



El Package Commander

RAFAEL DE DIEGO COPPEN
Comandante de Aviación

La participación del Ejército del Aire en el Red Flag ha supuesto, para los miembros que han tomado parte en él, una extraordinaria oportunidad de, no sólo trabajar a 5.000 millas de la Península, compartiendo misiones con pilotos de la USAF, los Marines o la US NAVY en el mejor escenario del mundo, sino que también ha permitido la realización de actividades o trabajos diferentes de los que hasta ahora se habían llevado a cabo. Alguno de una entidad tal, que ha constituido el cometido principal que un piloto haya podido realizar en este prestigioso Ejercicio: el de Package Commander. A esta tarea: sus cometidos, responsabilidades y transcurrir de su actividad en el tiempo, dedicaremos las siguientes líneas.



**QUE ES EL PACKAGE
COMMANDER (PC).
GENERALIDADES**

De un modo sencillo se podría resumir que es el piloto designado en una misión para organizar y coordinar un ataque con los medios que le son asig-



AV-8B Harrier en aparcamiento, preparándose para rodar.



C-130 con "role" TRSP/CSAR rodando.

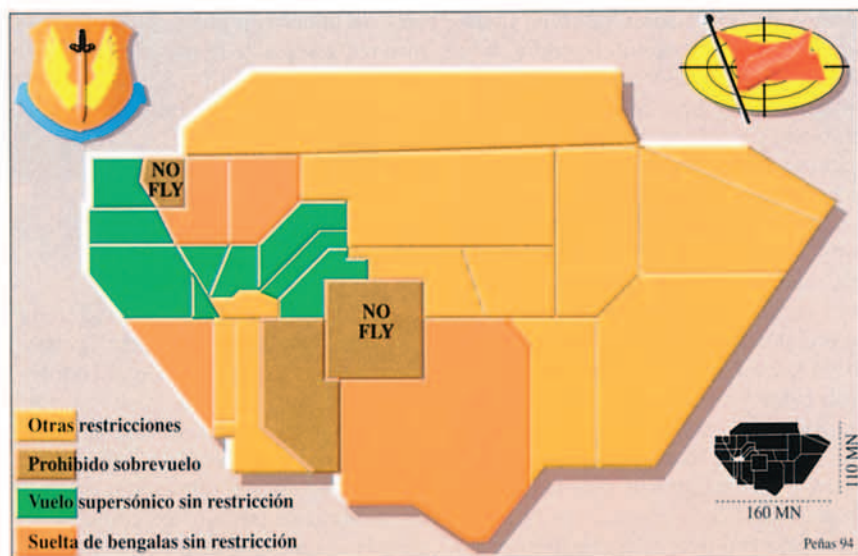


Dos EF-18 "enganchados" al Boeing 707, vistos desde abajo.

nados. El ataque puede ser llevado a cabo sobre objetivos de interdicción (AI), de apoyo al suelo (CAS)... según corresponda.

Tanto "la misión" de la que se es PC, como "los medios asignados" vienen especificados en el ATO (Air Task Order). En éste se detallan los paquetes o formaciones de aviones que van a tomar parte en el "strike", el tipo y cantidad, así como el armamento asignado para el objetivo o tipo de objetivos que pueden batirse. Dependiendo si es, por ejemplo, una misión preplaneada CAS (PCAS) o bien de interdicción y, por tanto, de objetivos conocidos de antemano, o bien si es CAS propiamente dicha, donde estos pueden serlo una vez se está en el aire, después de recibir el briefing del FAC o del AFAC (Airborne FAC), según proceda. En este último caso, el ATO asigna a las formaciones armamento de propósito general, tipo MK o BR, para cubrir así el mayor espectro posible de objetivos en el área designada, como carros de combate, asentamientos SAM, bunkers, instalaciones en Bases Aéreas, pistas... También el misil aire-suelo AGM-65 MAVERICK es una opción adecuada para este tipo de misiones, principalmente usada por los A-10.

