

El Ala 12 en el Frisian Flag 15

Combate aéreo en el Mar del Norte

LUIS ALBERTO MARTÍNEZ RUIZ
Teniente Coronel del Ejército del Aire

EL EJERCICIO *FRISIAN FLAG 2015* TUVO LUGAR ENTRE EL 13 Y EL 24 DE ABRIL DESDE LA BASE AÉREA HOLANDESA DE LEEUWARDEN. ESTE AÑO EL EJÉRCITO DEL AIRE HA PARTICIPADO CON 6 F18 DEL ALA 12. EN LAS SIGUIENTES PÁGINAS EL JEFE DEL DESTACAMENTO HARÁ UNA BREVE RESEÑA HISTÓRICA DESTACANDO LOS OBJETIVOS Y LOS PARTICIPANTES DEL EJERCICIO. A CONTINUACIÓN EL JEFE DEL 122 ESCUADRÓN DESCRIBIRÁ LA EXPERIENCIA DE UN PILOTO EN UN DÍA DE ACTIVIDAD EN EL EJERCICIO Y POR ÚLTIMO, EL TENIENTE RESPONSABLE DEL ÁREA DE MANTENIMIENTO, APORTARÁ LOS DETALLES LOGÍSTICOS MÁS RELEVANTES.





Pilotos del Ala 12 momentos antes de la puesta en marcha.

Leeuwarden es la capital de Frisia, una de las doce regiones del Reino de los Países Bajos. La base fue en sus orígenes de 1938 un aeropuerto civil. Tras la invasión alemana de 1940 se convirtió en un aeródromo al servicio de la Luftwaffe hasta 1944 que volvió a manos holandesas y sirvió para comunicarse con el aeropuerto Schiphol de Amsterdam. Fue en 1949 cuando finalmente se convirtió en lo que es hoy, una base aérea de la Real Fuerza Aérea holandesa (RNLAf). Por ella han pasado todos los aviones históricos de la RNLAf: el Gloster Meteor, el Hawker Hunter, el F-104 Starfighter y finalmente el actual F-16. Se espera a partir del año próximo la recepción de las primeras unidades del F35.

El ejercicio comenzó en 1992 con otras denominaciones pero no fue hasta el año 2000, tras un aumento progresivo del número de participantes extranjeros, cuando adquirió la denominación “flag” pretendiendo ser una versión reducida del muy conocido *Red Flag* norteamericano.

La RNLAf tiene la intención de seguir invirtiendo en medios e instalaciones para aumentar aún más la calidad del ejercicio. La visibilidad y la publicidad que se le da a todos los niveles es tal que a diario visitaban la base numerosas autoridades civiles y militares, nacionales e internacionales. El jueves 23 de abril visitó la base el embajador de España en Holanda y el martes 21 en una visita sorpresa, SM el Rey de Holanda, acompañado por el JEMA de la RNLAf, recibió a los jefes de Destacamento en un almuerzo en la propia base.

PARTICIPANTES

La participación además de ir en aumento va cambiando año tras año. Para esta edición se han juntado 12 F16 holandeses (6 locales y otros 6 de la base vecina de Volkel), 4 F16 pola-

cos, 6 Eurofighter alemanes, 8 F15 de la Guardia Nacional norteamericana, 4 F18 finlandeses y los 4 F18 del Ala 12. A estos hay que añadir los correspondientes aviones reservas que completan la totalidad de las áreas de aparcamiento de la base.

Además de los 38 cazas mencionados, han participado también un C130 holandés, un avión DA20 de guerra electrónica perteneciente a la empresa británica COBHAM y distintos cisternas despegando desde la base de Eindhoven (KC10 holandés, MRTT alemán, KC135 francés y KC46 italiano).

Los medios aéreos se han complementado con sistemas de amenazas te-



F18 sobrevolando el emblema de Frisia.

restres como el SA6, Roland y el NASAMS que han aportado gran realismo a las misiones, al igual que la participación de equipos TACPs holandeses.

Por último, la participación de los controladores alemanes del DCRC de Holzdorf (“*Redhawk*”) ha sido muy valorada por todos los participantes. Además disponían de un “shelter” donde se podían monitorizar las misiones, con audio e imagen RAP replicada directamente del centro de control.

