



Intercambio de escuadrones entre el 111 (EA) y el 43 (RAF): de Manises a Leuchars y vuelta

JESUS M^a GARCIA LABAJO
Capitán de Aviación

PESE a que todos los que formamos el Ejército del Aire estamos familiarizados con el título de este artículo, es posible que alguno de los lectores de la Revista de Aeronáutica desconozca qué es un NATO SQUADRON EXCHANGE. Dos naciones que pertenecen a la OTAN se ponen de acuerdo en que un escuadrón de caza de uno de ellos se traslada al otro país donde durante unos 10 días convivirá y realizará misiones de entrenamiento con otro escuadrón de

ese país anfitrión. La visita es devuelta a los pocos días. Es decir, primero se va a su casa para que luego vengan a la nuestra. El resultado es un intercambio de experiencias, tácticas, enseñanzas, procedimientos y la oportunidad de entrenarse en misiones de combate con distintos aviones, otros pilotos, distintas formas de combatir, otros paisajes que poco tienen que ver con el nuestro. Resulta realmente interesante y provechoso para quienes tienen la suerte de participar en estos

intercambios, pues se ofrece la posibilidad de volar sobre otro territorio distinto del propio, en ambientes diferentes y procedimientos de vuelo que deberían ser similares a los propios pero que tienen muchas veces sus complicaciones para los que no están habituados. En definitiva, supone para ambas fuerzas aéreas un entrenamiento importante en la movilidad de sus escuadrones y la ejecución de misiones fuera de los entornos nacionales.

MANISEROS EN LEUCHARS

Este año, el 111 Escuadrón del Ejército del Aire ha realizado el ejercicio de intercambio con el 43 Squadron de la Royal Air Force, en la Base Aérea de Leuchars, situada a unos 130 kms. al norte de Edimburgo y prácticamente al lado del pueblo de St. Andrews, cuna del Golf. El 43 SQN está equipado con aviones Tornado F3 diseñados especialmente para defensa aérea. Con un historial brillante desde su creación en abril de 1916, este escuadrón ha participado recientemente en las operaciones de la Guerra del Golfo y la Operación Deny Flight, para el



mantenimiento de paz sobre la ex-Yugoslavia.

El destacamento del Ala 11 ha estado compuesto por 8 pilotos, 2 oficiales ingenieros, un controlador de interceptación y 29 suboficiales especialistas y de apoyo para mantenimiento de los 4 aviones Mirage F-1 que se desplazaron hasta esta base en la costa este de Escocia. Para el despliegue de personal y material se emplearon aviones C-130 Hércules del Ala 31. Para cubrir los más de 2.100 kms. que separan Manises de Leuchars, fue necesario realizar una escala técnica en la Base Aérea de Cognac, en territorio francés. De esta manera, se aseguraba el llegar a Leuchars con un combustible remanente que pudiese permitir a los aviones afrontar retrasos en el aterrizaje por si las condiciones meteorológicas no fuesen del todo buenas. La recepción que ofreció el 43 SQN no podía ser de otra manera para darse cuenta de dónde habíamos llegado: carne a la parrilla y unas buenas cervezas escocesas. Así se iniciaba una excelente relación entre el personal de ambos escuadrones que se ha mantenido durante todo el tiempo de intercambio, con la promesa de volver a encontrarnos en alguna otra ocasión, en cuanto sea posible, para recordar los buenos momentos pasados delante de una cerveza (tibia) o una copa de vino español.

Creo que después de la conferencia de procedimientos de vuelo sobre el Reino Unido que se recibió en Leuchars, todos los pilotos del 111 Escuadrón son capaces de realizar misiones allí sin "meter la pata", pese a las muchísimas normas que existen. Así pues, una vez preparados y conociendo lo que se iba a encontrar, se comenzaron a realizar las misiones de vuelo del intercambio en Escocia. El primer día se volaron misiones de navegación a baja cota, para familiarizarse con los controles aéreos, conocer el terreno (tiene unas vistas increíbles) y practicar aproximaciones instrumentales y visuales a Leuchars. Estas primeras misiones son normales en todos los ejercicios de la OTAN y tienen por objeto que las tripulaciones co-



nozcan y se habitúen al terreno y los procedimientos de control aéreo de la zona sobre la que van a operar.

MIRAGES Vs TORNADOS

Las misiones que se han volado en el intercambio han sido de entrenamiento en combate disimilar, Tornados contra Mirages, y ambas partes han obtenido provechosas enseñanzas de ellos, probando tácticas y aplicando correcciones. No se ha podido decir que la balanza se inclinase dando la ventaja a unos o a otros. Simplemente se ha quedado muy empatado. Dado que el F-1 se enfrentaba con un avión muy superior a priori, parecía que la ventaja debía ser del Tornado, pero el entrenamiento y tácticas del 111 Escuadrón puso en serios aprietos a los compañeros británicos, que en

muchas ocasiones se veían obligados a reaccionar contra amenazas de los misiles españoles, perdiendo ellos la iniciativa que les podía dar la victoria. Estos combates han tenido lugar bajo diferentes planteamientos: 2 contra 2, 4 contra 4, en alta, media y baja cota.

Pero no todo han sido combates de unos contra otros. También se realizaron misiones en las que se simulaba un ataque en que los Mirages actuaban como bombarderos y los Tornados eran sus escoltas, siendo hostigados por Hornets españoles. Fue de lo más atractivo para conseguir un buen nivel de cooperación y trabajo conjunto a todos los niveles.

WELL DONE!

Después de volar más de 60 horas en 48 salidas por parte española, se puede decir que los objetivos del NATO SQUADRON EXCHANGE de este año han sido cumplidos satisfactoriamente: fuimos a Leuchars, hicimos las misiones, volvimos a Manises, mejoramos nuestras tácticas y nuestros amigos del *scottish kilt tartan* se marcharon muy contentos por haberlo pasado bien y aprovechado el tiempo. Hubo quien hasta incluso se atrevió a probar suerte delante de una vaquilla durante la fiesta campera que se celebró en una finca cercana a Manises. En definitiva, bebimos cerveza y comimos paella, reservándonos el derecho a hacerlo mejor en la próxima ocasión ■

