



Personal de la EATAM preparando cargas para lanzamiento aéreo.

ALCE y CCT, elementos de apoyo al transporte aéreo de combate

JOAQUIN C. CARRASCO MARTIN,
Capitán de Aviación

PODRIAMOS definir el Transporte Aéreo de Combate como aquel mediante el cual se efectúa el movimiento y entrega de fuerzas de combate y abastecimientos, directamente en la zona objetivo, a través de aterrizajes de asalto, lanzamientos aéreos, extracciones u otras técnicas de entrega. También incluye este tipo de transporte las acciones de apoyo aéreo logístico a todas las fuerzas implicadas en el teatro de operaciones, incluyendo aquellas que están directamente empeñadas en el combate.

Entre las modalidades que comprende el Transporte Aéreo de Combate podemos citar los asaltos aéreos, los abastecimientos y aprovisionamientos aéreos, las aeroevacuaciones, los desembarcos aéreos y los transportes aéreos especiales.

Todas las operaciones citadas tienen como denominador común la complejidad de su planeamiento y la

necesidad de una estrecha coordinación y un eficaz control durante su ejecución, aspectos estos que se derivan principalmente del carácter conjunto que normalmente tienen este tipo de operaciones, lo cual obliga a que todas las fuerzas implicadas (terrestres, aéreas y navales) estén debidamente integradas durante todas las fases de la operación, para la óptima consecución del objetivo común.

Dentro del Sistema Operativo creado para la dirección y control de las operaciones de Transporte Aéreo de Combate, se encuentran los órganos ALCC (Airlift Control Center), ALCE (Airlift Control Element) y CCT (Combat Control Team).

El ALCC es un centro de operaciones donde se lleva a cabo el planeamiento

Lanzamiento de un CCT en modalidad "automático".





Paracaidista descendiendo con un paracaídas MT 1-X de altas características.



Miembros de un equipo CCT preparando un sondeo meteorológico.

miento detallado y la coordinación de las Operaciones de Transporte Aéreo de Combate.

El ALCE es una organización provisional que se establece para controlar y apoyar determinadas operaciones de transporte aéreo que se realizan en y desde lugares en los que los medios necesarios son insuficientes o inexistentes.

El CCT está formado por personal de las Fuerzas Aéreas organizado, entrenado y equipado para localizar, identificar y señalar zonas de lanzamiento, extracción y aterrizaje, así como para realizar el control del tráfico aéreo en dichas zonas, tanto en vuelo como en tierra, instalar ayudas a la navegación y telecomunicaciones y efectuar observaciones meteorológicas; todo ello para la realización de operaciones aéreas en zonas donde no existan tales medios, no sólo en beneficio de las Operaciones de Transporte Aéreo sino en el de cualquier acción aérea que lo requiera.

Todos estos órganos juegan un papel vital en todas las fases de una operación de Transporte Aéreo de Combate. De entre ellos, el ALCE o el CCT van a ser tratados más ampliamente a continuación.

ALCE

Para hacernos una idea de la necesidad de la constitución de un ALCE y de las tareas que realiza, podríamos imaginarnos una Operación de Transporte Aéreo de Combate consistente en un desembarco aéreo mediante el aterrizaje de aviones. Para ello sería necesario el uso de una o varias bases aéreas de partida, en las que se

concentrarían, prepararían y embarcarían las fuerzas de combate; y las necesarias bases aéreas de destino en las que se desplegarían las citadas fuerzas.

Tanto en unas bases como en otras surgirían una serie de tareas que requerirían el uso de una organización ágil y flexible que fuera capaz de ejecutar y controlar todas las actividades relacionadas con el Transporte Aéreo, así como de coordinar con los órganos apropiados de las fuerzas a transportar todos los aspectos necesarios para el buen desarrollo de las operaciones.

Las tareas del ALCE se inician ya en la fase de planeamiento inicial, en la que aquél ha de empezar a preparar su plan previo de movimiento aéreo, supervisar o dirigir el reconocimiento de las bases o campos a utilizar e iniciar la coordinación con los representantes de la Unidad apoyada.

Durante el planeamiento conjunto, ha de determinar el número de aviones necesario para el transporte aéreo y la distribución en ellos del personal y carga. En consecuencia, determinará también los medios de movimiento y carga y el personal necesario para la carga de aviones y supervisión del material a transportar.

Ya en la fase de ejecución y una vez constituido en la base de partida, el



ALCE establecerá un centro de Operaciones con los medios de comunicaciones necesarios para activar las redes aéreas de la operación. Preparará y mantendrá los correspondientes cuadros para registrar los datos correspondientes a las salidas, arribadas y demás información concerniente a la operación.

Si es necesario, el ALCE podrá disponer del personal necesario para apoyar a la Unidad a transportar en la preparación de los vehículos y demás materiales para ser cargados, así como en la preceptiva inspección conjunta. Posteriormente aceptará las cargas y procederá a cargarlas en los respectivos aviones.

En lo que respecta a la Base de destino, establecerá una organización similar para la recepción de las aeronaves, descarga del material y entrega de éste a la Unidad apoyada, a través de los órganos correspondientes de dicha Unidad desplazados previamente en la Base de destino.

