



Las fuerzas externas en el TLP

MARCOS GONZALEZ PUENTE
Capitán de Aviación

CUANDO nos dieron la noticia de que nos habían designado para ir al curso del TLP, experimentamos sentimientos dispares: por un lado asistiríamos a uno de los cursos con más renombre en Europa, y por el otro, nuestra participación sería en calidad de observadores, lo que, muy probablemente, arruinaría nuestras expectativas de integrarnos alguna vez como participantes.

La realidad, es que el pasado día 24 de septiembre, dos capitanes del Ala 14 nos trasladamos a la Base Aérea de Florennes (Bélgica), para asistir como observadores a la fase teórica del curso TLP 95/5, que tuvo lugar entre el 25 y el 29 de septiembre.

Durante estos días, asistimos como dos participantes más a las conferencias impartidas por el staff del TLP. También, atendimos a las presentaciones personales que los diversos pilotos realizaron, acerca de los medios y características de los distintas aeronaves, precisamente, aquellas que, más tarde, pasarían a integrar las formaciones durante la fase de vuelo. Es de reseñar que si la calidad de las presentaciones fue excepcional, la de los medios audiovisuales no se quedaba atrás, aunque quizás lo más importante fue que a través de aquellas conferencias

se establecieron las normas de juego para cada uno de los aviones participantes; y todo el mundo conoció por primera vez o quizás un poco más profundamente, lo que se podía encontrar más tarde en el aire. Las presentaciones de los *external* se dejaron para más adelante, ya que, estaban previstas para el momento de su incorporación a la fase de vuelo.

Como observadores, nos sentimos en todo momento parte representativa de nuestra unidad, y completamente integrados en el amplio grupo de naciones que allí se dieron cita; es de mencionar que la Armada italiana también destacó a un piloto en calidad de observador. Esta buena integración es la que nos permitió que asimiláramos toda aquella extraordinaria información, organización y claridad de ideas.

Desde nuestro papel de observador, asistimos al staff del TLP en cuestiones varias: la coordinación del espacio aéreo y procedimientos locales que, más tarde, serían el pan nuestro de cada día durante la fase de vuelo en la Base Aérea de Morón.

Llegado el día 4 de octubre comenzó la fase de vuelo del curso: inicialmente, nuestra labor se centró en recoger



la máxima cantidad de información sobre la manera que tienen de organizarse los diferentes escuadrones de la OTAN, esto fue posible, debido a la circunstancia de que, hasta el día 16, nuestros aviones no se incorporarían. Mientras llegaba nuestro destacamento, asistimos a todos y cada uno de los briefings que se llevaron a cabo, tanto de aire - aire, que incluirían: defensa de zona y de puntual, defensa de HVA's, como también, de aire-suelo, tan completos como: misiones de ataque a diversas instalaciones, Sead, Recce, Designación Láser, misiones Tasmó, ataque de HVA'S.

Esta espera que para cualquier piloto se podría hacer hasta aburrida, en realidad, nos situó en una situación privilegiada ya que teníamos acceso a las dos caras de la moneda: conocíamos las tácticas de la defensa, y a la vez cómo habían solucionado sus problemas en el strike; sabíamos perfectamente cuales eran los diversos despliegues de la artillería antiaérea, y qué tipo de piezas existirían en la realidad; conocíamos dónde estaban situadas las órbitas del AWACS, así como sus estrategias y planes en caso de "retrograde", etc., en suma: podíamos anticipar con bastante exactitud cómo se desarrollaría la batalla aé-

rea. Pero esto no ocurrió desde el primer día, la verdad es que el hecho de dividimos para asistir a las dos partes a la vez; puso de manifiesto la necesidad de poner ideas en común para llegar, realmente, a entender cómo había diseñado el TLP staff los diversos escenarios.

Se precisó algo de ayuda para llegar a entrever cuáles eran, realmente, las circunstancias y limitaciones que cada día iban variando; buscando siempre el poner a los líderes de misión cada vez en situaciones más comprometidas. Sin embargo, esta ayuda siempre llegó, haciéndonos, de alguna manera, más participes de el curso, si cabe.

Todo ello fue posible con la participación de nuestro compañero de Morón, que en aquellas fechas se incorporó al grupo de observadores, suceso que redundó en una magnífica apreciación de lo que allí se estaba desarrollando.

A medida que el día de nuestra "transformación" a participantes exteriores se iba aproximando, aumentaba la complejidad de las misiones: el paquete de strike crecía en número; era más compacto en cuestión de ideas e iba mejorando los SOP's (procedimientos operativos stan-

dard); además, cada avión conseguía centrar mucho más su verdadero cometido dentro del conjunto.

