



Recuerdos saharianos

Tiro nocturno (20-agosto-1974)

JOSÉ R. AVILA BARDAJI
Coronel de Aviación

En reunión celebrada en El Aaiun, en el Estado Mayor del Ejército de Tierra, se llegó a la conclusión que este paso de frontera sería al anochecer, para que al amanecer del día siguiente, pudieran tener cercado o tomado El Aaiún. Recordemos, que solamente 50 kilómetros, separan la frontera marroquí de la capital del Sahara Español (anexo nº 1).

El general gobernador, Federico Gómez de Salazar, se expresó en estos términos: "La situación es gravísima. Las fuerzas de que dis-



Ante una necesidad urgente, como la que se planteó en el Territorio del Sahara Español, en el verano de 1.974, se efectuó tiro nocturno con los aviones C-6. Este

ejercicio vino impuesto, por unas informaciones del Estado Mayor del Ejército de Tierra. Se comunicaba, que las fuerzas marroquíes, tenían dispuestos en la frontera 120 carros de combate y que la invasión del Territorio, era inminente.



Reconocimiento blanco de tiro.

pongo, han sido preparadas para luchas antiguerrillas; el armamento que poseemos es el idóneo para estos enfrentamientos, pero, ante 120 carros de combate dispuestos a invadirnos, no tengo un solo cañón antitanque para hacerles frente. Pongo mi confianza en vosotros aviadores, como única Arma capaz de contener este avance”.

La reunión de capitanes, de las unidades allí destacadas con el Jefe de FAs del Sahara, coronel Francisco Torres Eguibar, se realiza de inmediato. Se exponen proyectos, que uno tras otro, son desechados. Se comenta de ciertas bengalas que posee la 408 Escuadrilla, allí destinada. Esta Unidad las ha utilizado para efectuar tomas de tierra nocturnas, en pleno campo, para evacuaciones urgentes. La bengala es la MK-24, modelo 4. Ninguno de los pilotos de C-6, las ha visto actuar, pero la información obtenida, es que, produce un fogonazo de dos millones de bujías y la iluminación es perfecta en un cono de

dos kilómetros de base aproximadamente. El tiempo máximo de encendido es de tres minutos y diez segundos. Las existencias en aquel momento en los polvorines de la Base Aérea de El Aaiún es de 46 unidades, pero con posibilidad de aumentarlas, ya que las unidades del S.A.R., las tienen de dotación.

El capitán Ávila Bardají, Jefe Accidental del 463 Escuadrón, se ofrece voluntario, junto con el capitán Alfonso Carvajal Fernández de Córdoba, para efectuar un ejercicio de tiro

simulado nocturno y a la luz de estas bengalas ver las posibilidades de efectuar tiro real.

Es aprobada la realización del ejercicio por el general jefe de la zona Aérea de Canarias y África Occidental Española y en el mismo día se prepara la orden de operaciones, para realizarlo esa misma noche (20-Agosto-74). La mayor dificultad estriba en el horizonte artificial del avión; no es acrobático y las marcaciones dadas por él, rebasados sus límites de operatividad, son erróneas.

El manual de Vuelo Instrumental recomienda bloquearlo al realizar ciertas maniobras. El ángulo de tiro en picado es más de 60° y esta maniobra por instrumentos es prohibitiva. Se llegó a la conclusión de que la maniobra para efectuar el tiro tiene que ser visual con el horizonte artificial bloqueado, como también la recuperación del avión a línea de vuelo. Una vez establecido el avión en vuelo recto y nivelado, se desbloquearía el horizonte y se continuaría en condicio-



De izquierda a derecha, teniente Peña, capitán Avila, teniente Carreño y capitán Galocha.



Base Aérea de Gando - Ala 46, 463 Escuadrón (T-6) y 462 Escuadrón (B2-1).

nes de vuelo instrumental.

Otras dificultades que se tuvieron que tener en cuenta, fue la localización del enemigo y llegar a situar los aviones en su vertical. Asesorados por el Ejército de Tierra, se llegó a la conclusión de que una penetración de los carros marroquíes, llevaría consigo un enfrentamiento con tropas propias. Para su movilidad en la noche, llevarían luces encendidas y ya por estas o por el destello de sus disparos, serían fácilmente visibles, por aviones o helicópteros en misión de reconocimiento.