Para la realización de las misiones, solamente el tener en cuenta todas las restricciones de áreas y altitudes, volar las rutas en los tiempos establecidos, cumplimentar el plan de comunicaciones en la forma correcta con-



templando el COMJAM (perturbación en las comunicaciones); llevar a cabo los laboriosos procedimientos de salidas, arribadas y llamadas a los diferentes controles, contemplar las posibles contingencias que aparecen en los famosos SPIN (Special Ins-

tructions), así como respetar escrupulosamente el Deconfliction Plan (plan para evitar la colisión entre aeronaves que operan en la misma zona) para conseguir así la mayor seguridad de todos los aviones implicados en esa oleada supone, en cada misión y a

diario, un auténtico reto para todas las tripulaciones.

Estos parámetros, entre otros, tiene que tenerlos en cuenta el "Package Commander" para organizar tanto la ofensiva aérea ("OCA players"), los cisternas, los que realizan el papel de SEAD y el de CAS, y conseguir así la mejor coordinación de todos los medios que le han sido confiados, logrando, con el esfuerzo requerido en el ATO, el rendimiento óptimo de dichos medios.

Cada jefe de formación (Flight leader), una vez que le ha sido fijado su plan por el PC, con sus objetivos y cometidos, es el responsable de llevarlo a cabo junto con su formación o paquete.

Debe ser, asimismo, tarea del PC "crear las condiciones adecuadas", para que cada jefe de formación pueda hacer su trabajo con comodidad y seguridad. Para ello, la máxima del PC debe ser ir buscando el plan fácil, tanto más cuanto más número de paquetes estén implicados en la misión.

En el período quincenal que estuvo el destacamento del Ejército del Aire, las Fuerzas implicadas, con sus "roles" correspondientes, eran del tipo:

* F-16C (Aggressors: es la Fuerza Aérea enemiga)

* F-15C (OCA)

* EF-18 (CAS, SEAD)

* EA-6B (SEAD)

* E-3B (AWACS, ABCCC)

* AV-8B (CAS)

* C-130 (TRSP/CSAR)

* A-10 y OA-10 (CAS; realizaban también la función de AFAC)

Eran, en total, del orden de cuarenta aviones en cada oleada operando en la misma zona, cada uno en su "role", que era necesario coordinar.

Pero ¿cómo transcurre la actividad del PC en el tiempo? ¿cuáles son sus cometidos y responsabilidades en cada fase de su trabajo? A continuación, se da respuesta a estas cuestiones.

FASES DEL TRABAJO DEL "PACKAGE COMMANDER" EN EL TIEMPO

En el Red Flag hay tres períodos de vuelo: uno, el que se realiza antes de las 12:00 (período AM); otro, el que se realiza después de dicha hora (período PM); y el último, el que se realiza después del ocaso (período NOCTURNO). Normalmente solo se vuela en dos de ellas.

Durante la primera semana, el 121 Escuadrón del Ala 12 de Torrejón se hizo cargo de los PC asignados, correspondiéndole volar durante dicha semana en el período PM. Es por ello, que los apartados horarios vendrán referidos a este período.

09:00

El PC designado para esa misión, dispone del ATO que ha sido generada por el "Staff" (Célula de Mando) del Red Flag.

En esta fase se empieza digiriendo hasta el último detalle de un ATO de once folios, debiendo prestar atención hasta el menor aspecto de éste, ya que una información de poca importancia para una formación aislada, puede ser relevante afectando a la coordinación del conjunto en general.

Esta fase es conocida comúnmente como el "Brainstorm" del PC, ya que

éste ha de poner en orden todas las ideas.

La información que necesita el PC para hacer su trabajo se encuentra, básicamente, en el ATO. Y la información complementaria que pueda afectar para la coordinación del ataque vendrá dada por la actualización de la situación general, así como del estado y disponibilidad de las defensas enemigas, que el oficial de inteligencia se encarga de proporcionar para cada misión.

Las sugerencias fuera de lo estrictamente programado, así como los posibles errores del ATO son solucionados por el "Staff".

Durante algo más de siete horas el PC se dedica a elaborar y a planear su ataque, así como a consultar, si así lo requiere, los aspectos técnicos o tácticos que le interese conocer con los líderes de formación que están implicados en su misión.

