

Teniente coronel Bayardo Abós Álvarez-Buiza

# «LA POLICÍA AÉREA AFIANZA LA SEGURIDAD»

En los últimos cuatro meses ha estado al frente del destacamento aéreo *Vilkas*, en Lituania

**T**RES momentos han marcado la trayectoria profesional del teniente coronel del Ejército del Aire Bayardo Abós Álvarez-Buiza. «El primero, mi bautismo de fuego en la campaña *Allied Force* en Kosovo, en 1999; el segundo, mi primera exhibición oficial con la patrulla *Águila*, en 2007; y, el tercero, mi suelta en el *Eurofighter* después de tantos años sin subirme a un avión de caza de primera línea». Nacido en Badajoz, hace 51 años, el actual jefe de Fuerzas Aéreas del Ala 14 (Albacete) ha acumulado más de 5.700 horas de vuelo, una marca lograda a los mandos de diversos modelos de aeronaves: *F-18*, *C-101*, *T-58*, *F-5* y, actualmente, *Eurofighter*; avión con el que ha vuelto a constatar la capacidad de su unidad y la alta preparación de su personal en una misión de la OTAN. El 1 de septiembre ponía fin a cuatro meses de despliegue en la base aérea de Siauliai (Lituania), liderando la misión de Policía Aérea del Báltico.

— ¿Cómo resumiría el trabajo realizado por el destacamento?

— Han sido cuatro meses intensos, en los que hemos tenido tanto misiones reales de *alfa scramble* como misiones de entrenamiento para nuestros pilotos y para los equipos de la OTAN desplegados en tierra en las tres repúblicas bálticas. El cómputo final de horas de vuelo realizadas supera las 750, lo que supone un hito importante por la operatividad mantenida estos meses.

— ¿Cuántas salidas se han realizado y con qué objetivos?

— Hemos tenido 26 misiones reales o *alfa scramble* de interceptación e identificación de aviones rusos que no han cumplido con las normas que establece la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y que son de obligado cumplimiento para toda aeronave en espacio aéreo controlado.

— ¿Qué procedimiento se sigue cuando se detecta una traza que no cumple la normativa?

— Los sistemas de vigilancia centralizados de la OTAN se encargan de detectar los aviones que no cumplen dichos requisitos. Una vez localizados, se da la orden de *scramble* o activación de los aviones que están de servicio las 24 horas y estos deben estar en el aire en 15 minutos. Esa orden de despegar lleva asociada la información necesaria para el piloto una vez salga al aire, como el rumbo inicial, altura y velocidad a mantener dependiendo de la urgencia o no de interceptar al avión desconocido.

**«La operatividad de nuestros aviones ha sido del 100 por 100, cosa nada fácil de conseguir»**

— ¿Y una vez en el aire?

— Siempre se despegan por parejas, es decir, dos cazas que se acompañan y se dan al apoyo mutuo necesario. El avión líder sigue escrupulosamente las órdenes del controlador de interceptación, que es el responsable de dirigir la aproximación al avión sin identificación. Una vez que el piloto confirma el contacto visual con la traza, el controlador delega la responsabilidad en el piloto para la fase final de la interceptación, hasta la posición cercana de identificación visual, donde el piloto confirma el tipo de avión, numeración, armamento, etcétera, y saca las fotografías necesarias.

— Una de estas alertas se produjo durante una visita de los presidentes español y lituano a la base, el pasado mes de julio...

— Efectivamente. Durante la rueda de prensa nos dieron la orden de un *alfa scramble* que nos obligó a interrumpirla y abandonar rápidamente el hangar donde se estaba llevando a cabo. Previamente, se había avisado de esta posibilidad a los gabinetes de ambos presidentes y esto fue clave para que todo el personal abandonase la zona y dejase vía libre a los aviones, incluidos ambos presidentes. Los dos aviones acabaron despegando en nueve minutos, muy por debajo de los quince que, como máximo, nos requiere la OTAN. Quedó demostrada la profesionalidad de nuestro personal, incluso en esas condiciones excepcionales.



