

Red Flag, el mito ha caído

IGNACIO BENGOCHEA MARTI
Comandante de Aviación
Fotos: **JOSÉ TEROL**
Capitán de Aviación

INTRODUCCION

LA actividad de los pilotos de combate ha cambiado en los últimos años. Hasta hace bien poco nuestros ejercicios y maniobras se limitaban casi por completo al territorio nacional y salir al extranjero constituía todo un acontecimiento. Gradualmente, sin embargo, nos hemos ido viendo involucrados en otros de carácter multinacional más allá de nuestras fronteras y que nos han obligado a cambiar sustancialmente nuestra forma de proceder. Poco a poco, de forma casi imperceptible, hemos ido adquiriendo procedimientos, hábitos y conocimientos que nos han ido capacitando para tomar parte en ejercicios de mayor envergadura, los cuales, a su vez, constituían una especie de "test" indicador de nuestro nivel operativo en comparación con las Fuerzas Aéreas de otros países.

Pero durante este proceso, cada vez se iba haciendo más patente la necesidad de una auténtica reválida, un escenario lo más parecido posible a la realidad donde medimos, de igual a igual, con otros Escuadrones que ya hubieran tomado parte en acciones de guerra reales. Y en la mente de todos estaba el Red Flag, con la aureola de ser el mejor ejercicio del mundo. Casi un mito.

LA PREPARACION

Cuando mayor era el bullicio y la agitación más intensa, cuando los pilotos del primer período concretaban



A la izquierda, curiosa tripulación formada por el Cte. Bengoechea, jefe del Escuadrón 121, y el Cte. Peralba, médico de vuelo. Abajo, pilotos del Escuadrón 121 preparando una misión.

los últimos detalles del vuelo y preparaban sus Unidades de Misión (MU,s), fichas y mapas, entonces aparecía el oficial de operaciones con el ATO (Air Task Order) del día siguiente buscando a los jefes de paquete (Package Commander) y formación para entregárselo. De esta manera se iniciaba una misión en el Red Flag.

En el ATO se expresaba con todo detalle la composición del paquete que se iba a enfrentar al Bando Rojo.

Apenas cambiaba cada día, alrededor de 60 aviones: F-15, AV-8, A-10, OA-10, EA-6B, C-130 (estadounidenses, españoles y de Singapur), E-2, E-3, KC-130, KC-135, H-60 y, por supuesto, EF-18. Toda la información necesaria estaba recogida allí también, desde las ROE's (Reglas de Enganche) hasta las comunicaciones, pasando por procedimientos de rescate de combate, autenticación, etc... Una vez estudiado en profundidad, sólo cabía esperar un par de horas para la reunión inicial de coordinación (Initial Coordination Meeting).

Dicha reunión, a la que tenía que asistir algún representante de cada formación, empezaba con un briefing



de inteligencia, señalando los objetivos de la misión que se iba a volar y las amenazas que se esperaba encontrar en la zona de operaciones. Se conformaba así un escenario que permitía al Package Commander dar las primeras pinceladas a lo que iba a constituir "su obra maestra", su forma de entender la balla.

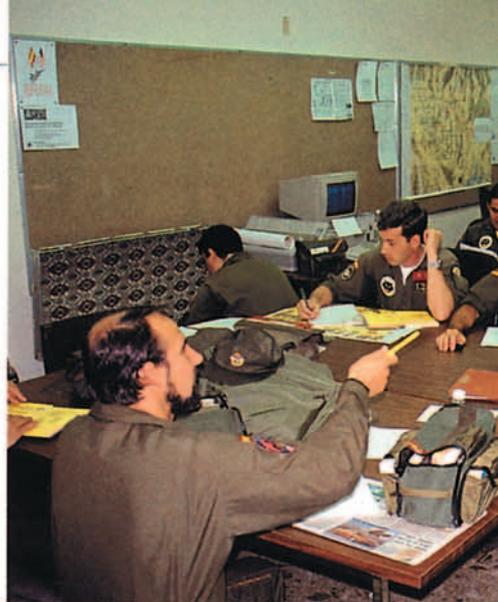
Con las líneas maestras ya establecidas, el siguiente paso consistía en la coordinación cara a cara entre formaciones. Si la misión encomendada era de SEAD (lo cual era lo más frecuente, camuflada bajo un CAS programado), dicha coordinación resultaba tan compleja como imprescindible, y normalmente afectaba a los EA-6B, los AV-8B y los EF-18, tanto los del Grupo 15 equipados con misiles HARM como los del Ala 12 simulando armamento convencional. Si por el contrario la misión asignada era de CAS, el briefing con el AFAC (Airborne Forward Air Controller), resultaba más sencillo, si bien todos éramos conscientes de que a la hora de ejecutarlas resultaba enormemente complicado debido al elevado grado de amenazas suelo-aire y a la dificultad añadida del idioma, factor éste que se ha vuelto a revelar como de vital importancia.

