

La contribución del ala fija a las misiones de PR

JUAN J. ARBOLÍ
FRANCISCO MATAS
JOSÉ A. ALONSO MARTÍNEZ
Tenientes coroneles del Ejército del Aire

T.21 como RV



Tradicionalmente se ha considerado a los pilotos de combate, junto con el personal de fuerzas especiales, como principales «potenciales» usuarios de las misiones de *personnel recovery*. Los clásicos escenarios de campos de batalla lineales siempre han hecho del componente aéreo el idóneo para actuar autónomamente en inserciones más allá de la línea avanzada de tropas propias (FLOT), sin que existiera la necesidad de realizar coordinaciones con otros mandos componentes.

Dentro del componente aéreo, siempre han sido las tripulaciones de sus aeronaves de ala fija, bien

sean de caza o de transporte, quienes han tenido más presente la posibilidad de quedar aisladas en territorio hostil.

Estamos contemplando entonces a estas tripulaciones como potencial personal aislado (ISOP). Pero el personal aislado es, tan solo, uno de los elementos de PR. Los otros son el comandante y su estado mayor por un lado, y las fuerzas de recuperación por otro.

Aparte de ese papel como potencial personal aislado, es también cierto que antiguos pilotos de ala fija van a ser quienes proporcionen, casi con toda

Cuadro 1

ALA FIJA EN MISIONES DE JPR EN LA OTAN

Según el estudio del JAPCC, Enhancing NATO JPR Capability, Education and Training, May 2014 (NU), son distintas las misiones en las que las aeronaves de ala fija pueden apoyar las misiones de JPR en la OTAN.

- Refuelling support
- Airborne C2 support
- SEAD/DEAD
- Fire support and neutralization of enemy ground forces
- High value assets air defence support
- Close air support
- ISR
- RESCORT

JPR Capability, Education and Training, May 2014 (NU), son variadas las misiones en las que las aeronaves de ala fija pueden apoyar las misiones de JPR en la OTAN (véase el cuadro 1). Y es que las posibilidades que ofrece el componente aéreo de apoyar las misiones de PR son muy amplias, como lo son sus capacidades. Nos vamos a limitar en este artículo a tres, que por su relevancia merecen especial atención.

Pasaremos, a continuación, a analizarlas una por una.

AERONAVES DE TRANSPORTE COMO VEHÍCULOS DE RECUPERACIÓN (RV)

Como hemos apuntado anteriormente al mencionar los vehículos de rescate, nos vienen a la cabeza los helicópteros. No es esta, sin embargo, la única opción. Es perfectamente posible, en ciertos escenarios, planear una recuperación con medios aéreos de transporte aéreo táctico (TAT), por ejemplo en campos no preparados. Cualquier conocedor de las capacidades de los medios aéreos convendrá con nosotros que el empleo de un avión de transporte, pongamos por ejemplo un T.21, comportará servidumbres adicionales. Es obvio que necesitará de una pista que, aunque pueda ser eventual o preparada al efecto por equipos de controladores de combate (CCT), siempre presentará más exigencias para el aterrizaje que las que pueda tener un helicóptero. Pero en absoluto son todo consideraciones

seguridad, el comandante del Mando Componente Aéreo y buena parte de su estado mayor. Pero no es este el objeto de este artículo, que pretende centrarse en las fuerzas de recuperación (*recovery forces*).

Y es que, cuando hablamos de estas fuerzas de recuperación, quizás solo tenemos presentes a otros elementos, también miembros del Ejército del Aire, como son los vehículos de rescate (RV), normalmente los helicópteros operados en la actualidad por el Ala 48, y las fuerzas de extracción (EF), que en el caso de nuestro EA las proporcionan los PJ del EZAPAC. Sin embargo, ninguno de ellos es, tampoco, el objeto de este artículo. Queremos centrarnos en las aeronaves de ala fija. ¿Qué papel entonces les corresponde a ellos? Según el estudio del JAPCC, Enhancing NATO



Toma en campos no preparados

negativas. Existen muchas ventajas, y estas deben ser consideradas en el planeamiento porque pueden ofrecer diferentes opciones al comandante.

