

PENSANDO EN LA FORMACIÓN DEL FUTURO INTERCEPTADOR AEW

Juan DEL POZO BERENGUER



Introducción



ECÍA mi buen amigo George Bernard Shaw (D. E. P.), con una ironía más que aparente, «me gusta citarme a mí mismo; añade chispa a mis conversaciones». Obviamente no pretendo ponerme a su altura, a pesar de que yo disfruto de bastante mejor aspecto físico del que él pudo presumir nunca (con su permiso, don Jorge), pero lo cierto es que el fin de la Alerta Aérea Temprana ya tiene fecha de caducidad, tal como se ha predicho en alguna otra ocasión en las páginas de esta noble REVISTA. No me cabe duda que por los motivos más nobles.

Y es ahora el momento de hacer honor a James Hacker cuando decía a los miembros de su gobierno que «cada problema no es sino una nueva oportunidad». Y por este motivo nos encontramos en una situación más que óptima para aprovechar y diseñar el futuro modelo de formación de interceptadores AEW. Supongo que nadie alberga duda alguna de que en un futuro, no sé cómo de lejano, la Armada volverá a unirse a los pioneros de esta capacidad ocupando el lugar que merece. Y es precisamente a este respecto al que me quiero referir.

Antecedentes

Siempre ha sido un reto encontrar el perfil adecuado de un individuo para dedicarse a una determinada labor. Esto es algo fácil de entender, puesto que es extensivo a cualquier trabajo dentro y fuera de nuestra profesión. A nadie se le ocurre, por citar un caso hipotético, poner a un especialista en propulsión a controlar aviones de combate (y viceversa). Y no porque no sea capaz de obte-



Helicóptero AEW *Morsa* 509 a la altura de cabo Roche.

ner los conocimientos necesarios para ello. Es mucho más sencillo que eso; el tiempo y dinero invertidos en la formación como especialista en propulsión exige sacarle partido durante un periodo ciertamente significativo, y su similitud con algo tan dispar como el control táctico de aeronaves brilla por su ausencia. Este individuo va a pasarse más años formándose en dos cosas completamente distintas que siendo un verdadero especialista en una determinada materia. A menos que durante la fase de control pueda hacerle recomendaciones al piloto de cómo gestionar su turbina. No se cómo reaccionarían los pilotos de cazas ante tal sugerencia...

La Armada aprendió esta lección muy pronto, durante los años ochenta, cuando llegaron los tres *SHW-AEW* y los propios pilotos de helicóptero tuvieron que realizar misiones tácticas, algo que duró un suspiro. Aunque es cierto que este caso es particularmente fácil de apreciar; no hay más que preguntar a un piloto qué prefiere: pilotar su aeronave o volar detrás.

Desarrollo

Fijándonos en los modelos actualmente en el mercado, las marinas de guerra que disfrutaban de unidades AEW forman a su personal en base a una

premisa fundamental: la permanencia. Tiene sentido si tenemos en cuenta que el tiempo medio invertido en la formación de los interceptadores AEW ronda los diez meses hasta que el controlador está en situación de realizar misiones aún bajo supervisión. La Fuerza Aérea norteamericana es quien invierte mayor tiempo en la formación (sólo el curso básico es de diez meses y el del modelo de entre cuatro y cinco meses, dependiendo de si el destino final es un escuadrón de AWACS o de JSTARS respectivamente). Claro que, en este caso concreto, se espera que quien supere este curso esté realizando esta misión durante una media de veinte años para sacar el máximo provecho de la formación básica y avanzada. ¡Veinte años! Ni más ni menos que diecisiete años más que la media en la Armada.

Antes de nada, es importante recalcar que no son pocos los casos en que una nación ha dejado descuidado este tipo de formación, y que ha sido en los últimos años cuando se han empezado a enmendar los errores. Esto se ha dejado notar en el hecho de que, hasta hace muy poco, las unidades AEW estaban ciertamente esclavizadas a la fuerza armada en la que prestaban su servicio. A estas alturas esto es ciertamente impensable, dada la naturaleza de las operaciones reales, en las que la cooperación entre distintas fuerzas armadas es cada vez más estrecha. No en vano, y como ejemplo más claro, la faceta AEW juega un papel crucial durante el ciclo de *targetting* —me atrevería a decir que la misión combinada y conjunta por excelencia a día de hoy— correspondiente a las fases de obtención de información de inteligencia y ejecución de la misión. Algunas incluso tienen cierta capacidad para participar en la última fase del ciclo: el *Battel Damage Assessment* (BDA), aunque ésta es la gran asignatura pendiente de las unidades AEW en general y al que podremos dedicarle algún capítulo en el futuro.