Una vez que todos los detalles habían sido contemplados separadamente por cada grupo de aviones que iban a desempeñar un mismo "role" dentro de la misión (Defensa Aérea, SEAD, CAS, AAR, CSAR, etc...) tenía lugar la reunión final de coordinación (Final Coordination Meeting), normalmente a última hora de la tarde. Allí se hacía un repaso general de los cometidos asignados a cada uno y las posibles interferencias entre todos los componentes del "paquete", haciendo especial hincapié en la Seguridad de Vuelo.

De esta manera, todo quedaba listo para el día siguiente, para volar una misión del Red Flag.



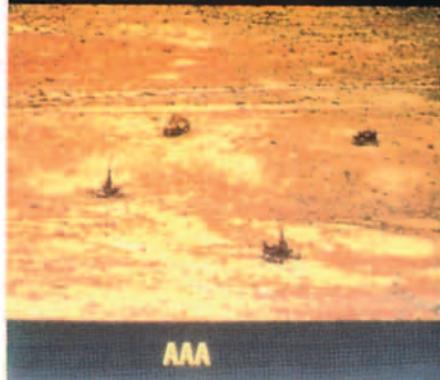
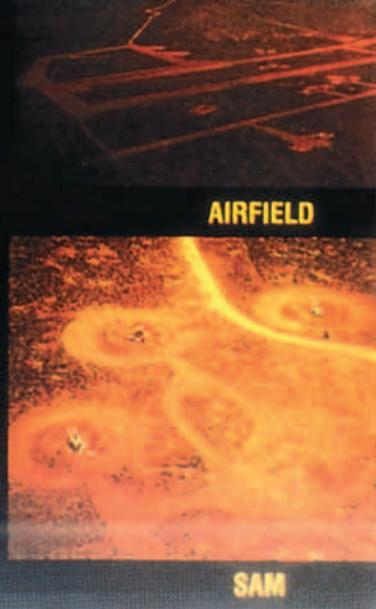
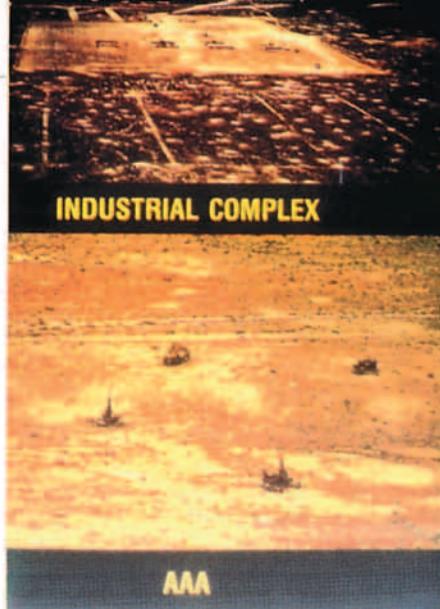
El Capitán Maestre se dirige camino del avión mientras en la sala del destacamento del Ala 12 se analizan los famosos objetivos "simulados" del polígono



