

# La Luftwaffe visita el Ala 12

**RAFAEL DE DIEGO COPPEN**  
*Comandante de Aviación*

**R**ECIENTEMENTE, entre los días 28 de octubre y 7 de noviembre, el Ala 12, y concretamente el 121 Escuadrón de Fuerzas Aéreas, recibió la visita de un destacamento del Ala de combate nº 73 de la Luftwaffe. Esta cualificada representación alemana es-

## **EL ALA DE COMBATE Nº 73: UNA UNIDAD ESPECIAL**

En la actualidad, es la única ala de caza de Alemania formada por dos sis-

Pherdsfeld, al Suroeste de Alemania, en la proximidades de Frankfurt. Con anterioridad al año 1995 el actual 731 Escuadrón estaba destacado en la Base Aérea de Preschen, a unos 100 Kms. al Sureste de Ber-

taba formada por un contingente de 50 hombres, entre tripulaciones, personal de mantenimiento y de apoyo, con los equipos necesarios para llevar a cabo las operaciones de 5 Mig-29 (uno de ellos doble mando) y 2 F-4F Phantom, durante las dos semanas que duró el intercambio. A las particularidades que rodean al Ala de combate nº 73, a la específica naturaleza de las misiones realizadas por el Mig-29 y del F-4F, así como sus actuales capacidades y a los escenarios de las misiones en las que operaron conjuntamente EF-18 y RF-4C (del Ala 12) junto con F-4F Y MIG-29 (del 73 "Fighter Wing"), dedicaremos las próximas líneas.

temas armas: el Mig-29 "Fulcrum" y el F-4F "Phantom". La particularidad, además de la mencionada, consiste en que, por el momento, los dos escuadrones que componen el Ala nº 73 se encuentran físicamente separados: así, el 731 Escuadrón, de Mig-29, está ubicado en la Base Aérea de Laage, al Nordeste de Alemania, a unos 160 Kms. al Norte de Berlín; y el 732 Escuadrón, de F-4F, que se halla situado en la Base Aérea de

lín, en la frontera con Polonia. Pero a partir del mes de julio de 1997, el 732 Escuadrón se trasladará a la Base Aérea de Laage, consiguiendo, en ese momento, estar los dos escuadrones del mismo ala ubicados en la misma base aérea. Al mismo tiempo y debido al traslado, la Base Aérea de Pherpheld cerrará en la misma fecha.

Este traslado es uno más de una serie de ellos cuyo objetivo final será conseguir tener 2 alas de combate con capacidad autónoma de realizar misiones MFFO (Mixed Force Fighter Operation). Estas alas son: el Ala 72, compuesta por dos escuadrones de F-4F Phantom, el 721 formado por F-4F con el "retrofit" hecho (radar APG-65, como el del EF-18, y capacidad de mi-

siles AIM-140 AMRAAM) y el 722 formado por F-4F sin "retrofit"; y, por otra parte, el Ala 73, ya mencionado con anterioridad.

En las misiones MFFO, la defensa de una FAOR (Area de responsabilidad de los Cazas) es llevada a cabo, generalmente, por una combinación de dos modelos de cazas, uno de los cuales tiene una buena capacidad radar (normalmente de pulso "doppler"). Ambos modelos de cazas, en cualquier ca-

cuenta en la Base Aérea de Pherdsfeld no tiene hecho el "retrofit", como ya se dijo. El resto de los escuadrones: 2 en Wittmund AB, 2 en Hopsten AB y 2 en Neuburg AB tienen el radar APG-65 y capacidad de disparo de AMRAAM.

## LAS TRIPULACIONES Y LOS AVIONES

El destacamento de la Luftwaffe que visitó el Ala 12 estaba formado, en cuanto a tripulaciones aéreas se refiere, por 8 pilotos de Mig-29 y 5 Tripulaciones de F-4F (piloto + OA). En la actualidad el 731 Escuadrón está formado por una treintena de pilotos, de los cuales la mitad aproximadamente proceden de la antigua Alemania Oriental, siendo la otra mitad formada por pilotos de la

so, deben tener, al menos, capacidad de lanzamiento de misil todo aspecto, puesto que en los escenarios supuestos los disparos suelen producirse en el sector frontal. En el caso del Ala 72, el escuadrón PD (con capacidad de radar de pulso "doppler") es el 721, cuyos F-4F ya tienen hecho el "retrofit". En el Ala 73, tanto el Mig-29 como el F-4F, tienen capacidad para ser escuadrones PD.