Es particularmente singular el caso del escuadrón de *E 3 Component Command*, la única unidad militar «propiedad» de la OTAN, si me permiten la expresión, a todos los efectos, en el que sus controladores son todos... ¡del Ejército del Aire! Resulta asombroso, sobre todo si tenemos en cuenta que este escuadrón ha considerado incluso echarse a la espalada la no fácil tarea de dedicarse a labores de patrulla marítima (en cuyo caso arruinará nuestra existencia al no haber marinos a bordo). Afortunadamente, esta tendencia parece que está cambiando, y quién sabe si en el futuro algún oficial de la Armada estará en situación de poder formar parte de él. O mejor dicho, si lo estará la propia Armada.

Pero para comprender los modelos de formación de los interceptadores AEW que actualmente hay en el mercado, hay que empezar por apreciar cuáles son las grandes complicaciones a las que se enfrenta un interceptador aeroembarcado. La principal es el lenguaje, que tiene un impacto directo a la hora de realizar misiones en un ambiente puramente naval, terrestre, aéreo o en una combinación de todos ellos. Y creo que se puede comprender con el siguiente ejemplo. Puesto que la mayoría, si no la totalidad, de los lectores de

esta REVISTA son marinos, mostraré un caso más cercano a su corazón: en el puente de un barco casi todos hemos oído la frase «contacto de superficie en demora 270, 10 millas»: ni lo voy a explicar. Sin embargo, en el mundo aeronáutico la palabra «contacto» hace referencia a la transferencia de control de una aeronave entre dos controladores: «Cobra 01 de Magic, con *contacto* radar positivo, soy su controlador, pase a close positive». Y en el mundo terrestre, significa el encuentro de una unidad amiga con otra unidad de cualquier naturaleza. Por si no resulta convincente (les concedo el beneficio de la duda), tenemos el caso de la palabra «caer». En nuestra jerga hace referencia a un cambio de rumbo. Pero les propongo el siguiente experimento: prueben a decirle a un piloto de cazas que «caiga a rumbo 270». Esperemos que dicho piloto no *caiga*, porque si lo hace, alguien tendrá que dar explicaciones por la pérdida de un caza. Pues ahí lo tenemos, una palabra con varios significados distintos dependiendo del ambiente en que nos movamos. Éste es sólo uno de los pequeños retos al que nos enfrentamos todos los controladores AEW cuando a un lado de la radio tenemos a nuestra fuerza naval, de la que dependemos, y al otro una división de cazas o un COMAO y, por qué no decirlo, una fuerza terrestre a la que damos apoyo. Es fácil de entender que si uno se pasa gran parte de su vida profesional entre bombas de contraincendios, de nuevo por poner un caso hipotético, será complicado que pueda acostumbrarse a emplear de forma simultánea la jerga (perdón por la expresión) de las tres fuerzas armadas con total naturalidad.

Otro de los problemas a los que nos enfrentamos los interceptadores aerombarcados es el procedimiento de control. Y es que tradicionalmente cada nación ha tenido su particular versión de cómo hay que controlar un caza. Por fortuna, este problema ha quedado parcialmente solucionado con la entrada en vigor del ya mundialmente conocido Manual 80-6. Gracias a él, existe ahora una posibilidad, tal como se viene haciendo, de que un interceptador pueda un día estar conduciendo una misión con nuestra querida 9.^a Escuadrilla y al día siguiente hacer lo mismo con un escuadrón de *Tornados* de la Luftwaffe. A pesar de este avance, siguen existiendo pequeños, pero cruciales, aspectos distintivos entre unos procedimientos y otros que hay que conocer y saber aplicar correctamente.