Por ejemplo, la capacidad de carga de las aeronaves de ala fija será generalmente mucho mayor. Esto permite la recuperación de grupos más numerosos, recuperación que tendría serias dificultades de afrontarse con un número limitado de medios de rotor. Los medios de ala fija, además, permiten la presencia a bordo de elementos adicionales, como podría ser, en un momento dado, personal y equipamiento sanitario. También es de destacar que generalmente dispondrán de mucho mayor alcance y autonomía –complementados, en su caso, con la capacidad de reabastecimiento en vuelo–, así como una velocidad sensiblemente mayor. Todo ello proporciona la posibilidad nada desdeñable de llevar a cabo misiones de largo alcance de manera autónoma, ampliando de este modo en varias magnitudes la distancia de planeamiento y ejecución de una misión PR, superando las limitaciones inherentes a los medios de ala rotatoria para este cometido.

Estas ventajas convierten a los medios de transporte aéreo de ala fija en un elemento a tener en cuenta para misiones que requieran de grupos elevados de personal aislado que se encuentren muy alejados, por ejemplo, de territorio nacional.

Existen además otras consideraciones a tener en cuenta que podrían hacer decantar a la aeronave de transporte aéreo de ala fija frente a la de ala rotaria como vehículo óptimo para la recuperación: la posibilidad de desplegar un mayor número de fuerzas de extracción (EF), que podrían ser necesarias para proporcionar una mayor protección y seguridad a la misión y la posibilidad de, dependiendo de las capacidades de vigilancia aérea del adversario, ofrecer más discreción respecto al objetivo de la misión (el rescate de personal), ya que un medio aéreo de ala fija puede realizar la inserción de las fuerzas de extracción mediante un lanzamiento paracaidista a alta cota. Sería un ejemplo un lanzamiento con apertura inmediata del paracaídas (tipo HAHO¹) que permite una navegación de largas distancias. Este tipo de infiltración paracaidista, además de buscar la sorpresa del adversario, permite la ejecución de misiones diferidas en los casos en los que la posición del personal aislado no se conozca con exactitud y convenga insertar discretamente a las EF para que realicen una búsqueda que puede durar varios días. A partir de ese momento, ISOP y EF se pueden dirigir a una zona idónea para la extracción de manera quizás menos discreta por el añadido número de personal,

pero sin duda de manera mucho más segura.

Tener esta capacidad perfectamente entrenada y coordinada entre los distintos actores que la han de ejecutar es esencial para garantizar, llegado el momento, el éxito de su ejecución. Es por ello que este tipo de misiones es recurrente en la instrucción conjunta del Ala 35 y el EZAPAC.

En definitiva, como se apuntaba anteriormente, la opción del ala fija aporta al comandante un abanico adicional de opciones de planeamiento, lo que en determinadas circunstancias puede marcar la diferencia entre tener o no la capacidad de recuperar a nuestro personal aislado.

AERONAVES DE CAZA Y ATAQUE COMO ESCOLTA AL RESCATE (FW RESCORT)

Posiblemente, las misiones de PR que se llevan a cabo en territorio enemigo en ambiente de alta amenaza sean de las misiones aéreas más complejas de planear y ejecutar que existan. Por otro lado, las aeronaves modernas de caza y ataque proporcionan un gran abanico de capacidades integradas en la

Equipo de control aerotático (TACP)



misma plataforma aérea. Los pilotos de caza tienen el difícil reto de mantenerse adiestrados en todas esas capacidades que posee su aeronave. Esto, en ocasiones, hace que determinados roles que pueden tener que realizar no se encuentren debidamente entrenados. Este suele ser el caso de la participación de aeronaves de caza y ataque dentro de las fuerzas de rescate de una misión de PR.