LA EJECUCION

La mañana siguiente, llamada a ser tan densa e intensa como la anterior y la posterior, empezaba con el briefing general de la misión (Mass Briefing). A él ya debían acudir todos los pilotos que fueran a volar en ese período, y en el mismo, además de la meteorología, NOTAM's, etc..., se repasa-

ban nuevamente los datos de inteligencia, los objetivos de la misión y los cometidos de todos sus componentes. Pero además, el Mass Briefing tenía una carga más trascendente de cara al desarrollo global del Ejercicio, pues era donde de forma tan artificial como efectiva se le transmitía una cierta presión psicológica a las tripulaciones. Así, se recordaban las



estrictas reglas de vuelo y los límites del Polígono, y se comentaba acerca de los participantes que habían sido mandados de vuelta a su Base la víspera por haber infringido dichas limitaciones. O se aprovechaba para proyectar una película en la que, bajo el acelerado ritmo de una canción de Elvis Presley, se podían presenciar escalofrantes vistas de aviones que

terminaban su rutinario vuelo a baja cota contra el desértico suelo de Nevada. Un efecto demoledor después de un "agitado" fin de semana en Las Vegas.

A partir de ahí, comenzaba una auténtica carrera de acontecimientos. Para empezar, la revisión exterior y la puesta en marcha del avión a temperaturas que sobrepasaban los 50°C y

que forzaban a tomar medidas especiales para protegerse de las mismas: calzado especial para los mecánicos, hispánicos botijos repletos de agua y un médico de vuelo circulando por la línea tan atento a la salud de sus pacientes como a la posibilidad de "pinchar" algún vuelo. Al bajar la cúpula quedaba inaugurada la sauna y ni siquiera en vuelo, el sistema de acondicionamiento del avión era capaz de contrarrestar el calor existente dentro de la cabina de nuestros aviones.

A continuación, y tras la inevitable y sobrecogedora espera que provocan 50 aviones armados en un breve intervalo de tiempo, tenían lugar los despegues; merecía la pena presenciar cómo el calor, la altura, la sequedad y las configuraciones pesadas de algunos aviones alargaban sus carreras de despegue y tenían sus pendientes de subida.

Una vez en el aire, lo normal era proceder inmediatamente a un punto de rendez-vous con los KC-130 españoles, donde se llevaba a cabo el correspondiente reabastecimiento en vuelo bajo la premisa de restringir al máximo las comunicaciones. Este requisito se hacía absolutamente imprescindible cuando, tras abandonar a los cisternas, pasábamos bajo el control del AWACS.

La perturbación realizada sobre las comunicaciones, por su intensidad y por abarcar toda la gama de frecuencias autorizadas, casi imposibilitaba cualquier enlace radio, incluso entre los miembros de una misma forma-

ción. Sólo quedaban a salvo de esta penuria los aviones equipados con Have Quick.

Bajo estas condiciones se procedía hacia un punto de espera, a cuyos alrededores se podía vislumbrar un gran número de aviones esperando la hora de iniciar la ofensiva (Push). Dicho punto (normalmente el denominado Student Gap) y dicha visión constituyen sin duda alguna una imagen característica e imborrable del ejercicio Red Flag.

Llegado el momento, comenzábamos nuestra ruta hacia el objetivo asignado: formación defensiva, alta velocidad y siguiendo el perfil de un terreno donde contrastan enormes llanuras y abruptas cadenas montañosas. No resulta cómodo volar sobre el desierto: la falta de referencias y el uniforme color del terreno te impiden determinar con precisión la altura a la que vas volando.

La principal dificultad en los primeros minutos de navegación a baja cota consiste en estar atentos a las posibles interceptaciones de los F-16 del Bando Rojo, a la eventualidad de un posible disparo sobre alguno de ellos y a no sobrepasar los límites de ninguna de las zonas prohibidas situadas dentro del polígono, lo que podría acarrear nefastas consecuencias.

En las proximidades del objetivo, que imaginariamente estaba siendo atacado en esos precisos instantes por misiles HARM, comenzaban literalmente, los auténticos sudores, pues en cuanto dejabas de estar enmascarado por el terreno comenzaba el concierto del alertador de amenazas (RWR). Las roturas se iban sucediendo y había que mantener la orientación para llegar con exactitud al punto de "pop-up". Durante la maniobra de ataque, mientras tratabas de identificar positivamente tu objetivo, te dabas cuenta de lo importante que resulta llevar a cabo un entrenamiento lo más parecido posible a la realidad; es muy fácil cometer un error que eche al traste el resultado de la misión o tu propia supervivencia.

