

Papel desempeñado (Role)

CÉSAR SAIZ AYALA
Capitán de Aviación

La gran capacidad del sistema de armas F-18 es conocida por todos. Hoy en día, nuestro C-15 (EF-18 A+) dispone del armamento, sensores y equipos necesarios para desarrollar casi todas las posibilidades del avión. Todavía mejorará más: integración del sistema de navegación GPS, adquisición del misil de alcance medio AIM-120, comunicaciones seguras, sistemas de identificación electrónica, data link, gafas de visión nocturna, etc.

En la operación Icaro se ha transportado una amplia gama de armamento para permitir operar al C-15 en distintas misiones. Si nos ajustamos al «ACE Forces Standard», documento que regula el entrenamiento y utilización de las Fuerzas Aéreas de la OTAN en Europa, se puede relacionar el armamento desplegado a Aviano con los papeles (roles) asignados a la Unidad.

Así, como Unidad de Defensa Aérea, el Grupo 15 ha desempeñado el papel de interceptador todo tiempo utilizando misiles AIM-7F Sparrow y AIM-9LI Sidewinder. Como unidad de ataque convencional, ha tenido la capacidad de desempeñar el papel de cazabombardero en tiempo claro utilizando bombas BR-250, GBU-16 y misiles AGM-65G Maverick. Por último, como unidad de guerra electrónica y supresión de defensas aéreas enemigas, el Grupo 15 continúa todavía desempeñando el papel de supresión táctica dentro de la guerra electrónica utilizando el misil AGM-88 HARM.

Además, debido a la capacidad del F-18 para pasar de modos aire-aire a aire-suelo sólo con el movimiento de un dedo, se han volado siempre configuraciones mixtas. Así, hemos formado parte del grupo de unidades «swing-role» cuyos aviones podían ser llamados en

pleno vuelo para cambiar de una misión CAP (Patrulla Aérea) a otra CAS (Apoyo Aéreo Cercano) y viceversa. Incluso se ha utilizado un mismo avión como reserva de una misión CAP, CAS o SEAD a la vez. Si a esto unimos que todas las configuraciones llevan FLIR/LTDR (sensor infrarrojo y designador láser) y un equipo completo de guerra electrónica, el EF-18 español ha resultado ser uno de los aviones más completos en el teatro de operaciones.

Hasta ahora sólo se ha hablado de la extraordinaria capacidad del avión y del armamento utilizado en la Operación. Pero para poder desempeñar cualquier «role» no sólo hay que tener en cuenta el material, sino también el personal y el apoyo necesario para poder alcanzar el grado de eficacia adecuado.

Hay dos preguntas relacionadas entre sí que debemos contestar antes de continuar: ¿qué es capaz de hacer el piloto?, ¿en qué se debe entrenar? El piloto es capaz de hacer todo aquello para lo que se entrena, pero este entrenamiento cuesta tiempo y dinero, así que debe ser perfectamente planificado.

Cada año se define en el plan de acción del Ejército del Aire (PAEA) el «role» que desempeña cada escuadrón. Se podría decir que, aún sabiendo que aviones y pilotos son muy capaces, se pretende que un determinado escuadrón desempeñe un papel concreto dentro del Ejército del Aire. De esta forma los escuadrones pueden encauzar su entrenamiento realizando las misiones que se especifican en el PAEA.

Los dos escuadrones del Grupo 15 tienen asignados los roles descritos anteriormente. A esto hay que añadir que, desaparecida la Unidad Temporal de Transformación (UTT), los escuadrones han vuelto a asumir la labor de instrucción de los nuevos pilotos. Por lo tanto, la carga de trabajo que existe actualmente es muy grande. A simple vista y sin entrar en detalles del entrenamiento específico que requiere cada arma, su sensor





asociado y el tipo de misión, se aprecia que es necesario sacar el máximo rendimiento a cada hora de vuelo.

Es imprescindible que los pilotos puedan dedicarse de lleno a su labor, teniendo el apoyo de personal no volante en tareas como inteligencia, guerra electrónica, información aeronáutica, etc. La operación Icaro ha sido un ejemplo de esta problemática, decidiéndose allí que determinadas labores que hasta ese momento eran desarrolladas por pilotos pasaran a manos de suboficiales, que realizaron un excelente trabajo.

Por otro lado, muchas veces se oye que la operación Deny Flight es excelente para el entrenamiento de los escuadrones. Pero la guerra no es el momento de aprender y el escenario de la antigua Yugoslavia exige no cometer ni el más mínimo error. Es cierto que la experiencia adquirida en esta operación real es de un incalculable valor, pues se ha llevado a la práctica gran parte de aquello que en teoría se era capaz de hacer.

En contrapartida, las misiones reales de la operación Deny Flight producen un deterioro del entrenamiento en determinados aspectos. Así, la V ATAF insta a usar las



oportunidades de entrenamiento que se ponen a disposición de las unidades participantes. El Grupo 15, por ser «Swing role» estuvo autorizado a un máximo de ocho (8) salidas semanales por avión asignado. Las misiones que se realizaron fueron de lo más diversas: DACT's (tácticas de combate aéreo disimilar) en las áreas reservadas de Dolly y Speedy contra aviones como M-2000, F-14, F-15, F-16, F-18, Tornados F-3, A-10, etc. CAS (apoyo aéreo cercano) y prác-

ticas de tiro en los polígonos de Cellina Meduna, Maniago y Punta de la Contessa. ACAS (CAS con controlador en vuelo) en el área LIR-48 «Cráter» y vuelos de baja cota por Italia. COMAO (grandes paquetes de ataque) realizando un «Cat Flag» mensual con la intervención de unos cincuenta aviones de todas las naciones participantes.