Cuando llegó el momento de nuestra incorporación, los MIRAGE F-1 y 2000 fuimos asignados al grupo de la defensa aérea, que en aquellas misiones llegó a contar hasta con 16 aviones para defender una FAOR; poniendo de manifiesto las dificultades de la integración de medios tan dispares y la necesidad de llevar hasta las últimas consecuencias la doctrina MFFO.

Hacia la misión número 10 los *external* nos separamos de la defensa; ésta, que pasó a convertirse en la defensa del paquete atacante, asumió poco a poco sus labores de *sweep* y *escort* de aquel, en definitiva, un strike de unos 30 aviones frente a los 8 que conformábamos la defensa aérea.

Pero nuestro pequeño destacamento también iba ganando en experiencia: estábamos teniendo la oportunidad de ensayar tácticas nuevas; de enfrentarnos, tal vez por primera vez, a ambientes muy complejos, *multibogey*,

¿UN MARINO EN EL TLP?

FRANCISCO JOSÉ BLAZQUEZ RODRIGUEZ
Teniente de Navío

ESTE artículo trata de mostrar el punto de vista de un "marino" después de asistir como observador a un curso de este tipo.

Soy piloto de "Harrier" y estoy destinado en la 9ª Escuadrilla de la Flotilla de Aeronaves (Rota). Reconozco que hasta hace cosa de un año nunca había oído hablar del "Tactical Leadership Programme" y no tenía muy claro en que consistía esto del TLP.

En el primer semestre de 1995 tuve la suerte de asistir a un seminario en Florennes (Sede del TLP) sobre armamento y designación láser, acompañando a dos pilotos españoles del Ejército del Aire. Allí nos mostraron en qué consistían sus misiones y sus formas de operar.

Pasado el verano me nombraron para asistir a la fase práctica del curso que el TLP realizaba en Morón como parte de su despliegue "out of región". Asistí como enlace de ALFLOT para coordinar los *ejedanes* con la Armada. Aparte de esto participé como oyente en todos los briefings que pude, tratando de ser un "observador" más del curso.

La Armada ha prestado para este Ejercicio tres blancos. El primero de ellos fue la Base Aeronaval de Rota, defendida por baterías "Superfedermaus" y "Mistral" del Ejército de Tierra. Los otros dos blancos fueron sendas fragatas del tipo Baleares, a las que se les asignó un área de responsabilidad (MEZ) y el control de una FAOR ocupada por cuatro Phantoms y dos F-16, simulando una CADA (Coordinated Air Defence Area, Área de Defensa Aérea Coordinada) a mucha distancia de la costa. Además de esto, la fragata mantenía enlace Data-Link con el AWACS de la OTAN. Todo esto ha supuesto una gran experiencia



para el barco, al sufrir éste el ataque masivo de más de 20 aviones, pudiendo ejercitar sus controladores de interceptación y sus sistemas de misiles y defensas de punto.

Desde el punto de vista aeronaval de la Armada (aunque hablo a título personal) creo que la asistencia a este curso ha sido una gran experiencia y podría servir para futuras participaciones en próximos cursos. Hay que tener en cuenta que si reparamos en los tipos de aviones que han participado, los podemos calificar de "high performance" y el Harrier no lo es. Pero si pensamos en la próxima incorporación a la Armada del AU-8B Plus con su radar, Flir, *groundmapping*, etc..., las probabilidades de sobrevivir aumentan.

Son muchas las conclusiones a las que se llegan después de asistir a un curso de este tipo (más aun cuando se es piloto naval). Y son estas últimas conclusiones a las que me voy a referir a continuación.

Para empezar, todos los participantes son pilotos pertenecientes a fuerzas aéreas europeas y americanas sin presencia de ninguna naval. La asistencia a un curso de tan larga duración da opción para conocer las diferencias que existen a la hora de elaborar tácticas, denominar formaciones, situaciones, amenazas, etc..., (vocabulario) y tratar de estandarizarnos con el resto de las fuerzas aéreas europeas que pertenecen a la OTAN. También sirve para desempolvar las publicaciones que muy posiblemente tendremos en nuestro Punto de Control OTAN.

Los escenarios de las misiones que se volaban se centraban principalmente en el área del paquete de ataque al suelo y la protección que requería este en su ruta, hasta la llegada al blanco. El Harrier es un avión pensado para llevar a cabo esta misión (ataque al suelo) de forma fácil, y tiene un sistema de armas concebido para poner las bombas sobre el blanco.