La gran afición a la aviación militar en esta zona ha atraído a gran número de “*spotters*” que han inundado de fotos del ejercicio las redes sociales.

Más de 200 spotters disfrutaron de la actividad diaria.



OBJETIVOS

El objetivo del ejercicio es un entrenamiento realista en misiones ofensivas y defensivas, la preparación, ejecución y reconstrucción de misiones con gran número de aviones, haciendo énfasis en la búsqueda de decisiones tácticas y en la integración efectiva de todos los medios.

Es una gran oportunidad para permitir a los pilotos más experimentados evolucionar en su capacitación operativa. En este ejercicio tres pilotos del Ala 12 han tenido la responsabilidad de planear y liderar alguna de las misiones.

El cumplimiento de las dos misiones diarias exige respetar un horario estricto de planeamiento y *briefing* que a veces convierte en un auténtico reto no exceder el tiempo máximo establecido para la jornada de trabajo. Todos los vuelos se realizan en horario diurno siendo los primeros despegues en torno a las 9:30 y la última toma del segundo periodo a las 16:00.

Otro de los objetivos que hay que valorar es la oportunidad de establecer relaciones multinacionales, intercambiando conocimientos y experiencias.

El ATO es generado por personal del CAOC de Uedem desplegado en la base. Los escenarios son preparados en la propia base, por los propios pilotos que forman la "White cell". En la unidad está presente la escuela de tácticas holandesa. Al estilo de la "weapons school" norteamericana, pilotos de la RNLAf y del resto de países europeos usuarios del F16, pasan por la unidad durante un periodo de nueve meses para recibir formación tanto teórica como práctica sobre tácticas de combate, planeamiento y empleo de armamento. Algunas de las técnicas enseñadas en la escuela se ponen en práctica durante el ejercicio y son tenidas en cuenta en la creación de los escenarios.

En el bando "blue" se realizaban misiones tan variadas como OCA, DCA, CAS, AI, *Dynamic Targeting* o *HVAA defense/attack*. Se alternaban misiones en ambos bandos y la orga-

nización garantizaba no exceder del 33% el número de misiones que cada unidad realizaba en el bando "Red".

ESPACIO AÉREO

La zona reservada para el ejercicio ocupa espacio aéreo danés, alemán y holandés. Las dimensiones son de 180x120 NM, suficiente para crear los escenarios previstos en el ejercicio. Las misiones de apoyo aéreo CAS se realizaron exclusivamente sobre espacio aéreo alemán. La zona norte, danesa, se utilizaba para misiones de reabastecimiento. En ella no estaba autorizado el uso del link16.

El cumplimiento con las normas y restricciones de espacio aéreo era una prioridad absoluta y era vigilado muy de cerca por la organización. El incumplimiento de alguna de las restricciones era castigado con un día sin volar ("grounded").

La zona de operación permitía en muchas áreas el vuelo supersónico y el empleo de chaff y bengalas.

F18 del Ala 12 aterrizando.



Todo comienza a las siete...

ANTONIO BERMEJO ROSADO
Comandante del Ejército del Aire

Son las 7:00 de la mañana en el Frisian Flag (FF). Cuatro pilotos españoles nos encontramos en la sala de planeamiento del bando *blue*. Un piloto de Eurofighter alemán, ejerciendo de "Mission Commander" (MC), preside la sala durante la presentación inicial de la misión de esta tarde. Junto a él, nos encontramos los pilotos internacionales que la ejecuta-



Eurofighter alemán.

entonces y durante las tres horas siguientes, todo el mundo colaborará en el planeamiento de la misión.

Alguno de nosotros se ha quedado la sala de planeamiento común y otros hemos bajado a nuestra sala de planeamiento nacional. En los pasillos nos hemos cruzado con varios compañeros que se iban ya al avión. Son los que vuelan en el primer periodo. Ellos hicieron ayer por la tarde lo que nosotros hacemos ahora y nos iremos al avión mientras otros pilotos planean para mañana. Todos tenemos algo que hacer.

