

# El Ala 11 en el Frisian Flag

IGNACIO HERNÁNDEZ MACHO-QUEVEDO  
Comandante del Ejército del Aire  
Jefe 111 Escuadrón en el ejercicio Frisian Flag 14



*INTEGRATE, INTEGRATE, INTEGRATE...*

*At the end of the day 10 all participants should have a drastic increase in knowledge of multi-platform/International mission planning, tactical execution and debriefing.*

*They must be ready to face any conflict anywhere in the world as an integrated force.*

**D**entro de la dilatada historia del Ala 11 han existido numerosos hitos de grandísima importancia que retratan la evolución de la aviación de combate en una de las unidades con más historia de nuestro Ejército del Aire. El último capítulo de esta historia hasta el día de hoy comienza con la llegada del C.16 en mayo de 2004. Desde entonces, tanto la Unidad como todos los organismos del EA relacionados con su entrada en servicio, han trabajado muy duro para convertir un avión, que se entregó todavía en desarrollo, en una plataforma de combate plenamente operativa y capaz de operar en escena-

rios de máxima exigencia. El final del 2013 y el primer semestre de 2014 han permitido dar un gran paso adelante en la certificación de estas capacidades. Como culminación de este proceso, el MACOM decidió la participación de 6 Eurofighters del Ala 11 en el que, en la actualidad, es el ejercicio de entrenamiento avanzado más importante que se desarrolla en Europa: el FRISIAN FLAG 14.

## EL EJERCICIO

La Base Aérea de Leeuwarden, en Holanda, acoge desde hace casi 20 años este ejercicio, que, en ese tiem-

po, ha evolucionado hasta convertirse en el ejercicio aéreo de adiestramiento avanzado para unidades de combate más complejo de los que se realizan en Europa, no sólo por sus diversos escenarios tácticos, sino por la cantidad y calidad de los medios participantes: la flor y nata de la aviación europea de caza.

El objetivo fundamental de este ejercicio, al igual que otros ejercicios tipo FLAG, es planear, ejecutar y posteriormente analizar, el empleo de grandes formaciones de aviones (COMAO) en escenarios lo más realistas posible, según la experiencia de las últimas operaciones realizadas por la



OTAN como tal, o por parte de sus componentes, en escenarios como Libia o Afganistán.

La mayoría de sus participantes forman parte de la EPAF Expeditionary Air Wing (EEAW), comunidad formada por los países usuarios de F-16 MLU y pertenecientes al grupo que forma la European Participating Air Forces (EPAF). Los escuadrones pertenecientes a este programa operan de forma totalmente integrada, y entre otras estructuras, comparten escuela de armas, doctrinas de empleo y medios de apoyo y mantenimiento, de forma que pueden llegar a participar con unas operaciones comunes, volando en formaciones mixtas / multinacionales. De hecho, el ejercicio es organizado por el 323 Escuadrón TACTESS, encargado precisamente del desarrollo y estandariza-

ción de la doctrina de uso y tácticas, no solo de los F-16 holandeses, sino de toda la comunidad del EPAF. Éste es un ejemplo a seguir por la comunidad Eurofighter, puesto que permite asegurar algunos de los pilares básicos en los que se apoya la operación de los aviones de combate en nuestros días: estandarización, interoperatividad y reducción de costes de operación y despliegue.

Además de los F-16 de la EEAW hay que destacar el despliegue de 11 Eurofighters de dos escuadrones alemanes, 6 F-18 de la Fuerza Aé-



rea finlandesa, que junto con los seis aviones desplegados por el Ala 11 permitían disponer para cada una de las misiones de más de 50 cazas. Como medios de apoyo al combate se dispuso de numerosos aviones de reabastecimiento en vuelo, un E-3 AWACS francés y fuerzas de operaciones especiales en tierra. Otro elemento especialmente interesante era la participación de los aviones que la OTAN, a través del SG2, contrata para la generación de escenarios de perturbación de radar y comunicaciones.





dimensiones formado por espacio aéreo holandés, danés y alemán, existiendo muy pocas restricciones y permitiendo, en prácticamente su totalidad, el combate supersónico y el uso de Chaff.