Tradicionalmente, además de como «sujeto pasivo» (el ISOP de la misión de PR), el piloto de caza tan solo ha considerado su participación en la misión de PR en los roles de RESCAP o RESCORT para los que probablemente, como ya se ha mencionado, no se habrán adiestrado con demasiada frecuencia.

Conviene en este punto aclarar que, pese al nombre, la misión de RESCAP realmente tiene un carácter ofensivo, y se podría englobar más como *offensive counter air* (OCA) que como una típica misión de *combat air patrol* (CAP), más aplicable a las *defensive counter air* (DCA).

Vamos sin embargo a centrarnos en la misión de escolta (RESCORT). Su objetivo principal, según se

recoge en el ACO Manual 080-071², es proteger a los vehículos de rescate y neutralizar las amenazas en la ruta hasta y en el área de objetivo (la posición del ISOP). También pueden servir como relé de comunicaciones.

Esta misión constituye, sin duda, aún un reto pendiente para la OTAN, como ya destacó hace años el JAPCC en su estudio de mayo de 2014 reseñado anteriormente. El hueco que va a dejar el A-10 Thunderbolt II –los conocidos como Sandy en el mundo PR– como aeronave idónea para el rol de RESCORT no parece que pueda ser fácilmente cubierto por otras aeronaves actuales. A este respecto, merece destacarse la necesidad de considerar necesidades de adiestramiento específicas para este rol. Por ejemplo, deben ser capaces de reconocer y «barrer» la ruta de entrada, siendo capaces de enfrentarse a las amenazas en ruta y en las proximidades de la zona donde se encuentra el personal aislado (ISOP), donde deberán operar con precisión. También deben ser capaces de reunirse con los RV en cambios de ruta, localizar e identificar al personal aislado.



Sin embargo, algo parece moverse últimamente, ahora que soplan vientos favorables para esta disciplina que ha estado tanto tiempo atascada en la OTAN. Los EE. UU., lógicamente, disponen de un abanico más amplio de capacidades que otras naciones y además son los primeros interesados en buscar una aeronave óptima que reemplace a sus A-10 en el futuro cercano. En este sentido, aunque han hecho esfuerzos, por ejemplo con el F-16, no parecen encontrar la fórmula que les permita asegurar el rol RESCORT basado en una aeronave idónea. Por ello se ha llegado a explorar la posibilidad de confiar la misión de RESCORT únicamente a aeronaves de ala rotatoria. Es cierto que los helicópteros aportan ciertas ventajas debido a su facilidad para mantener contacto visual con los vehículos de rescate (si estos también son helicópteros), en lo que sería un *attached escort*, ya que les será posible mantener velocidades similares. También, probablemente, su capacidad de defensa pasiva (blindaje) será superior a la de un caza.

No obstante, las aeronaves de ala fija aportan otras ventajas importantes inherentes a sus características propias. Por ejemplo y principalmente, en un empleo separado de los vehículos de rescate (*detached*), la posibilidad de ir eliminando las amenazas por delante del paso de los RV, ya que, dada su mayor velocidad,

Cuadro 2

CAPACIDADES RECOMENDABLES

- Comunicaciones.
- Sensores (FLIR, TDL, MIDS, SADL...).
- Capacidad de vuelo a velocidades y altura bajas.
- Capacidad de defensa ante amenazas tierra-aire.
- Reabastecimiento en vuelo.
- Baja visibilidad.
- Capacidad de operación en oscuridad.
- Equipo para la localización como ADF o LARS.
- Protección ante guerra electrónica.
- Blindaje.
- Potencia de fuego.
- Designación de objetivos (*targeting pods*).
- Munición guiada.