Después de localizado el enemigo, el dato que se tendría que proporcionar, desde el avión o helicóptero que efectuase la localización, sería el radial del radiofaro de El Aaiún y millas desde el radiofaro. Este último dato sería aproximado, al no existir ayuda DME.

Se eligió como objetivo para este ejercicio, la estación nº 4 de la cinta transportadora de mineral de FOS-BUCRAA. Como portador de las bengalas se designó a un helicóptero del Ejército de Tierra, al mando del comandante Agustín Muñoz Grandes, por ser más idóneo para el lanzamiento de la bengala, que una avioneta L-9 de la 408 Escuadrilla, ya que podía permanecer por encima de los aviones en condición de vuelo estacionario, dando una mayor precisión a dicho lanzamiento.



La altura de vuelo de los aviones para este ejercicio, se estableció en 3.000 pies y el helicóptero a 5.000 en la vertical del objetivo.

Esta misión, tanto por parte de los aviones como del helicóptero, sería llevada a cabo con las luces de navegación totalmente apagadas.

Por tierra se trasladaron a la estación nº 4 mandos de los Ejércitos de Tierra y Aire, jefe de la Zona Aérea (general Castro Cavero), jefe del E.M. de la Zona (coronel Kindelán), general gobernador (Gómez de Salazar), jefe del Sector Aéreo del Sahara (coronel Torres Eguibar), etc., para presenciar este tiro nocturno, que se iba a efectuar por primera vez en España con aviones C-6.

Despegó el helicóptero a la hora

prevista y una vez sobre el objetivo, a la altura de vuelo prefijada, despegaron dos aviones C-6 del aeródromo de El Aaiún. Su indicativo fue: Formación Halcón y estaban tripulados por los capitanes Ávila y Carvajal.

El helicóptero notifica que el objetivo está en el radial 196 del radiofaro y su distancia aproximada unas 30 millas (anexo nº 2). Los aviones alcanzaron 3.000 pies en la vertical del radiofaro e iniciaron la navegación hacia el objetivo. Estimando ya estar próximos, se pide al helicóptero que encienda su rotativo y una vez encendido, fue fácilmente reconocible su posición.

Los aviones empezaron a orbitar alrededor de él. A petición del jefe de la Formación Halcón, se lanza la bengala, lista para iluminarse a 2.500 pies de altura con el paracaídas ya abierto. Transcurren segundos y por fin, una iluminación perfecta del terreno y de la estación nº 4, es lo que aparece ante los pilotos. Se manda bloquear el horizonte artificial y el punto uno de la formación comunica: "Halcón uno, dentro", iniciando un picado de 60°. Llegado a la mínima altura de seguridad comunica: "Halcón uno, fuera" y el punto dos inicia el picado después de comunicar: "Halcón dos, dentro". Se restablece el avión en línea de vuelo y se desbloquea el horizonte, se pone rumbo en brújula 270° prefijado ya de antemano (rumbo de evasión), hasta alcanzar el punto uno de la formación 4.000 pies y 3.000 pies el punto dos, en cuyo momento se inicia la arribada a radiofaro, para una posterior penetración y toma de tierra en el aeródromo de partida. La duración total del vuelo había sido de 55 minutos.

Después de este ejercicio, se llega a las siguientes conclusiones: El tiro real es posible, ya que con la luminosidad de la bengala MK-24, modelo 4, la realización es como un ejercicio diurno, pero con más limitaciones.

