el recibimiento de los primeros participantes del curso inicial en España, que no perdía la numeración histórica, por lo que fue denominado 2009-4.

El TLP maneja un presupuesto anual de unos 4 millones de euros, teniendo un muy positivo impacto económico sobre todo en base al despliegue de entre 500 y 700 militares en la zona, cuatro veces al año. Esto significó, y significa, para la economía local una gran inyección, más que importante, vital, sobre todo durante los duros años de la crisis económica que tanto afectó a España a finales de la pasada década y principios de esta. Recientemente, el actual máximo responsable del TLP, el coronel del Ejército del Aire Luis Villar Coloma, basándose en los datos de un estudio realizado por la Universidad de Castilla-La Mancha (UCLM), valoraba que, desde el citado el año 2009, el programa ha dejado en la ciudad alrededor de 66 millones de euros, afirmando también que el retorno de inversión en Albacete genera al menos 120 empleos. La organización del TLP está financiada por los citados diez miembros de la Alianza, que aportan unos porcentajes determinados, siendo las naciones que



Un armero del Ala 46 hace una última comprobación del misil AIM-9 Sidewinder que arma uno de los F/A-18A+. (Imagen: Julio Maíz)

mayor aportación realizan actualmente: Reino Unido 17,58 %, Italia 15,38 %, Francia 14,29 %, Alemania 13,19 %, Estados Unidos 10,99 %, España 8,79%..., si bien el reparto de costes entre los miembros se ve atenuado por las importantes aportaciones que realizan otras naciones que no pertenecen al programa, como serían principalmente Polonia y Turquía, que suelen enviar a sus pilotos/aviones al TLP una vez al año. Igualmente, también participan, aunque más esporádicamente, fuerzas aéreas como las de Suiza, Finlandia, Chequia, y, en el último curso celebrado, Hungría.

CURSO TLP 2017-3

Volviendo al presente, el viernes 6 de septiembre empezaban a llegar los primeros aparatos participantes en el nuevo curso TLP, que siguiendo la numeración prevista ha sido el 2017-3. Como es habitual, los días previos al inicio de la actividad docente lo que más se ve en las diferentes plataformas de la base albaceteña son los aviones de transporte de las naciones participantes. Así, aunque en principio los que se veían eran mayoritariamente Hercules y Transall, con los años van siendo sustituidos por modernos aparatos como los C295, Super Hercules y los nuevos Airbus Defence and Space (DS) A400M, que trasladan al personal de tierra y sus principales equipos de apoyo, herramientas, repuestos, etc. Aunque también buena parte de los equipos llegan por vía terrestre, en convoyes de camiones, cuya escolta, una vez entran en territorio español, la presta el Ejército del Aire, materializándose normalmente con efectivos de la Escuadrilla de Honores del Ejército del Aire (EDHEA).

La preparación de los participantes, una mezcla de pilotos veteranos y algunos con una experiencia media, comienza desde el primer momento. Así, a los vuelos de familiarización se suman los múltiples *briefing* de preparación para participar en el ejercicio, que simula la constitución de una fuerza aérea multinacional expedicionaria



Línea de F-16 griegos en la plataforma de la base aérea de Albacete. En primer término un F-16D biplaza al que siguen tres monoplazas de la versión C. (Imagen: Rubén Galindo)

que tiene que asumir la participación en una crisis internacional entre varias naciones ficticias que se va agravando progresivamente. La ambientación que crea el TLP es muy realista, con el objetivo de crear una tensión creciente en los participantes, lo más parecida posible a la que generarían operaciones aéreas multinacionales reales, como las que se libran actualmente sobre Irak y Siria contra los terroristas islámicos del Daesh.

El TLP 2017-3, que comenzaba el día 11 de septiembre, no ha sido precisamente de los más numerosos, implicando unas 30 aeronaves y unos 400 efectivos de un total de cinco naciones: Grecia, Italia, Francia, Hungría y España.