Durante estas tres horas, hemos conseguido coordinarnos con pilotos



F 15 de la Guardia Nacional norteamericana.

remos (alemanes, americanos, finlandeses, polacos, holandeses y españoles). La organización del *Frisian Flag* nos informa de cuál será nuestra misión, la situación política, las amenazas aéreas/antiaéreas y la meteorología en la zona de operaciones. Así comienzan los días en el FF.

Finalizada la exposición, el MC ha revisado todos los detalles, nos ha preguntado nuestras capacidades y ha asignado cometidos: “Tú serás quien lidera la misión si yo no despego”, “tú el que planee el combate contra la caza enemiga”, “tú quien asigne y determine el uso de las frecuencias de radio”, etc. A nosotros nos han encargado planear las rutas de ataque y objetivos de los aviones de aire/suelo. A partir de



F 16 holandés.

extranjeros que utilizan sus propias tácticas y que vuelan aviones distintos a los nuestros (F-16, EF-2000, F/A-18 finlandés y F-15C). Además, hemos analizado y planeado cómo vamos a ejecutar nuestra parte específica de la misión: destruir un polvorín enemigo. Para ello, nuestro suboficial de inteligencia, que lleva todo el día analizando información, nos ha contado todo lo necesario para determinar cuál será

el objetivo que atacará cada uno y con qué armamento lo hará. Un piloto holandés nos ha indicado que reabasteceremos de un avión KC-46 (Boeing B-767) italiano, un piloto finlandés nos ha expuesto su plan para protegernos de la caza enemiga y un controlador alemán nos ha recordado qué frecuencias emplear. Todo ello ha sido sintetizado en un solo papel denominado “*Commcard*”, que ha sido elabo-

tratiempos gracias a la oficial intendente que ha gestionado las comidas de los pilotos, a nuestro personal de Equipo Personal de Vuelo que asegura que nuestros equipos estén listos y al personal de mantenimiento que estuvo ayer resolviendo averías menores en los aviones. ¡Ya sólo nos queda a los pilotos cumplir con la misión!

Ahora son las 13:00L y estoy poniendo en marcha mi avión. Todo parece funcionar correctamente, las averías menores han sido reparadas y en mis *displays* aparecen la infinidad de datos que han sido cargados por el personal de cartografía en la unidad de memoria. Gracias al sistema de Link-16 puedo ver en tiempo real la posición de los veinte aviones del bando *blue*. Algunos ya han despegado, otros avanzan por la pista de rodaje para despegar en breve, otros ponen en marcha desde el parking. El líder de mi formación ha pedido permiso para rodar y yo, que soy el punto cuatro, sigo a mis compañeros a través de las estrechas calles de rodaje de la Base Aérea de Leeuwarden.

En pista y finalizadas las últimas comprobaciones suelto frenos y despegó rápidamente, directamente hacia la zona de reabastecimiento. Los diferentes controles aéreos holandeses y alemanes nos pasan de frecuencia en frecuencia hasta interceptar un KC-46 italiano, nuestro avión de reabastecimiento. Ahora reabastecen unos Eurofighters alemanes, luego vamos nosotros y después vendrán los F-18 finlandeses, tal y como lo planeé el piloto holandés designado para ello.

Hemos reabastecido sin novedad y procedemos a la zona de espera. Allí, nos reunimos todos a diferentes alturas para cruzar la frontera del país “enemigo” escalonadamente. Ahora salen los F-15 americanos, los Eurofighters alemanes y los F-16 holandeses que barrerán la zona de amenazas aéreas.

Se empiezan a oír los primeros disparos: “ARCHER 01 disparando al contacto del este”, “GRIM 05, disparando al del oeste”, “SHOCK 71 acometiendo”. Parece que ya han limpiado parte de la zona. Dentro de un minuto saldremos nosotros hacia el objetivo. Noto el aumento de adrenalina. Nos queda un largo y difícil camino hasta el polvorín enemigo y a los



Espacio aéreo del ejercicio.

la mejor maniobra de ataque, las amenazas tierra/aire, conocer las características físicas del objetivo y decidir el tipo de formación. Por otra parte, hemos estado hablando con el personal de cartografía acerca de qué información necesitamos llevar en cabina: qué necesitamos en papel, qué amenazas antiaéreas queremos ver superpuestas en el mapa digital, qué rutas, qué coordenadas, etc. Han preguntado en nuestra sala si alguien quería un café pero nadie ha respondido porque todos estaban concentrados en alguna tarea urgente.