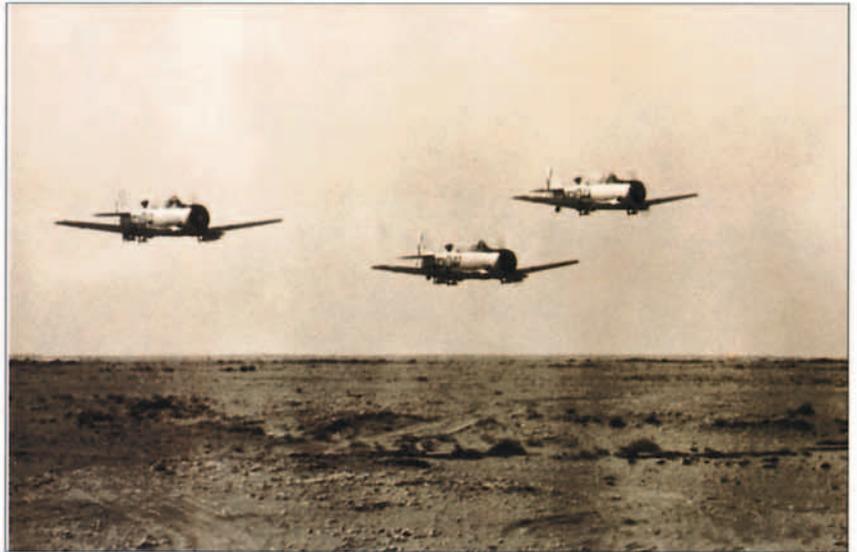
El problema del horizonte artificial no tiene ningún inconveniente, ya que da tiempo a entrar en funcionamiento correcto una vez desbloqueado,



TWR - Control Sebja de Amsequir.

volando en condiciones visuales.

La localización del enemigo por helicóptero o avión de reconocimiento es realizable. La navegación de aviones a ese objetivo viene condicionada a la distancia del radiofaro. Se podría dar como garantía de éxito un círculo de 50 kilómetros con centro en el mismo. En cada picado del avión, se pueden seleccionar tres objetivos relativamente próximos con disparos de 4 cohetes a cada uno. Por el tiempo tardado en efectuar las dos pasadas y el tiempo de permanencia de la bengala encendida se obtendría un mayor rendimiento efectuando el tiro con cuatro aviones. La primera pareja a 3.500 pies de altura y la segunda pareja a 4.000 (anexo nº 3). Por los mandos que presenciaron el ejercicio, se informó que en ningún momento vieron a los aviones, ni en el tiempo de espera, ni en la salida del picado. Por este motivo pudo ad-



Pasrada de reconocimiento.

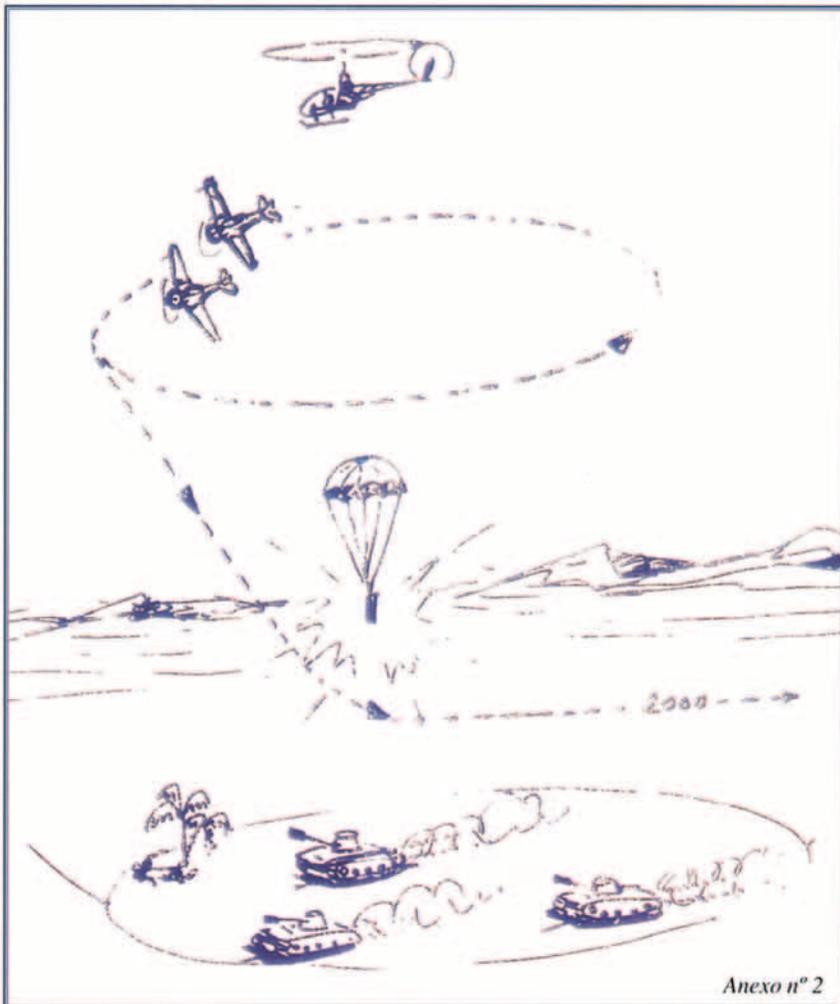
vertirse la gran ventaja de efectuar un ataque sin ser vistos por el enemigo. Otra conclusión a la que se llegaría