A la vista de este ejemplo hipotético podemos suponer que la entidad en medios humanos y materiales del ALCE va a estar siempre en función del volumen de aviones implicados en la operación y en la duración de la misma. Puede darse el caso de que por la pequeña entidad de la operación, no sea necesario constituir un ALCE completo con su centro de operaciones incluido, sino sólo un elemento auxiliar ALCE o ALCE reducido, compuesto por un grupo de hombres especializados de acuerdo con la función concreta a realizar para apoyar o reforzar los medios disponibles en una determinada base.

La Escuadrilla de Apoyo al Transporte Aéreo Militar (E.A.T.A.M.), perteneciente al Mando Aéreo de Transporte, cuenta en su organización con elementos auxiliares ALCE, los cuales pueden operar con carácter limitado, en apoyo a las Operaciones de Transporte Aéreo de Combate.

En este ámbito, la combinación de dichos elementos auxiliares ALCE con una terminal Aéreo Móvil, ambos desplegados en una determinada base de operaciones, constituirían un núcleo fundamental para el eficaz desarrollo de las operaciones de movimiento aéreo planeadas.

Sin embargo y como se ha mencionado anteriormente, la actual EATAM presenta ciertas limitaciones para asumir estas funciones, debido a la carencia de los necesarios medios de movimiento y carga, de telecomuni-

caciones y otros materiales. También es preciso, para potenciar a estos elementos, el determinar los procesos normalizados de formación, especialización y entrenamiento del personal, a fin de que sea capaz de hacerse cargo plenamente de las tareas que lleva consigo su empleo como Elementos Auxiliares ALCE.

CCT

La figura del CCT, original de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos, se ha introducido en nuestro Ejército del Aire hace tan sólo 5 años. Allá por el año 1953 y, tras las experiencias obtenidas en la Segunda Guerra Mundial, la USAF organizó dentro del Military Airlift Command, los entonces llamados Air Force Pathfinder Teams, para proporcionar apoyo en las Zonas de Asalto a las por entonces crecientes Fuerzas de Aerotransporte

Los CCT desplegarían en dichas áreas mediante lanzamiento en paracaídas con apertura automática o manual, mediante medios anfibios, helicópteros, medios terrestres u otros métodos que la situación dictara en cada momento. Una vez en la zona de asalto, el CCT constituiría la primera fuente de control táctico de tráfico aéreo, siendo capaz de operar bajo las condiciones más precarias. La misión del Controlador de Combate incluiría la realización de reconocimientos de posibles zonas de lanzamiento, la colocación inicial de ayudas a la navegación terminales y en ruta, el establecimiento de comunicaciones para mando y control, y la eliminación de obstáculos en la zona de asalto mediante demoliciones. Además, los CCT,s estarían cualificados para recopilar y transmitir datos de inteligencia sobre la actividad, medios y despliegues enemigos en su área de actuación.



Senaleros de un equipo CCT materializando el punto de Impacto.

te. Poco más tarde, dichos equipos fueron red denominados Combat Control Teams, constituyéndose el primer equipo en la Base Aérea de Donaldson, Carolina del Sur, en el mismo año.

Con el tiempo, la misión del CCT se fue expandiendo. Estos equipos deberían de desplegar para establecer rápidamente Zonas de Asalto donde los aviones de transporte pudieran realizar operaciones de lanzamiento, extracción o recuperación de abastecimientos y equipo en y desde cabezas de desembarco eventuales.

Desde su activación en 1953, los equipos de control de combate han contribuido valiosamente en las operaciones de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos en todo el mundo.

Los CCT,s participaron en la crisis del Líbano en 1958, en las crisis del Congo en 1960 y de Cuba en 1962, y en los conflictos del sudeste Asiático, incluyendo la evacuación del Vietnam y Camboya.

Más recientemente los controladores de combate jugaron un papel vital en la operación de rescate de Granada



C.C.T. controlando un lanzamiento desde el punto de Impacto.

en 1983; en esta misión, un equipo de cuatro hombres fue insertado desde el mar a la línea de la costa próxima al Aeródromo de Punta Salinas para reconocer la zona de aterrizaje y valorar su capacidad para absorber posteriormente las oleadas del aerotransporte planeado. La primera operación paracaidista se llevó a cabo con el lanzamiento desde un C-130 Hércules de 16 Controladores de Combate y un grupo de Rangers desde una altitud sin precedentes de 500 pies sobre el terreno. Cada hombre iba cargado con 45 kgs. de equipo sin contar los 20 kgs. del paracaídas. Inmediatamente después del lanzamiento, los CCT.s proporcionaron primeros auxilios a varios Rangers que resultaron heridos debido a dicha inserción a tan baja altitud.

A continuación establecieron rápidamente la red de mando y control y las comunicaciones tierra-aire para controlar las misiones de lanzamiento y aterrizaje que se aproximaban.