Como guinda del pastel hay que tener en cuenta que las condiciones meteorológicas en estas latitudes son bastante más exigentes de las que, por suerte, se disfrutaron en el sur de nuestro país.

## PREPARACIÓN Y DESPLIEGUE

Desde la llegada del EF-2000 al Ala 11 se han ido cumpliendo hitos para avanzar en el desarrollo operativo de este sistema de armas, e incorporar a esta Unidad a la primera línea de combate. La oportunidad de participar en este ejercicio era el primer paso de ese camino, que culminará con la realización del CAPEVAL de la Unidad en 2015 y, quién sabe, si con el despliegue de la Unidad al próximo ejercicio RED FLAG.

La inclusión dentro del FF14 del ejercicio EART14 (European Air-to-Air Refueling Training) ha permitido contar con medios casi ilimitados de reabastecimiento en vuelo, disponiendo, en muchas misiones, de un

Tanker exclusivamente para los Eurofighter españoles.

Para completar todos los elementos que se necesitan a fin de realizar un ejercicio de estas características, se dispone de un espacio aéreo de grandes

## Entrenamiento del ejercicio Frisian Flag en los simuladores Asta

**V**iernes, 20 de diciembre de 2013. Bar de vuelos del Grupo 11. Aperitivo de “despedida de Navidad” entre los pilotos del Grupo. Frase del Comandante Jefe del 111 Escuadrón al Jefe del ASTA: “Parece que se confirma que vamos a ir al Frisian en abril. Y vamos a querer entrenarlo en el simulador”.

Con esta escueta comunicación se inicia lo que podemos denominar primer gran ejercicio de entrenamiento táctico en el ASTA, el centro de simuladores del C.16 en Morón. Era la primera vez que se iba a poner en marcha un ejercicio desde cero y con tiempo limitado, con la dificultad de ser un escenario complejo y de no haber estado allí nunca anteriormente. Quedaban tres meses tras el periodo de Navidad antes de que el 111 desplegara en Leeuwarden, pero el entrenamiento debería empezar con anterioridad suficiente para dar tiempo a realizar las misiones. Así que estábamos hablando de aproximadamente un mes y medio para poner a punto un ejercicio que proporcionase un entre-



Por todos estos motivos la Unidad se preparó al máximo tanto desde el punto de vista del material como del personal. El reto era importante por dos motivos fundamentales: Desde el punto de vista de mantenimiento, las limitaciones de personal y material a desplegar exigían optimizar al máximo los medios y poner a punto el material, puesto que el escenario de operación iba a exigir aviones plenamente operativos con todos sus subsistemas funcionando. Desde el punto de vista del 111 Escuadrón, el reto era igualmente importante, puesto que suponía el primer despliegue del escuadrón al completo a un ejercicio internacional de entrenamiento avanzado no disponiendo la mayoría de sus pilotos de mucha experiencia en ejercicios de gran envergadura fuera de territorio nacional.

Para suplir esa falta de experiencia, se trabajó al máximo en adaptar la estandarización de las tácticas y

procedimientos del Escuadrón a los escenarios en los que se iba a operar, dejando todos los estándares perfectamente definidos, desde los domésticos hasta las tácticas a emplear. La experiencia demuestra que en estos ejercicios el tiempo de planeamiento y briefing es muy justo, con lo que es imprescindible llevarse los deberes hechos de casa.

Debido a la complejidad de las misiones y al gran número de participantes en cada una de ellas, unos cincuenta aviones BLUE por misión, el empleo del ASTA ha sido una herramienta increíblemente efectiva. Gracias al trabajo desarrollado por el personal del simulador, que merece

una reseña aparte, se pudieron preparar en casa la mayoría de los escenarios que previsiblemente se iban a volar a lo largo del ejercicio, con todos los participantes integrados y aviones RED reproduciendo los "most likely course of action".