16:30. Reunión inicial de coordinación

Tiene lugar en la sala de mapas. En esta reunión el PC establece contacto, por primera vez y de forma simultánea, con todos los líderes de formación. Aquí se explica el concepto general de la operación y también tiene lugar el briefing de inteligencia, actualizando el estado y disponibilidad, localización y tipo de amenazas, del simulado país en conflicto.

El escenario en cuestión allí presentado fue uno actual. El país A invade parte del territorio del país B. Se constituye una fuerza multinacional que realiza misiones CAS en apoyo a las fuerzas de superficie, para tratar de recuperar las antiguas fronteras. A su vez, estas acciones aéreas están protegidas y coordinadas con todo un dispositivo que incluye misiones OCA, SEAD, Reabastecimiento en vuelo, SAR de combate (CSAR), apoyo de AWACS...

En esta reunión está también presente el "Staff", sólo en calidad de observador, pero supervisa el planteamiento de la misión, por si hubiera alguna discrepancia con los SPIN o similar.

A lo largo de esta reunión, los líderes de formación estudian junto con el PC, los problemas que pueden

afectarles a raíz del planteamiento de la misión: en rodajes, despegues, rutas, tiempos, "deconfliction"; armamento que se va a tirar (de prácticas, inerte o real), objetivos o tipos de objetivos seleccionados; necesidades, en general, de cada formación que el PC tiene que conocer, etc...

Después de esta reunión inicial, la misión está prácticamente orientada y cada líder de formación sabe cómo va a transcurrir ésta en los detalles que le afectan, casi en su totalidad. Sólo queda estudiar la misión en profundidad para ver si surge algún problema posterior y estar listos para ultimar detalles en la siguiente reunión.

DIA SIGUIENTE (DIA DEL VUELO DE LA MISION)

10:15. Reunión final de coordinación.

Tiene lugar en la sala llamada "Snall Auditorium". Los asistentes son los mismos que en la reunión inicial. El PC, después de pasar lista a los asistentes ("Roll call") a la hora en punto, comienza a repasar la misión con todos los detalles ultimados, esta vez apoyándose en transparencias.

Se comprueba que no queda ningún cabo por atar, y si lo hubiera, se resuelve sobre la marcha. Nada debe quedar sin resolver después de esta reunión. Asimismo, las sugerencias o los cambios no pueden llevarse a cabo después de esta "Final coordination meeting".

Uno de los aspectos en que más énfasis se pone, es en el "deconfliction" entre las aeronaves que entran y salen de las áreas de trabajo, así como en el posible ataque, por error, a las fuerzas amigas ("FRATRICIDE"), aspecto éste esencial en misiones CAS. Una correcta actualización de la FLOT contribuye, en este sentido, a disminuir los errores que tan lamentablemente se encargan de recordarnos anteriores conflictos.

Todo está a punto para que dos ho-



ras y cuarto después del comienzo de esta reunión, tenga lugar la última antes del vuelo.

12:30. Briefing general

Tiene lugar en la sala llamada "Main Auditorium" y asisten todos los que van a formar parte en la misión, es decir, no sólo los líderes sino las formaciones completas, así como los participantes del bando enemigo de los "Aggressors". Estos sólo asisten a la parte común inicial del brie-

consideraciones oportunas para esa misión, tales como restricciones en polígonos ("ranges") o de otras áreas, en altitudes y horas; las que haya para suelta de "chaff y bengalas"; se recuerdan los bloques donde actúan los participantes según su papel ("role") en la guerra, etc...

En el briefing general de la misión de familiarización del primer día (FAM DAY), el "Staff" del Red Flag proyecta un cortometraje con escenas de aviones impactando contra el sue-

los aviones para llevar a cabo la misión.

Es preciso recordar que el PC disponía del ATO que ordenaba la misión, desde las 09:00 de la mañana del día previo a la realización de aquélla.