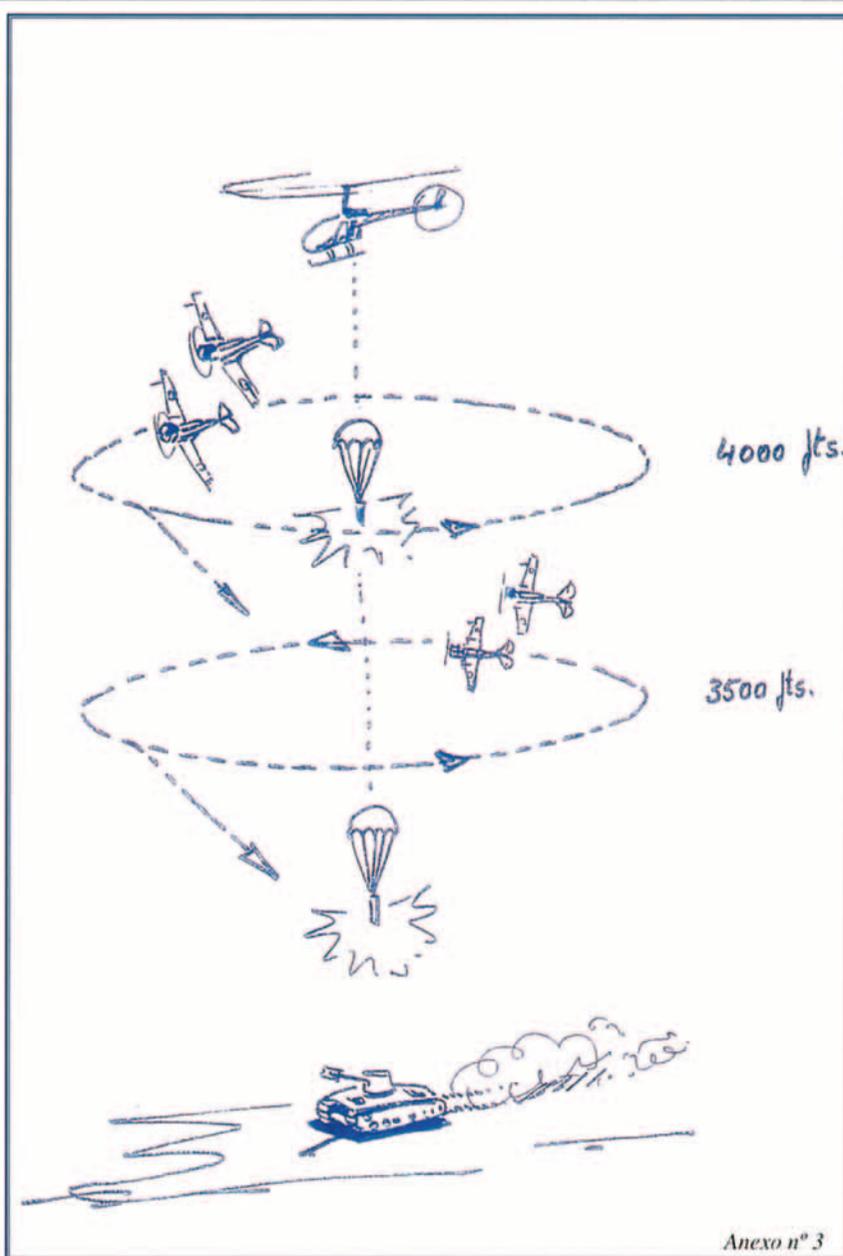
cambiando pareceres con oficiales del Arma de Caballería, como conocedores de la problemática de un ataque nocturno con vehículos blindados, es que la localización de los aviones y helicópteros antes de iniciarse el tiro, resultaría prácticamente imposible, ya que el ruido producido por estas unidades en movimiento, juntamente con la polvareda que levantan, un cruce de fuegos con el adversario, más la tensión nerviosa del personal combatiente hace que el ruido de unos aviones volando en plena noche a 2.500 pies sobre ellos, pase inadvertido.