El escape, cuando mayor es tu vulnerabilidad, transcurre entre continuos virajes y violentas roturas, con la máxima potencia del avión selec-

cionada y sin perder la referencia de la dirección hacia donde debías dirigirte.

De vuelta hacia la zona segura, mientras transmitías si el resultado de tu ataque había sido positivo, podías ver como muchos aviones más se dirigían a los blancos que les habían sido asignados. Allí quedaban otros, entre ellos algunos EF-18, intentando coordinar con su AFAC el momento y el lugar donde atacar, mientras que los más activos, los "sweppers", barrían la zona de operaciones de un lado a otro.

A nosotros sólo nos quedaba regresar "legalmente" hasta Nellis y esperar al debriefing general (Mass Debriefing) para ver qué había sido de nosotros.

EL ANALISIS

El análisis de la misión tenía lugar en el Mass Debriefing. Aunque ya comidos y re-hidratados, el semblante de los pilotos reflejaba el cansancio acumulado a lo largo de todo el día. Pero aún quedaba lo peor: durante más de una hora y media (excepto los viernes, que todo se hacía más deprisa), se repasaba detalle por detalle todo lo que había acontecido durante el desarrollo de la misión.

En primer lugar se proyectaba la película de la misión, que había sido grabada por el RFMDS (Red Flag Measurement And Debriefing System) merced a su capacidad para seguir hasta 36 aviones equipados con el "pod" correspondiente y otros 100 con tan solo el IFF/SIF activado. Cada avión está representado por su silueta, un color y un número, de tal manera que se podía saber, minuto a minuto, la dinámica evolución de cada uno de ellos. Así, los errores y aciertos tácticos quedaban al descubierto inmediatamente, lo que a menudo originaba cruzados debates sobre lo que se debería o no haber hecho. Para nosotros los españoles, resultaba enormemente difícil seguir en profundidad tales discusiones, por lo que nuestra participación en las mismas no se prodigó todo lo que hubiéramos deseado.

Una vez aclarado todo lo que había sucedido y por qué, se exponía la lis-

ta de derribos conseguidos por los SA-2, SA-6, SA-8, ZSU-23-4, etc... Lo que al principio parecía natural, es decir, un derribo, a los pocos días resultaba inaceptable, y cuando "caías" tenías que soportar las miradas acusadoras de tus compañeros. Si además de eso se proyectaba la película de tu derribo grabada por las propias defensas antiaéreas, entonces debías prepararte para lo peor.

El Mass Debriefing solía terminar con el vídeo del HUD de algún avión durante su ataque, normalmente los españoles (?), la calificación obtenida en el mismo y con un resumen de las lecciones aprendidas durante la misión. Cerraba el acto el Red Flag Staff para hacer especial hincapié en alguna de esas lecciones o para sugerir algo nuevo para el día siguiente.

CONCLUSION

El mito ha caído. Hemos participado en el RED FLAG, nos hemos medido a otros Escuadrones que ya han tenido su "bautismo de fuego" y podemos asegurar que nuestros conocimientos tácticos y técnicos son similares a los suyos. Nos diferencia el que su entrenamiento está soportado por unos medios técnicos que para nosotros resultarían de inapreciable valor: polígonos de guerra electrónica, ACMI (Air Combat Manoeuvring Instrumentation), campos de tiro, etc...

Hemos vuelto a comprobar otra vez la enorme carga que representa hablar un idioma sólo a medias y hemos convenido que tenemos que mejorar mucho nuestro inglés.

También ha resultado estimulante y muy instructivo el poder preparar a conciencia un ejercicio con anterioridad al mismo y con la participación de todos los miembros del Escuadrón. La tarea en este sentido ha sido ilusionante y muy provechosa: hemos unificado criterios, aclarado conceptos y transmitido experiencias. ¡Ojalá podamos repetirlo!

Hay cosas importantes que hemos aprendido y que deben verse plasmadas en la actividad de los Escuadrones. Que no quede todo en una conversación de bar: "¿Tú te acuerdas cuando fuimos al Red Flag...?" ■

Los Protagonistas del *Red Flag*



Pilotos del Escuadrón 121.



Pilotos del Escuadrón 122.