



SEAD: la aportación del Grupo 15

CARLOS NAVAS CALATAYUD
Capitán de Aviación

COMO todo piloto de caza y ataque sabe, no figurar inicialmente en el Plan de Vuelos no quiere decir que no vaya a volar. Antes bien, suele significar que tiene "todas las papeletas" para salir al aire. Esta sencilla máxima de la vida cotidiana de las unidades de vuelo (también conocida como el "Axioma Operaciones" derivado de la "Ley de Murphy") puede trasladarse perfectamente a niveles superio-

res de la organización: que una Unidad no sea designada inicialmente para realizar un ejercicio, no implica que al final no pueda tomar parte en el mismo; y al contrario, que dicha Unidad figure en la Orden de Operaciones de un ejercicio, no implica necesariamente que acabe ejecutándolo (es el famosísimo "Principio M&M", también relacionado con Murphy).

La prevista participación inicial del

Grupo 15 en el ejercicio Red Flag, su total exclusión después, y finalmente, la "incorporación al Destacamento del personal y los medios del Grupo 15 necesarios para llevar a cabo las misiones SEAD contempladas en la Orden de Operaciones 01/94 (participación del Ejército del Aire en el ejercicio Red Flag 94/4)", constituyen un claro exponente del mencionado "principio". Y como resultado, tres capitanes de di-



F-18 dotado con un misil HARM bajo su plano izquierdo al regreso de una misión SEAD.

equipos pertinentes, se unieron al resto del Destacamento en la Base Aérea de Torrejón.

Mientras, el resto del Grupo, disciplinadamente, como siempre, continuaba trabajando, con la mirada puesta en Bosnia-Herzegovina.

SEAD

Una de las lecciones aprendidas durante los últimos conflictos bélicos consistió en la necesidad de suprimir, o al menos neutralizar, las defensas aéreas enemigas, como paso previo a la consecución de la superioridad aérea. El Ejército del Aire, consciente de ello, ha incrementado su capacidad de combate con la adquisición del misil anti-radiación AGM-88 "HARM", añadiéndolo a la panoplia de armas ya existente del EF-18. Asimismo, se asignó a un Escuadrón del Grupo 15, el 152, el rol SEAD. Pero tener un avión, un arma y unos pilotos no es suficiente. Se necesita un entrenamiento, y en el caso de este tipo de armamento, no puede realizarse en cualquier sitio.

El binomio F/A-18 + HARM fue utilizado con gran éxito por la US Navy durante el conflicto con Libia en el Golfo de Sirte y, más tarde, en la guerra del Golfo. En esta última, el empleo de plataformas ESM, capaces de determinar la posición de una ame-

naza con gran exactitud, identificarla, y transmitir dicha información junto con su estado de emisión, facilitó la tarea a los aviones encargados de perturbarla (ECM) o suprimirla (SEAD). El uso conjunto de aviones como los EA6-B "Prowler", los F-4G "Wild Weasel", los EF-111 "Raven", y los F/A-18 fue algo muy común. Se unía la capacidad de detección y análisis de unos, a la potencia de perturbación de otros, y al poder destructor de los "HARM Shooters". Pero todo ello no hubiera rendido el fruto deseado sin un entrenamiento adecuado para las tripulaciones de las aeronaves. Si, como dijo el Duque de Wellington, la batalla de Waterloo se ganó sobre los campos de Eton, podría decirse, sin miedo a equivocarse, que la guerra del Golfo se ganó en los cielos de Nevada, sobre los desiertos que configuran la visión de todo piloto que participaba en Red Flag. El grado de entrenamiento obtenido por éstos durante sus estancias en la Base Aérea de Nellis, permitió que el desarrollo diario de las misiones sobre Irak fuera muy similar al de cualquier periodo de un ejercicio Red Flag, o Green Flag (especializado en Guerra Electrónica) por lo que no fue necesario establecer procedimientos especiales para operar, sino que bastó con adoptar los ya conocidos por la mayoría, incluidos ingleses y franceses.

Tras estas consideraciones, y teniendo en cuenta los conflictos actuales, en los que toman parte coaliciones multinacionales, no es de extrañar que se considerase muy interesante la inclusión, al menos de algunos elementos, de la Unidad del Ejército del Aire especializada en SEAD, en el destacamento participante en Red Flag.