«Los lituanos saben que les estamos dando un servicio muy importante para su seguridad».

PAO Vilas-BARPS6

**—¿Por qué hay tantas incursiones rusas en el espacio aéreo báltico?**

—Vuelan desde Rusia continental a Kaliningrado bordeando espacio aéreo internacional. No incurren en violaciones del espacio aéreo de las tres repúblicas bálticas, lo que supondría una agresión al espacio aéreo OTAN, pero no cumplen con los requisitos que establece la normativa internacional que, básicamente, se puede resumir en tres requisitos: haber tramitado un plan de vuelo con su ruta y aeropuertos de salida y destino, llevar activado el transpondedor IFF que identifica a cada aeronave y estar en contacto radio con los controladores aéreos en las agencias de control. La falta de estos requisitos obligatorios para todo avión volando en la zona es lo que origina la orden de activar los aviones en alerta.

**—¿Qué rendimiento han ofrecido los Eurofighter?**

—La operatividad de nuestros aviones ha sido prácticamente del 100 por 100 durante los cuatro meses, cosa nada fácil de conseguir. Volar más de 750 horas sin prácticamente incidencias o abortos de misión, manteniendo a los siete cazas operativos, es una prueba más de su fiabilidad. Para conseguir estos números ha sido fundamental el excelente trabajo de mi personal de mantenimiento así como el constante apoyo logístico recibido desde territorio nacional por parte del Ejército del Aire (MACOM y MALOG) y del Mando de Operaciones (MOPS).

**—¿Qué destacaría del trabajo desarrollado en los diferentes puestos?**

—Aunque la labor de los pilotos es la más visible, es fundamental el trabajo del

personal de mantenimiento, para asegurar que los aviones estén listos y operativos; el personal de seguridad y logística, para labores de policía militar y apoyo logístico; el personal de sanidad, para velar por la salud de todos; la secretaría y asuntos económicos, para el funcionamiento y calidad de vida del personal; la oficina de relaciones públicas, para organizar eventos y visitas, dando visibilidad a la misión en redes sociales; el personal de informática y redes, para garantizar la conectividad con territorio nacional y la cadena de mando OTAN. En definitiva, todos y cada uno de los integrantes del contingente tienen una labor importante sin la cual no se podría llegar a estas cotas de operatividad y rendimiento en la misión.

**—¿Cómo es la relación con las FAS y la población lituanas?**

—El trato por parte de la nación anfitriona siempre es excelente. Los lituanos saben que les estamos dando un servicio muy importante para su seguridad y son los primeros en agradecer nuestra labor. Su apoyo ha sido permanente durante estos cuatro meses. Se han organizado diferentes actividades para integrar al personal de la base de Siauliai con el contingente español: competiciones deportivas, comidas (paella) de confraternización, carreras populares, misas conjuntas, etcétera. Por otro lado, se han hecho donaciones a orfanatos de la ciudad aportando material proveniente de España.

**—¿Son también habituales los *alfa scramble* en nuestro espacio aéreo?**

—Afirmativo. La misión permanente del Ejército del Aire es ejercer de policía del aire en todo el espacio aéreo español. Para este propósito tenemos en servicio de alerta, las 24 horas, dos bases en la península y otra en las islas Canarias.

**—Son misiones que pasan muy desapercibidas...**

—Sí. Es un servicio que no tiene mucha visibilidad para el ciudadano, pero que tiene una gran importancia. La seguridad de un país se consigue cuando se afianza en todos sus espacios o dominios: el terrestre, marítimo, aéreo, espacial y ciberespacial. La policía aérea es una parte fundamental y esa misión es la que desarrolla el Ejército del Aire las 24 horas del día, siete días a la semana.

**Víctor Hernández**