Es evidente que para llevar a cabo la amplia gama de misiones que se puede encomendar a un CCT, es pre-

ciso desarrollar unos planes de instrucción específicos que abarquen no sólo la misión básica, como puede ser el reconocimiento, evaluación y señalización de las zonas de asalto, la instalación de ayudas a la navegación o el control del tráfico aéreo en la zona de operaciones, sino que también se ha de cubrir otro aspecto fundamental en la actuación del CCT, que es la "manera" de llegar al objetivo, que variará de acuerdo con la situación táctica y los medios disponibles.

En efecto, aunque el método más conocido de la inserción de un equipo CCT en la zona del objetivo es mediante el lanzamiento en paracaídas, existen otros métodos que pueden ser más indicados o eficaces en una situación dada. Entre dichos métodos podemos citar la infiltración anfibia (uno de los más clandestinos); la inserción mediante helicópteros, empleando el aterrizaje o el descenso en rapell si el terreno no permite al helicóptero posarse; el lanzamiento a alta cota con alta apertura y empleo de oxígeno (HAHO), técnica esta en constante desarrollo y con la que se

consigue una gran precisión, efectuando el lanzamiento a una distancia considerable cuando el sobrevuelo de éste debe ser evitado; y otras.

Por estos motivos no es de extrañar que el proceso de formación y adiestramiento de los CCT.s sea tan duro y prolongado. Sin contar el entrenamiento preliminar, en que los CCT se han de hacer Controladores y Paracaidistas, y en el que se le enseñan las técnicas básicas de actuación en el orden táctico, hay que añadir la fase de entrenamiento en las Unidades, en las que se ha de esperar un mínimo de dos años para alcanzar el nivel de Apto para el Combate.

En nuestro Ejército del Aire, se tomó como base el modelo de la USAF para crear una figura similar.

En efecto, la necesidad de contar con un elemento avanzado para apoyar las acciones de Transporte Aéreo de Combate se hizo patente hace ya algunos años. De hecho, antes de la consolidación de esta figura, ya existía en la Escuadrilla de Zapadores Paracaidistas del MATAC una Sección llamada de "Señaladores Guías", con



CCT controlando un lanzamiento desde el centro de Control.

unos cometidos muy similares a los que actualmente tiene el CCT.

A raíz de la creación de la Escuadrilla de Apoyo al Transporte Aéreo Militar (E.A.T.A.M.), dependiente del Mando Aéreo de Transporte, en octubre del año 1983, fue cuando apareció por primera vez en nuestra estructura Orgánica del Ejército del Aire la figura del CCT.

Su personal, integrado por Oficiales, Suboficiales y Cabos 1.º se forma tras un curso compuesto por tres fases, de las cuales la primera se realiza en la Escuela Militar de Transporte y Tránsito Aéreos (EMTTA), donde el personal es instruido como controlador de Aeródromo. A continuación sigue una segunda fase en la Escuela de Apoyo Aéreo (ESAPO), durante la cual se instruye al alumno en todo lo concerniente a la actuación del CCT en aquellas Operaciones de Apoyo Aéreo, donde puede verse envuelto por estar integrado en el Sistema Operativo Aerotáctico. Por último, los alumnos siguen la última fase de entrenamiento básico en la Escuela Militar de Paracaidismo "MENDEZ PARA-

DA". Allí se imparten aquellas materias relacionadas con las tácticas, técnicas y procedimientos de los CCT,s y se conjugan con una serie de ejercicios de aplicación durante los cuales se practica todo lo aprendido durante las tres fases del curso.

Finalizado el curso y una vez obtenido el título correspondiente, los alumnos se incorporan a sus Unidades de procedencia donde siguen sus planes de instrucción específicos hasta conseguir el nivel de instrucción requerido.

En los últimos años, los CCT,s de la E.A.T.A.M. vienen participando en multitud de Ejercicios, tanto conjuntos con otras Unidades del Ejército de Tierra (BRIPAC, EM-MOE, GOE,s) como combinadas con equipos CCT,s de los Estados Unidos (TRABUCO, TACEX, etc.). En dichos Ejercicios se lleva a cabo un interesante intercambio de conocimientos, técnicas y procedimientos, al tiempo que se consigue una considerable mejora en el nivel de instrucción de estos equipos.

Para la ejecución de sus cometi-

dos, los CCT,s están dotados de gran cantidad de material operacional, entre los que podemos citar los paracaídas de altas características, equipos de comunicaciones tierra-aire y tierra-tierra, diverso equipo de señalización de zonas de lanzamiento, extracción y aterrizaje, etc. También está previsto que se dote a los CCT,s con equipos sofisticados de ayudas a la navegación, visuales y electrónicas, para conseguir una mayor eficacia en las Operaciones de Transporte Aéreo de Combate, diurnas y nocturnas, bajo condiciones meteorológicas adversas.

Es evidente, pues, que en tan sólo cinco años se han dado pasos importantes, pero aún no está todo conseguido. El continuo incremento de las acciones de Transporte Aéreo de Combate en el ámbito de nuestro Ejército del Aire, unido a la complejidad que estas acciones llevan consigo, requieren unos cada vez más numerosos, más dotados y mejor entrenados equipos de Controladores de Combate. Pero quizás estos aspectos puedan ser motivo de un posterior artículo. ■