Durante los dos meses de preparación, además de familiarizarse con el espacio aéreo y los procedimientos locales, se pudieron volar COMAOs de 50 aviones con formaciones de SWEEPERS de 16 aviones, en las que, gracias a los tres puestos operativos del ASTA, los pilotos del 111 podían simular prácticamente las formaciones que luego se volarían en este tipo de misiones.



namiento efectivo y realista, y que compensase el esfuerzo tanto del personal del simulador como de los pilotos que lo iban a volar.

### GENERACIÓN DE LA BASE DE DATOS

Para crear la base de datos se definió su extensión, los aeropuertos a utilizar y los elementos aéreos y terrestres a utilizar. Se necesitaron imágenes satélites de diferentes resoluciones, e información de las bases aéreas a emplear, en especial Leeuwarden, pero también de los alternativos. La premisa estaba clara: que cuando el piloto se sentase en el simulador, debía estar pensando que estaba allí, por lo que no podía haber ningún aspecto sin cubrir: edificios, calles de rodaje, árboles... y por supuesto radioayudas, frecuencias radio, sistemas de frenado, luces...

Los tiempos necesarios para la generación fueron grandes debido a la gran cantidad de elementos necesarios: visual del terreno, modelización del mismo, firma radar e IR de los elementos aéreos... Todo ese proceso de generación era complementado por numerosas pruebas para comprobar que los resultados eran los correctos, lo que implicaba un esfuerzo de otros elementos del ASTA (mantenedores, operadores, pilotos del Grupo) y una gran coordinación para no interferir en la operación normal del simulador.

### CREACIÓN DEL EJERCICIO

Una vez que se disponía de una primera versión inicial de la base de datos, se pudo empezar a trabajar en generar el ejercicio donde se desarrollarían las misiones de entrenamiento. Se realizó una reunión de planeamiento entre el Jefe del 111, los operadores (personal civil contratado de industria, antiguos instructores del 113 Escuadrón y experimentados pilotos de Eurofighter) y el Jefe del ASTA. Con la información que en ese momento estaba disponible del ejercicio, se diseñó una misión que representase una

misión compleja, con prácticamente todos los aviones participantes involucrados, y en la que se pudiesen entrenar diferentes Roles dentro de la misma (Sweep, Escort o Strike), dando prioridad a las misiones de Sweep. Esto implicaba una gran cantidad de horas dedicadas al comportamiento programado de los aviones "sintéticos" ("CGF").

El resultado fue una misión con 70 aviones en vuelo (50 del bando amigo, 20 del bando enemigo), incluyendo 4 aviones de reabastecimiento en vuelo y un AWACS, amenazas superficie/aire, briefing de misión idéntico a los del ejercicio, y hoja de datos de coordinación (COMCARD) disponible (con frecuencias, codewords, Callsigns, IFFs... reales). Para lograr el mayor realismo posible, no sólo se aprovechó el enorme trabajo de replicación de la base de despliegue y de la zona de trabajo, sino que incluso se grabaron comunicaciones reales y se generaron las comunicaciones correspondientes al resto de los aviones "sintéticos" que compartían frecuencia en ese momento con los pilotos de los simuladores (los dos operadores estuvieron involucrados en cada misión del ejercicio).

Hay que reseñar que esta misión obligatoriamente venía precedida de misiones de familiarización con el espacio aéreo y los procedimientos locales, para que la transición y la consolidación del aprendizaje se realizase de una manera progresiva.



## DESTACAMENTO ESPAÑOL

El Ala 11 desplegó, liderado por personal del MACOM, con un total de 57 personas, entre pilotos, personal de apoyo y mantenimiento. Las limitaciones de personal exigieron mucho trabajo y colaboración de todo el personal desplegado, con el objetivo común de conseguir la máxima operatividad del destacamento. Buena prueba de que se consiguió, fue que no se perdió ni una sola salida en las dos semanas de ejercicio. Sirva como ejemplo comparativo que el destacamento alemán, con un despliegue de diez aviones (solo cuatro aviones más), constaba de 250 personas.