En la actualidad existen 7 escuadrones de F-4F Phantom en Alemania, pero sólo el que se en-

antigua Alemania Occidental con una experiencia mínima de 500 horas de Phantom. No se prevé, asimismo, que en un futuro lleguen al escuadrón jóvenes tenientes recién salidos de la Academia. La razón, por otra parte, de que la mitad del 731 Escuadrón esté compuesto por pilotos procedentes de la antigua Alemania Occidental, tiene su explicación en que éstos tienen a su cargo la enseñanza al resto de los pilotos: de la doctrina OTAN, los procedimientos de trabajo (de todo tipo) en inglés, desarrollo de tácticas de combate y filosofía de empleo occidentales, etc...

A diferencia del Mig-29 ruso, que sí ha sufrido numerosas mejoras, tanto en capacidades como en aviónica, el modelo alemán continúa con la vieja configuración. Situación que se mantendrá hasta la llegada del EFA (aproximadamente el año 2003), momento en que será dado de baja. Así, el "Fulcrum" de la Luftwaffe no tiene capacidad de reabastecimiento en vuelo. Aspecto que tiene una lógica explicación en un caza de última generación si se tiene en cuenta la misión para la cual fue concebido: Defensa puntual, principalmente desde el "Scramble". Razón por la cual, las cargas externas de combustible se limitan exclusiva-

*El destacamento del Ala de combate n°73 de la Luftwaffe estaba constituido por 5 Mig-29 (uno doble mando) y 2 F-4F.*

mente a un "Center line". Existe, no obstante, un proyecto a realizar en unos dos años, el cual dotaría al Mig de 2 tanques externos adicionales bajo las alas, a incorporar sólo en misiones "Ferry", que le permitiría, por ejemplo, el despliegue a Canadá (Goose Bay, normalmente) para completar su entrenamiento junto a otras unidades de la Luftwaffe que regularmente van allí. El viejo sistema inercial que proporciona, no con mucha exactitud, información de 3 ó 4 bases de recuperación, ha sido complementado con la precisa información de un GPS, que le capacita, además de para realizar las misiones de defensa puntual y MFFO, ya mencionadas, para la incorporación como "Sweeper" en un paquete de ataque (COMAO).

Se descarta por completo la expectativa de un retrofit que ampliará las

posibilidades del Mig-29 en otro tipo de misiones, mucho menos en aire-suelo.

## LAS MISIONES

Durante las dos semanas que duró la estancia, se llevaron a cabo tres tipos de misiones:

\* **DACT.**- Combates disimilares 1 v 1 y 2 v 2, entre los Mig-29 y los EF-18.

\* **Ataques a objetivos de superficie.**- Llevadas a cabo por los F-4F y RF-4C: en su rol secundario los primeros (lanzando Maverick) y en su único rol los segundos, disparando cámaras sobre el objetivo, para efectuar el reconocimiento táctico "post-ataque".

\* **Paquetes de Ataque COMAO.**- En los que intervenían los cuatro sistemas de armas, los dos del Ala 12 y



*Desde cualquier punto de vista, la silueta del MIG-29 es inconfundible.*

los dos del Ala 73, es decir: EF-18, RF-4C, MIG-29 y F-4F.

Respecto a las misiones DACT resulta necesario destacar que en las misiones 1 v 1, que es en donde se aprecian normalmente las características de vuelo de los dos sistemas de armas en combate al ser éstos llevados al límite, se pusieron de manifiesto las excelentes "performances" de ambos aviones por un lado y la diferencia (algo mayor en el Mig) de la relación "empuje/peso", por otro. Así como la ventaja táctica que supone la posibilidad de poder blocar la cabeza infrarroja del Archer AA-11, hasta 60° de "angle-off" con respecto a la línea de fuselaje del Mig, debido a un sistema integrado en el



— Rafael de Diego



casco del piloto (Helmet Mounted Sight, HMS); aspecto éste que convierte al Mig-29 en un temible adversario en combate cercano. También se puso de relieve la capacidad de ambos para entrar en altos ángulos de ataque, que siendo mayor en el EF-18, se ve ayudado además, sin duda, para conseguir un mejor control en esa envolvente de vuelo, que ya se encuentra en el límite aerodinámico, el tener un sistema de controles del tipo "Fly by Wire". Se puede concluir, en fin, una vez más (sobre todo en aviones encuadrados en la misma categoría, como es el caso), que es el piloto el que decide, de manera relevante, el resultado del com-

bate, debiendo volar su caza optimizando sus ventajas, negándole al otro caza que pueda usar las suyas.