¿Cuándo empezamos a formar a un futuro AEW? Pues, tal como se viene haciendo en otros lugares, cuanto antes mejor. Es habitual que el personal AEW comience su formación tan pronto acaba su periodo de formación en sus respectivas academias, antes de empezar a coger los vicios propios de la profesión. Éste es un aspecto particularmente crucial en aquellas unidades que operan en cualquiera de los tres ambientes a los que me he referido; un *JSTARS*, por ejemplo, está ligado casi con exclusividad a las operaciones terrestres por la propia naturaleza de sus sensores. Pero otros sistemas, como el famoso *MK 2000 Searchwater*, están diseñados para operar en cualquiera de ellos, con lo que sus operadores han de estar muy familiarizados con los

procedimientos puramente navales, terrestres y aeronáuticos, por lo que desde muy jóvenes empiezan su formación en el mundo AEW. Y, consecuentemente, pasarán más tiempo de aprendizaje, no por la complejidad del sistema, sino por la de su empleo táctico.

Tanto en la Armada como en la Royal Navy partimos de una ventaja importante respecto de otras naciones, y es que la formación de táctica que se recibe en las respectivas escuelas navales supone una pequeña base sobre la que se puede trabajar para poder convertirlos en *Above Water Warfare Officers* (AWWO), que es —o debe ser— la piedra angular de cualquier controlador AEW. No en vano, en la EDAN se invierten seis meses de estudio de táctica exclusivamente, un curso en toda regla, y sólo es en el último mes cuando se ven los procedimientos de control específicamente.

El tiempo invertido en la formación tiene distintas versiones. En la Armada se optó en su día por medir la experiencia en base al número de horas de vuelo realizadas. Desde un punto de vista teórico no es tan descabellado como alguno pueda pensar, si tenemos en cuenta que la práctica es lo que proporciona la experiencia. En el caso de nuestros semejantes del norte, el tiempo lo darán los sucesivos exámenes que pasan en cada fase de la formación. Primero invierten un tiempo, de periodo variable, colaborando con su escuadrón AEW en las labores de tierra (inteligencia, planeamiento de misiones, *brief* a los controladores y pilotos, etc.), y cuando han acreditado por medio de exámenes que están en condición de pasar a situación de vuelo, entran una nueva fase para ser segundo controlador a bordo y finalmente jefe de misión. El tiempo parece haber demostrado que los CTAM-AEW de la Royal Navy poseen unos conocimientos de táctica aire-aire y aire-suelo que están a un nivel muy superior al de cualquier otro CTAM-AEW. Y es que el haberse centrado en su estudio antes de subirse por primera vez al *SHW* ha permitido que absorban mejor estos conocimientos, algo que el que les escribe ha podido comprobar en sus propias carnes. No hay color. Y este modelo comenzó durante los años que estuvieron utilizando el *MK II*, actualmente en servicio en la Armada. Es decir, que en la Armada un controlador AEW está en situación de realizar, por sí mismo misiones de cualquier tipo a las 150 horas de vuelo (año y medio, si va todo bien), mientras que en la Royal Navy las horas de vuelo son un mero trámite que afecta a la seguridad de vuelo y no a la capacidad para conducir misiones. Excuso decir que, a pesar de eso, somos mejores (con el permiso de mis ex compañeros del 854 Escuadrón de la Royal Navy).

La evolución de las unidades AEW ha introducido importantes variables. He mencionado algunos modelos en los que las misiones encomendadas a cada uno varían sensiblemente. Sin embargo, el común denominador es la capacidad de ejercer mando y control (no confundir con *battle management*). ¡Ojo, control! Ésta es la faceta más simple de la formación en términos de tiempo de formación, pero la más crítica en términos de los daños y perjuicios que se pueden derivar de una chapucera ejecución. En la Armada, la parte

específica de control de aeronaves es ciertamente corta en cuanto al tiempo invertido, como he mencionado antes, aunque más que suficiente para poder sacar adelante a un interceptor. Claro que su evolución hasta que esté certificado como *combat red* (si nos atendemos a la nomenclatura del Ejército del Aire, que son los grandes especialistas en este asunto) es otro cantar de difícil solución, puesto que las oportunidades para ejecutar misiones desde nuestros AEW son escasas, y son precisamente éstas las que eventualmente le confieren a uno el poder obtener todas las calificaciones necesarias.