A las 10:30L, nos hemos vuelto a reunir para la coordinación final. Allí, todos han mostrado el resultado de su trabajo. Nosotros hemos presentado la ruta de los aviones de ataque al suelo,

rada por un piloto alemán y que llevaremos todos en cabina. ¡Pobre de aquél que pierda la “*Commcard*”!

A las 11:15L, ha tenido lugar el último hito del ciclo de planeamiento: el briefing general. Allí, nuestro MC le ha expuesto a la organización del FF la solución al problema táctico planteado junto con los detalles de la misión. Solo ha hablado él, ya no había tiempo de cambiar nada. El representante del FF, tras una larga y silenciosa reflexión, nos ha dado el visto bueno con un rotundo “¡Que tengáis un buen vuelo!”.

Después de obtener la “bendición final”, hemos tenido tan solo una hora para coordinar entre nosotros la misión, comer algo, ponernos el equipo de vuelo e irnos a los aviones. Todo este proceso ha sido rápido y sin con-

ARCHER, los GRIM y los SHOCK siempre se les puede escapar alguno.

Salimos. Continúan los disparos. Aviones enemigos simulan despegar desde sus bases. Veo proyectados en mi mapa digital como mis compañeros extranjeros acometen a las trazas enemigas de nuestra ruta pero... ¡el controlador nos advierte sobre un contacto inadvertido! Posiblemente volaba muy bajo y nadie le ha visto. Un piloto americano nos aconseja virar al sur para crear distancia. Demasiado tarde, mi alertador de amenazas indica que me han detectado. Digo por radio "punto cuatro bloqueado" y los cuatro aviones de la formación reaccionamos automáticamente. El líder le da la cara y le busca con su radar, el punto dos busca a su alrededor (¡inteligencia nos contó que atacan por parejas!), los puntos tres y cuatro nos damos la vuelta, lanzamos contramedidas y esperamos tensos. Silencio. Segundos más tarde, nuestros compañeros han disparado y derribado a dos contactos. Yo ya no estoy bloqueado. He estado cerca de ser derribado. Apuntamos de nuevo hacia el polvorín.

Llevamos minutos escuchando disparos por la radio, ahora de manera entrecortada. Nos están perturbando las comunicaciones. No pasa nada, nuestros radares y el Link-16 nos indican que, posiblemente, los enemigos no van a ser capaces de amenazar de nuevo nuestra ruta. En un minuto llegamos a la zona del objetivo.

Ya está, hemos llegado y es hora de apuntar los sensores hacia el polvorín



Pilotos del Ala 12 momentos antes del lanzamiento.

y de localizar visualmente el objetivo. A ver... ¡Ahí está! Puedo ver el polvorín en la pantalla izquierda. Se ve tal y como nos lo mostró inteligencia. Estoy listo, selecciono una bomba guiada por GPS que guiaré con láser ante el riesgo de que la señal GPS sea perturbada.

El líder y el punto dos ya han lanzado sus bombas. Nos toca a nosotros pero... ¡no podía ser tan fácil!, ¡los alertadores indican que un SA-6 nos ha localizado! Reaccionamos agresivamente, miramos al suelo y vemos el lanzamiento del cohete de humo que simula ser un misil real. Lanzamos contramedidas, maniobramos con posquemador

y seis G's de aceleración y... ¡alivio! Parece que hemos roto el bloqueo.

A causa de los dos ataques recibidos nos hemos retrasado y solo nos quedan dos minutos para lanzar las bombas. Rápidamente nos damos la vuelta, apuntamos los sensores de nuevo, vemos la imagen, corregimos puntería, encendemos el láser, nos colocamos, tres, dos, uno y... lanzamos. Vámonos de aquí.