El Role principal de la Unidad para el ejercicio fue lógicamente el Aire-Aire, y los resultados de las misiones han sido realmente satisfactorios, demostrando la gran capacidad del Eurofighter para misiones tanto de DCA como de SWEEP, no solo por sus

performances en combate, sino por su gran capacidad de carga de armamento y permanencia en zona "vultime". La incorporación del nuevo paquete de software del radar CAPTOR fue un éxito, mejorando notablemente su comportamiento en escenarios de perturbación de radar, y, junto a la plena operación del HMS (Helmet Mounted Sight) consiguieron el deseado objetivo de superioridad en el enfrentamiento a las amenazas existentes.

También por primera vez, se realizaron misiones de ataque a superficie tipo GAAI (Ground Asisted Air Interdiction, DT (Dinamyc Targeting), CAS (Close Air Suport) y AI (Air Interdiction), apoyados por otros países con pods de designación y mucha más experiencia en este tipo de misiones, lo que ha resultado muy interesante para la Unidad, y nos ha permitido traer a casa multitud de lecciones aprendidas de los pilotos recién llegados de primera línea de combate.

Durante estas dos semanas se ha tenido la posibilidad de planear y trabajar cara a cara y de forma intensiva, en un ambiente multinacional formado por escuadrones que están participando en primera línea de los principales teatros de operaciones en los que están involucrados los países de nuestro entorno. Esta experiencia no solo es imprescindible para mantenerse al máximo nivel de adiestramiento, sino que permite demostrar que la aviación de combate española, con este sistema de armas, está plenamente capacitada para cumplir con las responsabilidades que se le puedan asignar dentro de una operación como la que se ha simulado a lo largo de este ejercicio.

## CONCLUSIÓN

No existe ninguna duda en calificar la primera participación del Ejército del Aire en el ejercicio FRISIAN

## EJEMPLO DE MISIÓN EN EL ASTA

Los pilotos se presentaban en el simulador 1 hora y 15 minutos antes de su ventana de simulador (slot). Se habilitó una sala específica dentro de la zona NATO SECRET del simulador como sala de briefing del Frisian Flag, en la que los pilotos, además de disponer de toda la documentación relativa al ejercicio (SPINS, COMCARD, EXOPORD, fichas de aproximación, mapas, piernógrafos de la unidad...), recibían los briefings de la misión. Dichos briefings constaban de un briefing de situación (en qué día, hora y localización se está desarrollando la simulación), un mass brief real de la misión, y el briefing de formación. El tiempo disponible era una réplica de lo que se iban a encontrar en el ejercicio, por lo que se trataba de un factor importante a tener cuenta.

A la hora de comienzo de slot los pilotos debían estar ya sentados en los simuladores y listos para comenzar. Se realizaron principalmente misiones en red de tres pilotos en formación, usando todos los simuladores del ASTA conectados en "network". Una vez lanzada la misión no se paraba a no ser que hubiera un fallo grave en la simulación que afectase a todos los simuladores, para acentuar el realismo del entrenamiento ("fall out"/contingencias reales). La misión duraba 2 horas, teniendo en cuenta que desde que se empezaban a arrancar motores hasta que se despegaba sólo había 17 minutos, teniendo que hacerlo en la secuencia establecida en la COMCARD de la misión. Tras el despegue se procedía a la zona de esperas (holdings) donde los aviones involucrados en esa primera oleada estaban establecidos o se encontraban llegando. Tras una presentación ofensiva de dos formaciones de cuatro aviones cada una, en la que estaban integrados los pilotos, dos composiciones de aviones ("packages") procedían por el norte y el sur para atacar dos zonas diferentes de Alemania. Los pilotos de los Eurofighter, al alcanzar la hora establecida o el bingo operativo, procedían a su ventana de reabastecimiento, sabiendo que tenían formaciones reabasteciendo antes y después de la misma. A la vuelta del reabastecimiento, debían cubrir el tiempo restante de ventana junto con otra formación de cuatro aviones, dando protección a un avión de transporte C-130 holandés ("slow mover") y una formación de 4 Eurofighter alemanes que provenían de una misión de CAS en el sur de