Como recomendación se advirtió a todas las tripulaciones, el no observar en ningún momento el foco luminoso, por ser éste de tal intensidad que queda momentáneamente dañada la visión. Con estas conclusiones se programó el 23 de agosto de 1974 un ejercicio de tiro nocturno real, en la Sebja de Amsequir, polígono de tiro existente en el Territorio, colocándose como objetivos camiones de desguace, para hacer el tiro lo más real posible.

El ejercicio consistió prácticamente en una repetición del anterior, con la particularidad de efectuar tiro nocturno real cuatro aviones. La formación estuvo compuesta por:

- Halcón 1: capitán Ávila
- Halcón 3: capitán Carvajal
- Halcón 2: teniente Madurga
- Halcón 4: teniente Cámara





Anexo nº 3

El segundo elemento de la Formación llegaría al objetivo 500 pies por encima del primer elemento. Una vez los cuatro aviones en posición de órbita bajo el helicóptero, se procedió al lanzamiento de la bengala y a continuación el tiro real. Tres disparos a cuatro cohetes cada uno en un solo picado por avión. Se estableció un rumbo 270º de evasión hasta alcanzar el pun-



to uno 4.500 pies, el punto dos 4.000, el punto tres 3.500 y el punto cuatro 3.000, donde una vez establecido, se arribó al radiofaro y se hizo la perforación ADF del campo.

A continuación efectuaron ejercicio de tiro real con iguales prestaciones, aviones C10B (Saetas del 462 Escuadrón) y una escuadrilla de F-5 de Morón. El éxito de este ejercicio no solo fue su realización, sino que los camiones puestos como objetivos sufrieron impactos directos.

La misión fue posible y la efectividad un hecho. Ya solo se esperaba la orden de salida para una misión real sobre el enemigo. A los aviones para estas misiones se los eligió con versión de armamento C, es decir, una dotación de doce cohetes OERLIKON de cabeza hueca, idóneos para el ataque a carros de combate.

Se quiere hacer constar, que el factor SORPRESA hubiese sido decisivo. Una bengala ilumina la noche y en sus tres minutos de duración 48 cohetes de 81 m.m. con carga hueca, sembrarían en las unidades un descontrol tal que se verían obligados a efectuar una rápida dispersión. Solo los mandos de unidades blindadas o acorazadas pueden valorar el tiempo, peligro y descontrol que esto supondría en la noche.

Con un escuadrón completo de C-6 en el Aaiún se podría haber efectuado una rotación de escuadrillas en la que con intervalos de treinta minutos y ciclo completo, 188 cohetes disparados hubiese sido su hostigamiento.

Se ha querido narrar un hecho histórico, el cual me cabe el honor de haberlo protagonizado, donde además

hubo que recurrir a los medios de que se disponían sin pensar, porque hubiese sido un pensamiento banal, que para la técnica del tiro nocturno, había aviones y sistemas más idóneos, pero en aquellos momentos de nada servían al no disponer de ellos. Y de lo único que se dispuso fue de pocos medios y una moral altísima. "Mi general, nosotros pararemos los carros", fue la respuesta ■