Salimos de allí a toda prisa, comprobamos combustible y observamos cómo se presenta la situación aérea. Bien, parece que la ruta de vuelta está asegurada (¡en la misión de ayer fuimos atacados durante la vuelta!). Libramos la zona de operaciones. Gracias al trabajo de todos los implicados hemos sido capaces de llevar a cabo una misión difícil y compleja.

Terminada la misión, los aviones de ambos bandos coordinan por radio su recuperación en la Base Aérea de Leuwarden. La parte difícil ya está hecha. Ya sólo nos queda aterrizar, los aviones han venido bien, tan sólo arreglar alguna avería menor, descargar los datos grabados durante el vuelo, informar del resultado de la misión, revisar los equipos de vuelo, analizar entre todos los pilotos cómo podemos mejorar la ejecución de futuras misiones y, por último, salir de la Base antes de las 18:00L para descansar hasta mañana.

Mecánicos del Ala 12 momentos antes del rodaje de los aviones.





Destacamento del Ala 12.



SM el Rey de Holanda recibió a los jefes de los destacamentos.

La importancia de la logística

JORGE ALBARRACÍN GANDÍA
Teniente del Ejército del Aire

La fase de preparación de los ejercicios comienza meses antes con unas reuniones de planeamiento y coordinación. En el caso del Frisian Flag tenemos que remontarnos a enero de 2015, cuando una pequeña expedición formada por el Comandante Jefe del 122 Escuadrón, una teniente de la DAE y yo mismo, como Ingeniero de Mantenimiento del ALA 12, nos desplazamos hasta la base de la RAAF situada en Leeuwarden, ciudad que no sabíamos ni ubicar en el mapa, para realizar el Site Survey y analizar y coordinar todas las necesidades que harían falta durante el destacamento.

Desde el primer momento todo sa-

lió bien, desde la elección del hotel hasta la gestión de las necesidades del ejercicio, aspectos en los que ayudó enormemente la propia organización con el suboficial que puso a nuestra disposición desde el principio.

El volumen de repuestos y material de apoyo (unos 30.000 kg) hizo necesaria la creación de un convoy de cuatro camiones articulados del GRUAUTO con un trayecto de una semana de duración y cuatro escalas intermedias en ruta. Para ello fue necesario también coordinar con el Ala 15 y el MALOG a la hora de completar al máximo el kit de despliegue del C15 ubicado en la Base Aérea de Zaragoza y recuperarlo a la mayor brevedad para la participación inminente de dicho Ala en el ejercicio Anatolian Eagle en Turquía.

El despliegue y el repliegue del personal se llevó a cabo con un T10 los días 10 y 24 de abril.

Se puede concluir que el resultado

del ejercicio por parte de mantenimiento ha sido muy positivo. Se completaron el 100% de las 76 misiones programadas y los aviones no tuvieron grandes problemas. No fue necesario un mantenimiento intensivo, se solventaron las pequeñas discrepancias que iban ocurriendo de manera rápida y eficaz, y únicamente siendo necesario un esfuerzo adicional en la resolución de una avería en el tren de aterrizaje de uno de los aviones para lo cual hubo que levantarlo en gatos y hacer uso de la mula hidráulica.

Las diferentes y afortunadamente escasas averías y discrepancias que fueron surgiendo se solventaron con eficiencia, gracias entre otros factores al gran espíritu de colaboración y compañerismo que se desarrolló durante este ejercicio.

Igualmente es necesario recordar en estas líneas al contacto de la RAAF que se puso a nuestra disposición, Martijn Diks, el cual todos coincidimos al terminar del ejercicio, que además de ser un gran apoyo durante la realización del mismo, se puede considerar como un compañero más con el que se han compartido momentos muy agradables de trabajo y de ocio, y que siempre guardaremos en el recuerdo. Mantenemos la esperanza de volverle a ver en un futuro ejercicio o en alguna visita que nos haga a Madrid.

En conclusión, el ejercicio Frisian Flag 15 ha supuesto una gran experiencia que tardará tiempo en olvidarse, en la que se han compartido buenos momentos y se ha realizado un trabajo excelente ■