Información obtenida del JAPCC / Enhancing NATO JPR CAPABILITY Education and Training / May 2014 (NU)
 FLIR: *forward looking infra red*.
 TDL: *tactical data link*.
 MIDS: *mobile imagery dissemination system*.
 ADF: *automatic direction finder*.
 LARS: *lightweigh airborne radio system*.

permiten lanzarlos por delante y que los RV no tengan que variar su plan. También su armamento aire-aire, que permite eliminar aquella amenaza aérea que haya podido sobrepasar al RESCAP. Este empleo, además por no ir juntos, impide que el RESCORT facilite la detección de los RV. Otra característica importante a considerar, ya apuntada, es la posibilidad de



Inserción paracaidista en el mar desde D-4



Inserción paracaidista nocturna. (Imagen: Alas en la noche)

reabastecimiento en vuelo, de la que suelen carecer los helicópteros de ataque actuales y que sí tienen algunos RV. Esto permite una operación a grandes distancias. En otro orden de cosas, la variedad de armamento que pueden ofrecer las aeronaves de caza es normalmente superior a la de los helicópteros de ataque. Esto puede permitir una mejor combinación con las capacidades de los RV para hacer frente de manera más eficaz a las amenazas en el terreno.

El disponer de un amplio abanico de capacidades en este ámbito permite presentar diferentes líneas de acción al comandante para la ejecución de la misión. Italia ha demostrado en los últimos años gran interés en avanzar en la búsqueda del RESCORT idóneo, y asignó a sus unidades de AMX esta capacidad como rol secundario. Así, han participado en el curso Air-Centric Personnel Recovery Operators Course (APROC) que organiza el EPRC (anteriormente el CJPRSC del EAG).



T.21 en misión nocturna

Más recientemente, y ante la eventualidad cercana de que también los AMX sean retirados de la vida operativa, han comenzado a estudiar la posibilidad de que aeronaves EF-2000 Typhoon realicen esta labor. El EPRC ha estado colaborando con ellos con el objetivo de que sean capaces de adaptar esa misión a esa aeronave, que es muy diferente de los clásicos A-10 de la USAF. Este camino apenas ha comenzado con un módulo teórico que el personal del EPRC desarrolló e impartió ex profeso. No obstante, esto es solo el primer paso de un completo estudio que debe incluir el desarrollo de procedimientos, la inclusión de prácticas en simuladores y, finalmente, de salidas con ese fin. España podía mostrar interés por las conclusiones de esta iniciativa de Italia e incluso sumarse a ella. Como primera aproximación, parece evidente que el número de EF-2000 necesarios para cargar el armamento aire-suelo que llevan los A-10 sería necesariamente mayor.

AERONAVES COMO COMANDANTE DE LAS MISIONES DE RESCATE (RMC)

Dentro del mundo del personal experto en PR, la asignación del RMC a una tripulación específica genera cierta controversia. Así, el Tactical Leadership Programme (TLP), centro que ha venido impartiendo durante muchos años técnicas, tácticas y

Cuadro 3

RESCORT METHODS: AVANTAGES AND DISADVANTAGES (USA ATP 3-50.10 MULTI-SERVICE TTP FOR PR, JUNE 2018)

METHOD	ADVANTAGES	DISADVANTAGES
Attached	High RV SA Rapid weapons employment on RV threats	May highlight RV position Decreased route RECCE ability
Detached	Increased route RECCE ability May increase loiter time for FW assets	Low RV SA Increased weapons employment timeline
Legend FW: fixed wing RECCE:-reconnaissance	RV: recovery vehicle SA: situational awareness	



F-18

procedimientos (TTP) en el ámbito de PR, lo ha hecho con personal proveniente de unidades de A-10. Ante la falta de otros procedimientos adaptados a aeronaves que no disponen en absoluto de las capacidades de esos A-10, las aeronaves participantes –por ejemplo F-18 y EF-2000 en el caso de España– emulan los cometidos que aquellas tienen como uno de sus cometidos principales en la USAF. El resultado es que tripulaciones que han volado como mucho dos misiones de PR en el curso y, en el mejor de los casos, tan solo una de ellas actuando como comandante de la misión (*mission commander*), intentan ejecutar el mismo tipo de misión que tripulaciones dedicadas, perfectamente adiestradas y equipadas para este tipo de misión. No habría que caer en el error de pensar que las tripulaciones que han planeado y ejecutado una o dos misiones de PR como RMC en un curso puntual salen como expertos para una futura misión real. Eso es algo que solo se podrá conseguir con un adiestramiento continuado de las tripulaciones aéreas.