A estos cursos concurren pilotos con muchas horas de vuelo y muy expertos en parcelas concretas de la aviación como son: SEAD, TAR, CAS, Force Protección, etc..., El



Un P-3 del Ala 21 y un E-3A AWACS de la Fuerza NAEW se disponen a iniciar una misión.

y frente a las armas aire-aire más sofisticadas del momento. Es evidente, que la defensa había pasado a estar en desventaja sobre el papel, pero lo que no es tan evidente es que, quizás, estuviéramos pasando a tener ventajas en el entrenamiento: cada movimiento tenía que ser mucho más medido y el riesgo era mucho más alto en nuestro lado, haciendo que en los briefings se analizaran más las estrategias generales. Con nuestros compañeros de "calvario", los franceses del Mirage 2000, el entendimiento fue creciendo, y a veces, los resultados merecerían el calificativo de excelentes, sobre todo, si los juzgamos por el planeamiento y la alta consecución de objetivos.

Fue por entonces, cuando recibimos la agradable noticia de la incorporación a nuestro bando de 2 F-14 Tomcats de la Navy, que se encontraban operando en el Adriático, participando en la operación Deny Fly en Bosnia.

Aquellos pilotos se incorporaron en vuelo directo de su portaaviones, a un curso que, más tarde, calificarían como: "Uno de los mejores entrenamientos que hasta ahora hemos disfrutado". Y es que en realidad se estaba convirtiendo en disfrute, no tanto por la cantidad de horas de trabajo (de 7:30 am a 8:00 pm casi todos los días), sino más bien por la oportunidad de compartir criterios, experiencias, ideas, y sobre todo, entendimiento a la hora de planear las misiones.

Estando así las cosas en la defensa aérea, era del todo necesario incorporar a nuestro planeamiento las nuevas capacidades proporcionadas por estos nuevos compañeros de batalla: el armamento BVR de largo alcance.

Poco a poco, la manera de delegar el trabajo, el asesoramiento de los expertos y el estudio de las varias formas de sacar el mejor partido de los diversos medios, fue acercando el modo de trabajar de los *external* a la de los participantes; circunstancia que consiguió mejorar el rendimiento, y por ende, el curso mismo. Estábamos en el buen camino.

Así se llegó a la última misión, y con ella, a la conclusión de un curso, que en palabras del staff, había sido el más completo jamás realizado, no sólo por la cantidad de medios y su diversidad, sino también, por la cantidad de apoyos que otros ejércitos habían prestado.

En resumen, un gran acierto del Ejército del Aire, que supo cómo destacar en el papel de observadores, además de a los mencionados, a ocho pilotos de la Base de Albacete que pudieron volar al menos 2 misiones cada uno, a cuatro pilotos de la Base de Manises, y otro de la Base de de Morón, éste último también desde el principio de la fase de vuelo.

Esperamos que ejercicios como estos se repitan y, cada vez, más pilotos tengan la oportunidad de intervenir, si puede ser, mejor como participantes, y así abrir los ojos a lo que está siendo: **el camino a seguir en el futuro de las fuerzas de la OTAN.** ■

observar y participar con estos expertos en el planeamiento de las misiones supone el aprender de ellos para luego sacar el mejor rendimiento de las armas y sistemas de que disponemos. Aparte de esto, el llevar a cabo estos planeamientos en escenarios muy parecidos a la realidad, con amenazas reales en el blanco o la ruta, es una oportunidad de la que pocas veces se puede gozar.

Otro punto positivo para la Armada es el ver como se opera tácticamente con un avión dotado de radar. En este curso, todos los aviones participantes disponían de radar. Hay que tener en cuenta que la Armada empezará a operar aviones con radar durante el año 1996, y ahora mismo carece de una doctrina para su empleo. Para aprender un empleo táctico la Armada ya cuenta con un intercambio de pilotos entre F-18 y Harrier. La presencia en este curso, asistiendo a los briefings generales y los particulares entre tripulaciones de F-18 es un campo de aprendizaje para nosotros.

El curso también incluye misiones tipo TASMO. Aunque en este tipo de misiones los pilotos de la Armada tengamos bastante experiencia, siempre es bueno conocer otros puntos de vista que incluyen distintos enfoques y distintos armamentos a los nuestros.

También hay que resaltar el hecho de que al estar tantos días tratando con pilotos de tantos países y tan expertos, todas las conversaciones que se producen en los pasillos tienen su interés y es una manera amena de conocer tácticas, características particulares de los aviones, maneras de operar e incluso conocer los puntos débiles del "enemigo".

Por último, no quiero terminar este artículo sin expresar mi agradecimiento por el exquisito trato que me dispensaron todos los miembros del Ejército del Aire español con los que tuve la oportunidad de trabajar durante estos 25 días y que me hicieron sentir como en mi casa. •