



Green Flag 99

PEDRO L. PABLO ASENSIO
Capitán de Aviación

UN año más, diversas unidades han tomado parte en el ejercicio GREEN FLAG 99, que tuvo lugar entre los días 13 y 27 de marzo. El ejercicio GREEN FLAG supone para el Ejército del Aire el mayor evento tanto por entrenamiento de tripulaciones como por planeamiento y coste económico de cuantos se realizan anualmente. Encuadrado dentro de los ejercicios FLAG que se realizan en el polígono de NELLIS AFB., Las Vegas, EE.UU., se distingue respecto a otros por el énfasis que se le

da a todos los temas relacionados con la Guerra Electrónica, tanto en participantes como en los objetivos de misión, briefings y debriefings.

El presente artículo está enfocado desde el punto de vista de los pilotos de EF-18 del Grupo 15 de Zaragoza, colectivo al que pertenece el autor.

PREPARACION

La preparación del Ejercicio, en cuanto a entrenamiento, comenzó con un mes de antelación respecto a la fe-

cha de despliegue. A diferencia de otros años, el MACOM fue quien preparó un número de misiones programadas que involucraron a todas las unidades participantes (Grupo 31, Ala 35 y Grupo 15) y a algunas más (Ala 12 y 408 Edrón.) que prestaron su apoyo con el objeto de asimilar los escenarios lo más posible a lo que las tripulaciones se iban a encontrar en Nellis.

Esta preparación inicial se mostró especialmente adecuada, pues creó un ambiente de trabajo en conjunto y proporcionó un periodo de entrenamiento dedicado en exclusiva al Ejercicio, necesario sobre todo en vuelos a baja cota y alta velocidad, punto en el que las tripulaciones no suelen estar excesivamente entrenadas, debido principalmente a factores como el recorte de horas de vuelo asignadas a cada piloto, limitaciones de espacio aéreo en nuestras zonas de trabajo (ruidos, cuestiones ecológicas, etc.),



Angel Barca Geritz

Angel Barca Geritz

y otras razones que condicionan la instrucción de la Unidad.

De forma paralela a los vuelos de instrucción, las secciones del Grupo 15 iban realizando un trabajo de hormigas, absolutamente necesario para el desarrollo del Ejercicio, preparando las navegaciones, conferencias acerca de amenazas aire-aire y suelo-aire, tácticas a seguir, planes EMCON, nociones de supervivencia en caso de eyección, etc. Una labor que se realiza a la sombra y que normalmente no es reconocida como debiera.

DESPLIEGUE Y REPLIEGUE

Estas fases pueden considerarse tan vitales como el Ejercicio propiamente dicho, tanto por la complejidad que conlleva desplazar unos me-

dios aéreos a tan larga distancia de su base habitual como por lo significativo de cara a una imagen del potencial de despliegue y operación de nuestro Ejército del Aire en escenarios alejados de nuestro entorno particular. Siguiendo los "modus operandi" de otros años, el viaje se dividió en tres tramos, tomándose esta vez como bases de escala la acostumbrada base portuguesa

Por la complejidad que conlleva desplazar medios aéreos a tan larga distancia de su base habitual, las fases de despliegue y repliegue pueden considerarse tan importantes como el ejercicio propiamente dicho.

de Lajes, Azores (utilizada tanto en el despliegue como en el repliegue), Langley (despliegue) y Seymour Johnson (repliegue) en la costa Este de EE.UU. Esto no pasaría de meras anécdotas repetitivas con los ejercicios anteriores de no ser por el hecho de que en el despliegue íbamos comprobando involuntariamente los planes de reacción de cada base de despliegue en caso de aeronaves en emergencia. Esto se debió a la mala suerte que se adueñó de nuestros aviones, no habiendo salto en que al menos uno de los mismos no declarara emergencia por diversas causas a la llegada a la base de toma. Al final, el despliegue



Edificio de la RED FLAG, desde donde se dirigen las operaciones aéreas.

Angel Barca Geritz



se convirtió en una auténtica odisea para los pilotos del Grupo 15, debido principalmente a la incertidumbre de la emergencia que les depararía el siguiente salto. A esto se sumó una impresionante nevada que cayó en pleno mes de marzo en Langley y que obligó a retrasar en un día uno de los saltos por el peso de la nieve sobre el BOEING 707 que le impidió despegar. Por suerte todos los problemas técnicos se subsanaron para el repliegue y la meteo se mostró también más benévola que en el despliegue.

LAS OPERACIONES

La especial dedicación a la Guerra Electrónica del Ejercicio explica la gran cantidad de medios EW (Electronic Warfare) que participaron, en especial "HARM Shooters", que llegaban casi a igualar el número de bombarderos. En el cuadro 1 se detallan el número y tipo de aviones que participaron y que muestra el por qué de la afirmación anterior. Así mismo, la organización RED FLAG preparó un escenario acorde con este matiz especial del Ejercicio, poniendo enfrente de las fuerzas aliadas un robusto IADS (Integrated Air Defense System) junto con toda una panoplia de emisores que mostraban un sistema de defensa aéreo que ya quisieran tener muchísimos países de cualquier parte del globo.