Desgraciadamente, la limitación a ocho del número máximo de aviones desplegados en Aviano y

la prioridad de las misiones reales, ha impedido sacar el máximo partido de las posibilidades de entrenamiento que brinda esta ocasión única.

Volviendo a la complejidad del sistema de armas F-18 y a la limitación en tiempo y dinero para realizar el entrenamiento de las misiones asignadas, es necesario insistir en el replanteamiento de la programación de las Unidades. Por ejemplo, un piloto tiene que ser capaz de estar operativo en el lanzamiento de bombas láser, misiles Maverick, HARM, ataques radar, combate aéreo, etc. y además desarrollar su labor en los distintos negociados e incluso dar instrucción. ¿Está acorde con esto realizar una misión SIME? Esta misión es para el entrenamiento de controladores de combate que quizá podría ser practicado en el estupendo simulador de Cuatro Vientos.

Aunque muchas veces se confunde capacidad con role, lo que de verdad se debe plantear es: ¿En qué papeles van a estar permanentemente especializados los pilotos? ¿En cuánto tiempo son capaces de especializarse en un determinado tipo de misión?

En el Deny Flight el Grupo 15 ha demostrado ser capaz de realizar un excelente papel a costa de mermar su entrenamiento. En el mes de abril se inició de nuevo el proceso de adiestramiento, y se pudieron aprovechar las lecciones aprendidas en Bosnia Herzegovina.

Una de estas lecciones es que es necesario especificar claramente el rol de las Unidades, estableciendo las limitaciones específicas para determinadas misiones y tratando de tener una continuidad de criterio. De esta forma, las unidades se entrenarían adecuadamente y el mando sabría exactamente lo que son capaces de hacer.

Otra lección sería, quizás, la necesidad de distribuir de una forma más realista las horas de adiestramiento, de ejercicios y de utilización de la Fuerza, si bien podría hacer necesaria la revisión del propio PAEA.

DENY FLIGHT: RESPONSABILIDADES DE LA SECCION DE AIRE-SUELO DEL GRUPO 15

J.A. SAENZ DE TEJADA
Capitán de Aviación

DESDE que en mayo de 1994 se atisbó la seria posibilidad de que el Grupo 15 pudiera convertirse en un participante más en la operación «Deny Flight», la sección aire-suelo de este Grupo comenzó a difundir la información que, tiempo atrás, fue elaborando en relación a la citada operación, a la vez que se encargó de planear y coordinar un correcto entrenamiento de las tripulaciones, siempre en función del escenario en el que se iba a actuar.

Por esta razón se considera conveniente reflejar, de alguna forma, lo que la sección aire-suelo hizo antes del despliegue, y que fue la pieza fundamental del entrenamiento de los pilotos en este rol. Pero a su vez no se debe olvidar que el conflicto que se está viviendo en Bosnia-Herzegovina es muy cambiante y por lo tanto, la sección aire-suelo debió velar por el entrenamiento de las tripulaciones en su más alto grado en concordancia con las circunstancias evolucionantes que envuelven el conflicto y en definitiva, el escenario en el que nuestros pilotos se desarrollaron durante su participación en la operación Deny Flight; es, por esto, por lo que de igual forma se considera interesante dejar constancia de lo que la sección aire-suelo llevó a cabo durante el despliegue.

Tomando pues como puntos de referencia en el tiempo esas dos fases anteriormente reseñadas, se verá, a grandes rasgos, cual y cómo fue la contribución de la sección aire-suelo a la preparación que nuestros pilotos han mostrado en esta operación multinacional.

ANTES DEL DESPLIEGUE

- La sección aire-suelo se encargó de la recopilación, elaboración y difusión de la información que relativa al rol aire-suelo (BAI «Battle Air Interdiction», RECE «Reconnaissance», SU-

CAP «Surface Cap», CAS «Close Air Support») aparece en la OPORD y el OPLAN 40101 relativos a la operación «Deny Flight».

- Entrenamiento de las tripulaciones en misiones CAS en escenario de baja amenaza. Se realizó:

. El planeamiento de las tácticas a seguir.

. La creación de las guías de misión.

Hay que destacar en los anteriores dos puntos, la colaboración especial que la sección aire-suelo ha tenido por parte de los capitanes del grupo que con anterioridad habían desempeñado la función de FAC en Bosnia-Herzegovina y que ayudaron a establecer los procedimientos que en misiones de este tipo se venían desarrollando en el teatro de operaciones; de igual forma el capitán de la USN, que como piloto de intercambio forma parte del Grupo 15, colaboró en la confección de la fraseología que se utiliza en el diálogo piloto-FAC.

. Petición del apoyo pertinente a los organismos correspondientes para el desarrollo de las citadas misiones. Entre estos organismos cabe destacar:

a) *Centro Cartográfico y Fotográfico del Ejército del Aire:*

Gestión de un avión para la realización de fotografías (escala 1:10.600) de algunas áreas de los sectores de trabajo en la Base Aérea de Zaragoza, para el entrenamiento de los pilotos en las misiones CAS.

b) *EZAPAC:*

Con el fin de proporcionar FAC's para la conducción de los aviones del Grupo 15 en las misiones CAS dentro de la LED-98 Norte.

c) *Polígono de Tiro de Bárdenas:*

Desplazando un piloto del Grupo 15 que hiciera de FAC, para de esta forma coordinar la conducción de los aviones sobre objetivos puntuales y a la vez