Alemania. Al finalizar el "Vultime" había que cumplir con las ventanas de recuperación impuestas por la organización del Frisian Flag, para proceder a una recuperación con vectores radar para aproximación Tacan a la pista en servicio (la base de Leeuwarden se encontraba en condiciones instrumentales). La misión no acababa ahí, sino que había





FLAG como un éxito. A la espera de la primera participación del C.16 en el RED FLAG, está claro que el FRI-SIAN FLAG es “the place to be” para las unidades punteras del Ejército del Aire, y el Ala 11 ha cumplido so-

bradamente con las expectativas. Todo el esfuerzo realizado, tanto económico como de personal y material, ha merecido la pena. Sin duda el Ala 11 puede decir sin complejos “we are back in Business”.

Sirva este artículo para agradecer el trabajo de los que, durante estos últimos años, han trabajado duro para poner a esta Unidad y este sistema de armas, presente y futuro del Ejército del Aire, en primera línea de combate ■



que regresar hasta nuestra zona de aparcamiento y parar motores siguiendo los procedimientos locales establecidos.

A los 15 minutos de acabar el slot, el debriefing estaba listo en la sala de debriefing del ASTA, donde se puede repetir cualquier parte del ejercicio y se tienen acceso a todas las pantallas de los simuladores, al audio de la misión, y a la situación de cada uno de los sensores y elementos del escenario. Se reproducía la parte táctica de la misión en velocidad real, por lo que los pilotos le dedicaban entre 30 y 40 minutos a obtener las lecciones aprendidas.

## CONCLUSIONES

El ASTA se ha confirmado como una herramienta esencial para el entrenamiento de ejercicios complejos, ya que permite entrenar situaciones/misiones que en el avión real son imposibles de reproducir antes de desplegar. Con ello se consigue que el aprovechamiento de las misiones sea mucho mayor que en despliegues anteriores, cuan-

do, especialmente en las primeras misiones, se centran en la parte doméstica: procedimientos locales, secuencia de comunicaciones, aproximaciones instrumentales, familiarización con el área de trabajo... Además, permite desplegar con mucha mayor preparación y conocimiento, ya que las tripulaciones han sido sometidas a un proceso de planeamiento y ejecución (documentación, cálculos de tiempo/combustible, evaluación de tácticas, elaboración de datos de misión para el avión, detección de dudas/errores/carencias...), que les permite preparar las misiones en el ejercicio de una manera más rápida y efectiva. Evidentemente, el entrenamiento operativo se mantiene con la misma fidelidad que en las misiones de PAB de la Unidad en el simulador. De igual manera, la seguridad de vuelo se ve reforzada y aumentada, ya que se entrenan situaciones susceptibles de provocar posibles incidentes.

En total se desarrollaron 50 misiones por los pilotos que desplegaron, lo que en tiempo de vuelo supone aproximadamente un 75% de las horas reales voladas. Teniendo en cuenta que los pilotos dedicaban una media de 4 horas entre el briefing, misión y debriefing, podemos hacernos a la idea de la importancia que el Escuadrón operativo ha dado al ASTA.

Pero lo más importante son los comentarios que se han recibido a la vuelta del ejercicio: “Parecía que ya había estado allí”, “La parte administrativa ya estaba rodada”, “Ir al alternativo no hubiera supuesto ningún problema”, “Un día se voló una misión casi idéntica de la del ASTA”... Todos los testimonios recibidos han sido positivos, lo que nos ha animado a continuar en esta dirección, como ha sucedido con el ejercicio Anatolian Eagle del Ala14, en Turquía. Sirva este artículo como agradecimiento a todas las personas implicadas en el ASTA, y a los pilotos del 111, que han confiado en su utilidad, y esa confianza se ha traducido en un éxito.

**JUAN DE DIOS SALDAÑA MOLERO**

*Comandante del Ejército del Aire*

*Jefe Simuladores ASTA Eurofighter de Morón*