Es en las misiones DACT 2 v 2 donde entran en juego las capacidades tanto de armamento (lejano y cercano, propio y contrario) como de radar, y que a su vez condicionan las tácticas. En este escenario, resulta interesante mencionar al radar SLOT BACK 1 del Mig-29, que siendo como el del EF-18 también de pulso "doppler", se encuentra sensiblemente más limitado en cuanto a los grados de búsqueda, dado que el empleo para el cual fue concebido, como ya se ha mencionado con anterioridad, estaba basado en un buen apo-

yo GCI. Característica ésta que facilita la posibilidad de salirse del "scan radar" del Mig con una maniobra brusca, en un momento dado. Los pilotos de Mig 29 de la Luftwaffe dedican 100 horas al año a entrenarse en un único role. Una cantidad, que a pesar de ser inferior al estándar OTAN, puede verse compensada con la exclusiva especialización en este tipo de misiones lo cual debe suponer, al mismo tiempo, una relativa ventaja.

Desde que el Mig-29 empezó a asistir a los cursos de TLP (Training Leadership Program) y empieza, por lo tanto, a integrarse en la forma de trabajo de los aliados, es cuando, al



Richard de Diego



Rafael de Diego

Los pilotos de MIG-29 vuelan 100 horas al año. Los problemas de abastecimiento con los repuestos que llegan desde Rusia contribuyen a ello.

Los F-4F de la Base Aérea de Pherpheld desplegarán hacia su nuevo destino (en Hopsten AB) en Julio del 97, sus tripulaciones irán más tarde destinadas a Laage AB, según la nueva política de traslados de la Luftwaffe.



mismo tiempo, comienza a incorporarse a los paquetes de ataque COMAO con el role de Sweeper. Este ha sido, y no otro, el trabajo desempeñado por los Mig-29 en las dos misiones COMAO realizadas con el Ala 12. Trabajo que, aun estando lejos de su forma tradicional de empleo, ha sido realizado con comodidad por sus pilotos, como así ha sido reconocido expresamente.

El Escenario COMAO, como se aprecia en el gráfico, consistía en el ataque a un objetivo, donde la amenaza principal era la aérea, y para lo cual se disponía de un paquete de ataque, dotado de "Sweepers" (MIGs) y Escortas (F-4Fs). Todo ello, para que

podieran "colarse" el mayor número de "Bombarderos" (EF-18). Y los "Recce" (RF-4C), al mismo tiempo, pudiesen sacar las fotos del "Target" tras el ataque, siendo posible así evaluar los daños realizados al objetivo con el informe BDA.

Para la defensa de ese objetivo se definían unas Areas de responsabilidad de los cazas (FAOR) que se encontraban en CAP, Y que para llegar el paquete de ataque hasta aquél, debía intentar atravesar la(s) FAOR(s) correspondiente(s), con los medios de que había sido dotado, para lograr, finalmente, batir el objetivo.

A lo largo de las dos semanas que el destacamento del Ala de Combate

nº 73 de la Luftwaffe ha permanecido en Torrejón, se ha producido un intercambio de experiencias no sólo profesionales (propiciado, además, por el ofrecimiento mutuo de cabinas entre los pilotos de "Fulcrum y Hornet"), sino personales, llevado a cabo principalmente, tanto en la Paella ofrecida por el Ala 12, como por la "carne y salchichas germanas" ofrecidas por el Ala 73, que venían en un "Transal" y que parecía que nunca llegaban.

Experiencias, en cualquier caso, que dejan buen sabor y que contribuyen eficazmente a progresar en el entrenamiento y a un mejor conocimiento entre aliados ■

Rafael de Diego



*Saliendo por el pasillo visual, se aprecian un momento del vuelo, antes del realizar una misión DACT 2 v 2.*