Hay que destacar que estamos ante la primera participación de la Fuerza Aérea de Hungría en el TLP, que ha enviado sus cazabombarderos Saab JAS 39C Gripen, un sistema de combate puntero, que emplean mediante un *leasing* firmado con la empresa sueca Saab. Los aparatos magiarios están encuadrados en la denominada 59 Tactical Fighter Wing (TFW), que tiene sede en la base aérea de Kecskemét. Aunque, tras algunos accidentes, la flota de aviones de combate de esta pequeña fuerza aérea ha quedado reducida a 11 monoplazas JAS 39C y tres biplazas JAS 39D, se ha realizado un importante esfuerzo desplegando tres aparatos y el doble de pilotos para participar en el TLP.

Uno de estos, el *major* (comandante) Tibor Molnar, un veterano piloto de 41 años, nos comentaba acerca del TLP: «El conocimiento que se puede aprender en un curso TLP, ya sea en materia académica o en prácticas de vuelo, es vital para convertirse en un líder a nivel táctico. Sería genial para la OTAN si pudiésemos hacer este entrenamiento de alto nivel diariamente. También se debería resaltar el gran compromiso de los instructores del TLP, que dan un gran apoyo al ejercicio NATO Tiger Meet (NTM). Espero verlos en Polonia en el NTM del próximo año». Habría que resaltar en este punto que el 59 TFW pertenece al club Tigre, que organiza los NTM, aunque su insignia sea un puma, tal y como se pudo ver durante su participación en la edición de 2016, que tuvo lugar en la base aérea de Zaragoza.

También pudimos preguntar al militar húngaro acerca de su experiencia durante las cuatro semanas de participación en el TLP: «Creo que hemos aprendido una gran cantidad de lecciones aquí en el TLP, pero si tengo que destacar algo, entonces sería el trabajo en equipo. Nuestras labores aquí requieren un equipo dirigido por un líder, que podría ser usted o su compañero, y solo lograremos cumplir el objetivo del mando si trabajamos cohesionadamente, y formamos un eficiente equipo apoyándonos mutuamente».

Además, en el despliegue/repliegue de los Gripen, y ante la necesidad de traer una turbina de repuesto, se pudo ver en Albacete a los aviones de transporte Antonov An-26 húngaros, un auténtico dinosaurio de diseño y fabricación rusa que proceden de la época en la que los magiarios estaban subyugados a la extinta Unión Soviética a través del Pacto de Varsovia.

La excelente fama del TLP trae continuamente a nuevos participantes. Así, en el anterior curso, el 2017-2, llegaron aparatos desde el otro lado del Atlántico, en concreto desde la lejana base de Hill (Nevada, Estados Unidos). A finales de abril, tras varias escalas, apoyados por aviones de reabastecimiento en vue-



Uno de los seis pilotos húngaros que participaron en el curso TLP 2017-3 posa tras bajar de su JAS 39C Gripen. (Imagen: Julio Maíz)

lo, llegaron para participar en el curso ocho cazabombarderos General Dynamics (actualmente Lockheed Martin) F-16C/D de dos de los escuadrones del 338th Fighter Wing, actualmente en fase de reequipamiento con el nuevo F-35A.



Uno de los mecánicos de línea de la Fuerza Aérea de Grecia lleva en la manga del mono un parche especial de la participación del 341 Mira (Escuadrón) en el TLP 2017-3. (Imagen: Julio Maíz)

Tras finalizar la misión del día, dos F/A-18A+ del Ala 46 se dirigen a los aparcamientos asignados. Al fondo se ve el gran hangar destinado a los participantes del TLP. (Imagen: Rubén Galindo)

An advertisement with a purple and yellow color scheme. The background is a halftone image of a person holding a smartphone. The text is in Spanish. At the bottom, there are logos for the Spanish Government and the Ministry of Defense.

¿Proteges tu dispositivo móvil?