Previo a las operaciones, hubo todo un largo día dedicado a conferencias relacionadas directa o indirectamente con el Ejercicio (incluida una de normas de comportamiento en una ciudad tan especial como Las Vegas); efectivamente fue un día largo y a pesar de ello algún que otro piloto se empeñó en hacerlo más largo, intentando describir hasta el más mínimo detalle y tornillo de su avión.

El polígono de Nellis ofrece por un lado muchas posibilidades que per-

miten obtener el mayor rendimiento a cada vuelo: por la instrumentalización del mismo, pudiendo seguir las operaciones y movimientos de los aviones casi en tiempo real; por la cantidad de zonas de objetivos reales, que permiten un buen entrenamiento en el reconocimiento de objetivos y suelta de armamento tanto real como de instrucción; y por todos los emisores que simulan amenazas suelo-aire y que proporcionan el mejor entorno para comprobar equipos de guerra electrónica y maniobras evasivas contra dichas amenazas. Pero por otro lado, todo esto se ve complicado porque la zona de utilización real del polígono sobrepasa escasamente la mitad del mismo, y por la cantidad ingente de restricciones en cuanto a tránsitos a la zona de operaciones, vuelo dentro del polígono y otros factores que condicionan el planeamiento de las misiones y que hacen que el escenario se aleje en cierta manera de aquel tan realista que pretende simular la organización del Ejercicio.

Embuéndose de lleno en el planeamiento de las misiones del GREEN FLAG, se observa el increíble reto que representa coordinar tal cantidad de plataformas aéreas con capacidades y limitaciones tan dispares y que todo se lleve de una forma fluida y ordenada. Después, cuando se sigue la misión en vivo desde cualquiera de las salas de proyección, es difícil imaginarse cómo es posible que haya tantos aviones en un espacio tan pequeño, moviéndose

Cuadro 1

PARTICIPANTES EN EL GREEN FLAG 99			
PAIS	Nº AVIONS	TIPO AVION	ROL
EE.UU.	12	F-15C	OCA
EE.UU.	12	F-16CG	AI
EE.UU.	12	F-16CJ	SEAD
EE.UU.	4	EA-6B	SEAD
EE.UU.	1	E-3A	AWACS
EE.UU.	1	EC-130E	COMJAM
Alemania	8	Tornado IDS	AI
Alemania	8	Tornado ECR	SEAD
Australia	6	F-111C	AI
España	8	EF-18A+	AI + SEAD
España	2	C-130H	AIRLIFT
España	2	C-235	AIRLIFT
España	1	B-707	A/A REFUELING



Con los aviones Tornado al fondo, aspecto de un curioso aunque adecuado vehículo para un lugar como el polígono de Nellis.



Zona de aparcamiento, donde se pueden apreciar los aviones F-111 a la izquierda, y los F-18 españoles, a la derecha.

dose a tales velocidades, sin que haya continuos choques. Eso no quita que cuando se está dentro del avión, en medio de la tensión de la misión, no se vea algún que otro cruce espeluznante. A pesar de todas las dificultades, la profesionalidad y buen hacer de los participantes hacen que en general nada vaya contra la seguridad en vuelo.

LECCIONES APRENDIDAS

Entre otras, se podrían reseñar las siguientes:

- La evidente necesidad de incorporar a nuestros EF-18 un equipo resistente al COMJAM "Have Quick", tan necesario en la guerra moderna y que en cierto modo hace que nos estemos quedando retrasados respecto a países de nuestro mismo nivel.

- El Ejército del Aire debe seguir trabajando en todos los aspectos relacionados con la Guerra Electrónica, punto que se puede considerar incipiente y



Desde la torre de control del polígono de Nellis, vista de las dos pistas con el aparcamiento al fondo.

que no debemos descuidar por la cada vez mayor importancia que toma este factor en los conflictos armados tanto actuales como posibles en el futuro.

- Es necesaria la elaboración y estudio exhaustivo de unos planes EMCON que se muestren efectivos e incluirlos en los planes de instrucción de las unidades, de forma que no sea un apartado olvidado y se incluya co-

mo uno de igual importancia que cualquier otro en cada misión, y así los pilotos tomen conciencia de lo realmente importante que es.

- Sería interesante estudiar la posibilidad de reducir la cantidad de saltos de que consta, sobre todo el repliegue, de cara a futuros ejercicios de este tipo, considerando las condiciones meteorológicas favorables en cuanto a vientos que normalmente existen y que podría llevar a un ahorro considerable tanto en recursos humanos como económicos que impliquen dichas fases del ejercicio.

En general, la participación del Ejército del Aire en este tipo de ejercicios se muestra de especial interés dado los excelentes resultados en cuanto a entrenamiento de tripulaciones y la evaluación que se realiza, que muestran algunas áreas mejorables y otras nuevas de trabajo que quizás no podrían ser detectadas en ejercicios de menor entidad ■



Aviones norteamericanos F-15 participantes en los ejercicios "Green Flag 99".