EL SALTO

Hasta los mismos componentes de Red Flag lo dicen: "Llegar hasta aquí, ya es un triunfo". Y no es broma. Si se logra sobrevivir a las conferencias previas, al planeamiento, y al papeleo burocrático, todavía queda someterse al "traje de agua" durante largas horas de Atlántico (suavizadas por la escala en Azores). Y aunque las necesidades fisiológicas contribuyen a agudizar el ingenio, convirtiendo a los pilotos en auténticos malabaristas, la experiencia

cho Grupo, un teniente y cuatro suboficiales del Escuadrón de Mantenimiento del Ala 31 (especializados en el manejo del HARM) y los misiles y

Foto: J. Terol



Pilotos del Grupo 15 ante un F-18 con HARM

Foto: J. Terol

del salto del "charco" es inolvidable. Luego queda atravesar el continente, que si bien no ofrece problema de campos alternativos, contribuye a enriquecer el conocimiento del "slang" aeronáutico norteamericano. Más tarde, el calor; algo indescriptible. Si en Morón se demostró hace años que podían freirse huevos sobre los planos del F-5, sobre las pistas de Nellis puede freirse cualquier cosa. Y por último, la "fiebre del BX", esa extraña enfermedad que nos ataca a los españoles cuando llegamos a una base americana, y que nos empuja a comprar "dos de cada" por si acaso. En esta ocasión, la vacuna de la limitación de equipaje sólo ha sido

bastar para convencer a quien no ha participado. Pero ahora estamos en condiciones de afirmar que las posibilidades que ofrece el ejercicio son muy amplias, y que las dos semanas de trabajo desarrolladas en el Estado de Nevada fueron extremadamente fructíferas.

En primer lugar, se persigue la integración completa en el escenario diseñado para el ejercicio, no sólo buscando la participación de las Unidades asistentes en las misiones de vuelo, transporte o rescate, sino también en el entramado de la inteligencia de objetivos, asesoramiento electrónico, validación de ataques, etc. Esta faceta del pla-

HARM específicas para el tipo de maniobras del ejercicio, en este caso dedicado principalmente al Apoyo Aéreo Cercano (CAS). De gran interés resultó la práctica de tácticas conjuntas ESM-ECM-SEAD, donde las posibilidades del EA-6B y el EF-18, utilizadas conjuntamente, fueron de gran eficacia.

Asimismo los polígonos dependientes de la Base Aérea de Nellis disponen de un amplio número de generadores de emisiones que simulan las amenazas requeridas (AAA y SAM). Gracias a ellos se pudo practicar el empleo de los equipos de guerra electrónica y misiles antirradiación, y lo que es más importante, validar los ataques gracias a los medios de personal y material con que cuenta la Sección de Inteligencia de Red Flag. Este aspecto del entrenamiento, respecto a las técnicas, resulta capital para el mantenimiento del nivel operativo de equipos y operadores. Tanto es así, que resultaría extremadamente útil el emplazamiento de alguno de estos generadores de amenazas en suelo español para poder establecer un ritmo continuo de entrenamiento o, al menos, una cadencia determinada en las asistencias a este tipo de polígonos.

Con todo, el reducido personal del Grupo 15 participó en ocho misiones SEAD, realizando quince salidas diurnas sobre el desierto del norte de Las Vegas. Se llevaron a cabo todo tipo de misiones: ataques concurrentes con el paquete principal, supresión de oportunidad, e incluso autoprotección de formaciones; todo ello coordinado en ocasiones con los medios ESM y ECM disponibles. Se desarrollaron labores de inteligencia tanto en cuanto a planeamiento como al análisis posterior de las misiones. Y, en general, se colaboró y apoyó al resto del destacamento en su labor.

Sin embargo, no hay que olvidar las múltiples salidas nocturnas realizadas (destacando la SID Stardust DCT Palomino DCT Hotel) que contribuyeron a dejar el pabellón español muy alto.

En resumen, esta Unidad ha realizado con éxito lo que le fue solicitado, apoyar con ilusión al Ala 12 en su participación en el Red Flag 94/4, guardar mientras el Espacio Aéreo español, y continuar entrenándose para su posible incorporación a la operación "Deny Flight". ■



Pilotos del Grupo 15 y personal de mantenimiento (HARM) en la Base de Nellis.

efectiva en parte, pues nos dejó indefensos ante el "Mal de Victoria's Secret".

Pero ha valido la pena. Un despliegue a semejante distancia y de tal entidad requiere un esfuerzo extraordinario por parte de todos los participantes en el mismo, para llevarlo a buen término, y puede decirse, con orgullo, que se ha logrado.

EL EJERCICIO

Durante la operación "Tormenta del Desierto", un piloto del F-15 entrevistado por un locutor de la CNN (Cable News Network), después de una misión, realizaba el siguiente comentario: "Con excepción de que hay gente disparándose, estas misiones son más sencillas que las que he volado en Red Flag". Esta opinión parcial puede no

neamiento y análisis de las misiones cobra mayor importancia conforme el realismo del ejercicio aumenta y es el terreno en el que muchos ejércitos se mueven con mayor dificultad. Si bien Red Flag no es en sí un centro docente a donde acudir a buscar las soluciones, ofrece plena libertad para actuar, no sólo en el aire, sino también en el suelo. Esto permite observar el "Modus Operandi" de otras unidades y, si te lo permiten, contrastar con los suyos los procedimientos propios.

También se colabora con unidades de todo tipo, incluyendo escuadrones SEAD como por ejemplo, el Escuadrón de los Marines VMAQ 2, dotado de EA-6B. Con ellos se compararon tácticas, se discutieron técnicas, y sobre todo se entabló un excelente clima de colaboración. Todo ello se tradujo en la práctica de técnicas de cobertura