No te fíes de los puntos de acceso wifi gratuitos, si algo es gratis desconfía

Si estás conectado estás en riesgo

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE DEFENSA

Volviendo al actual TLP, otros de los participantes, aunque estos más que habituales, han sido los aparatos italianos. Así, pudimos ver a los veteranos Tornado IDS del AMI (Aeronáutica Militare italiana), más exactamente del 6° Stormo (equivalente a un ala del Ejército del Aire), que tienen base en Ghedi. Estamos ante unos aparatos especializados en ataque al suelo, equipados con un designador láser Thomson TRT-Defence CLDP (*Convertible Laser Designator Pod*).

También el AMI llevó a Albacete media docena de los mucho más modernos Eurofighter, destacando uno del 36° Stormo, que lucía en su cola la preciosa imagen del caballito rampante. La citada imagen, 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 I Guerra Mundial, Francesco Baracca, cuya madre, tras caer en combate este, cedió la imagen a la empresa italiana.

Como suelen hacer los italianos durante su participación en el TLP, mandan unidades mixtas formadas por personal y cazas Eurofighter pertenecientes al 4°, 36° y 37° Stormo. El AMI utiliza las tres citadas unidades equipadas con estos cazabombarderos europeos, que garantizan la defensa aérea de la nación transalpina desde sus respectivas bases de Grosseto, Gioia del Colle y Trapani (Sicilia).

Otra de las fuerzas aéreas más presente en el TLP, la de Grecia, también ha vuelto a desplegar tres monoplazas F-16C y un biplaza F-16D del 341 Mira, que son del Bloque 50, la más moderna versión del aparato que operan los helenos. Este Mira está especializado en misiones de *Suppression of Enemy Air Defenses* (SEAD), que fue el rol desempeñado por los aparatos griegos en los COMAO (*Combined Air Operations*, operaciones aéreas combinadas) que se montan a diario durante el curso. Por el lado español estaban presentes varios Eurofighter del Ala 11, que tiene sede en la Base Aérea de Morón (Sevilla). Además, adscritos al bando Red, participaron tres EF-18M del Ala 12 de Torrejón (Madrid) y dos F/A-18A desplazados desde la base aérea de Gando (Gran Canaria), que es donde tiene su sede el Grupo 46 del Ala 46 que los encuadra.



Uno de los Falcon 20 de EW del Ejército del Aire. Su acción es fundamental para crear dicho entorno en el curso. (Imagen: Julio Maíz)



El avión más vistoso del TLP 2017-3 fue este Eurofighter decorado con el caballo rampante que utilizó el as italiano de la IGM, Francesco Barraca. (Imagen: Julio Maíz)



La debutante Fuerza Aérea de Hungría desplegó tres de sus escasos Saab JAS 39C Gripen en Albacete. (Imagen: Julio Maíz)

UNA ENSEÑANZA CONSTANTE

Durante los cursos especialmente, el trabajo del equipo del TLP, formado por unos cincuenta militares de los que 14 son del denominado Componente Nacional (Ejército del Aire) del TLP, incluido el coronel, es frenético. Además, durante todo el año la rama Académica organiza una larga serie de cursos sobre aparatos, armamento, amenazas y operaciones aéreas ofensivas y defensivas. Aunque con la misma importancia, la más mediática de las disciplinas impartidas en el TLP, la rama de Vuelo, tiene lugar cuatro veces al año, con una duración cada curso de 4 a 6 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 el curso las tripulaciones realizan unas 15 misiones planeadas cuidadosamente.

Durante los largos *briefings*, que ocupan toda la mañana de las tripulaciones participantes, se ha potenciado el suministro de información relativa a la misión por parte de la sección de inteligencia del curso. Las misiones de vuelo suelen comenzar tras la comida, hacia las 15:00 horas; y tras la finalización de estas, hacia las 17:30, comienza otro largo proceso de *debriefing* y análisis (común e individual) de la misión realizada.