Esta pequeña deficiencia es suplida con creces en el caso concreto de la Armada, al disponer de aviones y helicópteros en una misma base. Y es que esto no es tan frecuente como muchos puedan pensar. Sin ir más lejos, la Royal Navy no los tiene en la misma base. Disfrutar de ambos en la misma localización ha dado magníficos resultados en nuestro caso, puesto que nuestra escuadrilla de caza y ataque, que son nuestros principales clientes, pueden planear sus misiones con nosotros a sus espaldas y, como consecuencia de ello, el trato directo hace más fácil comprender los pormenores de la misión y, en definitiva, que el resultado de la misma sea muy buena como norma general. Es sencillo comprender que conducir una misión es mucho más fácil cuando sabes lo que van a hacer tus aviones, algo que desgraciadamente no es viable desde un barco, en el que el acceso a los pilotos y la preparación por teléfono es menos eficiente. Es un dato muy poco conocido el que los pilotos de cazas invierten muchas horas de preparación por cada hora de vuelo. Y resulta difícilmente creíble que un controlador que no ha hecho ni un mero cara a cara con sus pilotos pueda pretender entender qué es lo que se va a hacer durante la misión. Las ventajas de conducir misiones desde una fragata muy bien dotada, pongo por caso, se ve suplida, en muchas ocasiones, por las ventajas de saber exactamente qué tienen planeado tus aviones, quiénes son los propios pilotos, conocer sus vicios y que conozcan los tuyos. En definitiva, que el controlador sea verdaderamente *la voz amiga* del piloto de caza. Una ventaja sin duda muy grande.

Aprovechando el oscuro futuro que se cierne sobre el AEW en la Armada, es hora de volver a la casilla de salida y hacer ciertas correcciones, pequeñas pero cruciales, para estar en condiciones de retomar el duro trabajo que supone dirigir aviones en el teatro de operaciones moderno desde una pequeña pero bien equipada y eficiente plataforma AEW. Dentro de poco no habrá SHW en los que formar y adiestrar, con lo que probablemente tendremos que confesar nuestros pecados a nuestra marina hermana del norte, quien nos introdujo precisamente en este apasionante mundo. Y estas correcciones han de estar centradas, en opinión de este humilde CTAM-AEW, en tres aspectos:

- Formación: la Royal Navy nos ha demostrado con una claridad meridiana cuál es el camino a seguir (después de tanto años en el negocio y utilizando sistemas similares, ¿cómo no vamos a aprender de ellos en

este terreno!). La formación ha de estar dividida en tres fases. La primera debe estar centrada en adquirir los conocimientos propios de un *Above Water Warfare Officer* (AWWO), pero siempre desde el punto de vista del aviador, que es al fin y al cabo nuestro cliente principal y a quien vamos a prestar nuestros oídos y vista para asistirle en la ejecución de la misión. Esta primera fase se lleva a cabo en la Armada con un éxito más que aparente en la propia EDAN. La segunda fase debe ser la participación del futuro CTAM-AEW en las labores propias de una escuadrilla AEW y como paso previo a adquirir la habilitación de dotación de vuelo: planeamiento de las misiones con los pilotos de cazas, estudio de la táctica aire-aire y aire-suelo, etc. La tercera y última será su formación como dotación de vuelo para dejar de ser un planeador, sino un ejecutor, y donde realizará sus primeras misiones de vigilancia, reconocimiento, inteligencia y control.

- Permanencia: lograr que los CTAM-AEW comiencen a formarse en sus primeros años tras finalizar su tiempo en la ENM. Esto les asegurará, sin que suponga un perjuicio para su futuro profesional (si es que lo consideran un perjuicio), una permanencia considerable y que se pueda sacar buen provecho de ellos.
- Exportabilidad del CTAM-AEW: no hay duda de que «a todos les llega su hora», y no es menos en el caso de un interceptador aeroembarcado, que sufre, como cualquier otro aviador, el desgaste propio que inflige la aeronáutica. Unos llegarán a ese límite antes y otros después, y es por eso que la continuidad ha de ser la tónica habitual; es necesario que el relevo generacional sea permanente y que, tras muchos años centrados en este aspecto de la guerra tan particular, sus conocimientos y su formación puedan ser posteriormente aprovechados en barcos y otras unidades donde el papel de la guerra antiaérea sea un factor importante.

A la vista de lo anterior, resulta evidente que en los últimos años no hemos estado muy desencaminados respecto al modo de funcionamiento de otras naciones que disfrutaban de importantes capacidades AEW. Las diferencias son pocas pero de vital importancia, y éste parece el momento idóneo para llevarlas a cabo. No tengo ninguna duda de que en un futuro el AEW volverá a ocupar un lugar privilegiado en nuestra aeronáutica, y de nosotros depende que a esta nueva etapa lleguemos mejor preparados para poder ponerla en funcionamiento de forma eficaz. El reloj está en marcha...