No obstante, el entrenamiento en estos cursos, que podríamos calificar de adiestramiento avanzado, es válido si no para calificar a pilotos como RMC, sí para que las tripulaciones se familiaricen, de primera mano, tanto con la dificultad de este tipo de misiones en las que el enfoque no está en grandes alturas, sino en el suelo (o a pocos pies de él), como con la necesidad de coordinar no solo con los helicópteros (*slow movers*), sino con las fuerzas de extracción, que son quienes en último término contactarán con el personal aislado. Sin duda, un mundo no demasiado explorado para las tripulaciones de nuestras aeronaves de caza.

El EPRC, en el ya mencionado APROC, ha venido utilizando una aproximación más flexible en la que, aunque las aeronaves de caza (FW RESCORT) pueden asumir ese rol, también los helicópteros (sean tanto RV como RW RESCORT) pueden ser designados como RMC. Cualquiera de las opciones puede ser válida, siempre que se entrene con frecuencia y exista la necesaria coordinación para una misión, sin duda alguna, compleja.



CONCLUSIONES

La finalización de la vida operativa de los A-10 Thunderbolt II de la USAF y la ausencia de una plataforma similar en otras fuerzas aéreas parece llevar ineludiblemente a ejecutar misiones de PR (CSAR, entre otras) basándose principalmente en el empleo de helicópteros. Ellos serán no solo los vehículos de rescate (RV), sino también los de escolta (RW RESCORT). Sin embargo, las aeronaves de ala fija no deben dejar de lado el entrenamiento para este tipo de misiones, ya que sus especiales características aportan un gran valor añadido en el planeamiento. Su mayor autonomía, su mayor capacidad para el transporte de personas, su variedad de armamento, los sistemas disponibles, la posibilidad de batir zonas mayores son, entre otras, características específicas del ala fija que pueden ser fundamentales para decidir el modo de planear y ejecutar este tipo de misiones.

En cualquier caso, debe evitarse por completo utilizar las TTP que se crearon para esos Sandy, que son aeronaves diseñadas principalmente para misiones aire-suelo, con otras aeronaves con capacidades completamente distintas, como pueden ser, en nuestro caso, los EF-18 y los EF-2000.

Por lo que respecta al empleo de medios de ala fija como vehículos de rescate, las ventajas operativas que poseen respecto a los helicópteros los posicionan como el complemento perfecto

a estos, dotando al comandante del más amplio abanico de opciones de planeamiento y ejecución de misiones PR en cada circunstancia.

En todos los casos, la preparación previa y el adiestramiento conjunto supondrán un factor determinante para garantizar el éxito de la misión.

Por ello, en el caso de España, la instrucción de los vehículos de rescate (tanto de ala fija como rotatoria) con las fuerzas de extracción debe de ser frecuente. También debe valorarse la posibilidad de participar en ejercicios o cursos específicos, como pueden ser el APROC, Red Flag Rescue³ Personnel Recovery Exercise de la USAF o el Anatolian Eagle turco, como buenas oportunidades para aprender o mantener esta capacidad.

Desarrollar y entrenar estas capacidades únicas que tiene el EA le puede permitir ofertarlas como propias al ámbito conjunto cuando haya que actuar en una operación real. ■

BIBLIOGRAFIA

JAPCC / Enhancing NATO JPR CAPABILITY Education and Training / May 2014 (NU)

USA ATP 3-50.10 Multi-service TTP for PR, June 2018

ACO Manual 080-071 Personnel Recovery in NATO Operations Feb 2016

NOTAS

¹ Por sus siglas en inglés: *high altitude high opening*.

² Se puede encontrar información adicional en este documento y en sus anexos D (apéndices 1, 8 y 9) y F (apéndice 8).

³ Anteriormente denominado Angel Thunder.

Toma en campos no preparados