Cada curso incluye varias misiones de reabastecimiento en vuelo, que suelen proporcionar tanto el Ejército del Aire como otros países miembros del TLP, como son los Boeing KC-767A del AMI. También se suelen generar ambientes, a favor y en contra, de *Electronic Warfare* (EW) por parte de los Falcon 20 del 47 Grupo Mixto de Fuerzas Aéreas y de aparatos de compañías privadas como la inglesa Cobham o la alemana GFD.

Otro de los puntos clave del TLP es que las misiones son controladas y dirigidas por un avión de AEW-C, normalmente materializadas por aparatos Boeing E-3A Sentry, ya sean de la OTAN que tienen base en Geilenkirchen (Alemania) o de las flotas que tienen estos aparatos: la Fuerza Aérea de Francia o Armée de l'Air, y en menor medida la conocida Royal Air Force (RAF) británica.

Otro de los puntos muy potenciados progresivamente es el del refuerzo del bando Red, hasta el punto de dotarle de su propio aparato AEW-C que, como en otras ocasiones, durante el 2017-3 se ha materializado con un biturbohélice Grumman E-2C Hawkeye de la Marina Militar de Francia o Marine Nationale.

También son de resaltar las misiones que incluyen operaciones de *Combat Search and Rescue* (CSAR), durante las cuales se simula el derribo de una tripulación y su rescate, según los estrictos procedimientos de la Alianza. Para darle mayor realismo a la misión, se simula también

una oposición terrestre al rescate, lo que obliga a realizar acciones de ataque a las referidas fuerzas enemigas antes de ejecutar el protocolizado CSAR.

En el TLP 2017-3, dicha misión también recayó en el AMI, que envió su más moderno medio de *Personnel Recovery* (PR), que incluye las operaciones CSAR, un helicóptero AgustaWestland (actualmente Leonardo) HH-101A. Con este potente material, propulsado por tres turbinas, se equipa el 15º Stormo, una unidad con una alta experiencia en este campo del PR, que forma parte de la 1ª Brigata Aerea Operazioni speciali.



Un helicóptero italiano HH-101A Caesar se dirige hacia su zona de aparcamiento en la plataforma de Albacete. Al fondo se puede ver el Boeing E-3A Sentry de la OTAN. (Imagen: Julio Maíz)

También se suman al curso equipos de *Tactical Air Control Party* (TACP), como el italiano que ha participado en el TLP 2017-3, que tienen la misión de iluminar los blancos asignados a los aparatos de los COMAO destinados a realizar misiones de ataque aire-suelo.

A los COMAO del curso, que actúan tanto de día como de noche, además de la oposición del bando Red, se suman medios de artillería antiaérea o *Surface Air Missile* (SAM) principalmente de las unidades del Ejército de Tierra (ET) español, uno de cuyos artilleros está adscrito al *staff* del curso TLP. También se añaden ocasio-

nalmente medios extranjeros, como serían los veterano sistemas MBDA Roland alemanes montado sobre camiones MAN 6x6, o los modernos sistemas italianos Leonardo SAMP/T, que disparan los misiles Aster 30, también de MBDA, aunque a veces se utiliza un simulador de radar antiaéreo de los Estados Unidos, que igualmente ilumina a los aparatos participantes, lo que contribuye a aumentar la sensación de misión de combate real.

También sobre las áreas sitas sobre el mar se posicionan ocasionalmente unidades navales de la OTAN, principalmente de la Armada española, como

son las fragatas del tipo F-80 y las, mucho más difíciles de batir, de la clase F-100, que cuentan con el más complejo sistema de defensa aérea naval, el Aegis, de Lockheed Martin, perfectamente integrado por la empresa pública española Navantia en estos navíos.

En lo que respecta a otro tipo de aviones que se emplean en apoyo del TLP, habría que reseñar los transportes, que simulan ser aviones a proteger o interceptar, papel que asumen normalmente los transportes C295 del Ala-35 de Getafe (Madrid) y, más ocasionalmente, C-160 Transall franceses o los Alenia (hoy Leonardo) C-27J Spartan del AMI. •