La misión entera es monitorizada con todo detalle desde una pantalla gigante situada en una sala, donde personal del Red Flag hace el seguimiento de la misma. Esto es posible gracias a la instalación previa de un "pod" de seguimiento, desde el primer día, en el lanzador del "sidewinder", o parte adaptada para ello, de cada avión implicado en el Ejercicio. De esta manera no sólo se reconstruye "la guerra" a la perfección después del vuelo, sino que durante ésta se evita que alguien pueda entrar en zonas prohibidas o restringidas, mediante llamada en frecuencia de guardia, así como se lleva a cabo "en tiempo real", la actualización del espacio aéreo "echando" a los derribados, con criterios previamente establecidos, a través de otra frecuencia de obligada escucha). Quedan eximidos de abandonar la zona, si son derribados, los "CAS players" por la inconveniencia que supondría el recuperarse con armamento real o de instrucción colgado.

Después del vuelo, existe un tiempo para el debriefing particular de las formaciones, así como el de AFAC con todos los paquetes que entraron en su área de responsabilidad y trabajaron siguiendo sus instrucciones. Todo debe concluir a tiempo para asistir a la última reunión relacionada con la misión.

18:15. Debriefing general

Asisten los mismos que tomaron parte en el briefing general, y en el mismo lugar, en el auditorio principal ("main auditorium").

La mayor parte del debriefing está dedicado a comentar la evolución de la guerra en una pantalla grande, donde cada avión aparece representado y a cada formación se le asigna un color. Los comentarios corren a cargo del líder de los "Aggressors", haciendo las observaciones oportunas mientras la película se proyecta a cámara rápida a más de 4 veces el ritmo normal (lo que significa que una hora de



Miembros del Ala nº12 y del Grupo 15 posan frente al edificio del Red Flag.

ing general.

Empieza a la hora en punto, momento en el que se cierran las puertas de la sala. Después de poner todos los relojes en hora ("Time Hack") y de pasar lista, comienza la reunión con un exhaustivo "briefing meteo"; a continuación el de inteligencia, con la última actualización de la situación, si procede.

Después el PC comienza, apoyándose en transparencias, a hacer un rápido recordatorio de ellas, como última comprobación para todos de que los datos están correctos. Cierra el briefing quien lo abrió, es decir, el personal del "Staff" que expone las

lo, por diferentes causas o descuidos, o a punto de colisionar entre ellos, obtenidas de anteriores ejercicios Red Flag. Asimismo, después de la dura primera semana de trabajo, y para conseguir de nuevo poner a punto las mentes relajadas, ya desde el lunes a primera hora y después del ocioso fin de semana, las imágenes proyectadas son todavía más espeluznantes. Finalmente, las tripulaciones son despedidas antes de irse a los aviones, aconsejándoles volar de forma segura ("...and remember: Flight Safe!").

Aproximadamente una hora después de finalizar el briefing general, las tripulaciones comienzan a irse a



Museo al aire libre en una de las avenidas de la Base Aérea de Nellis.

trabajo en zona se ve en menos de 15 minutos). Esta se detiene cuando hay algo que comentar o existe alguna duda sobre derribos, etc...

Resulta extraordinariamente interesante comprobar la exactitud de la reconstrucción de toda la misión, pudiendo así obtener conclusiones mucho más acertadas y con rigor, que si no se dispusiera de este sistema visual para estudiar "a posteriori" la evolución general de la misma.

Finalmente cada jefe de sector o de "role" califica la misión y hace las observaciones pertinentes. Después el PC hace una calificación, por conceptos y global, de la misión y expone sus observaciones o aspectos a tener en cuenta en concepto de lecciones aprendidas ("Lessons learned") para futuras misiones.

El "Staff", como es habitual, cierra el briefing con algún comentario.

Y en este punto concluye, definitivamente, el trabajo del piloto designado como "Package Commander", que había comenzado unas 35 horas antes.

COMENTARIOS FINALES

Con anterioridad al Red Flag, pilotos del Ejército del Aire ya habían tenido la experiencia de coordinar ataques en misiones del tipo JCR (Joint Combined Raids) en Europa, llevando a cabo labores que pudieran considerarse similares a la de PC en el Red Flag.

Si bien es cierto esto, no es menos cierto que el haber tenido la oportunidad de organizar una misión con todos

los medios asignados, como los ya comentados, en el mejor escenario del mundo (al menos, así está considerado), constituye una experiencia notable y supone, sin duda, un reto el llevarlo a cabo por primera vez. Esto es lo que piensa, al menos, el que suscribe que tuvo la responsabilidad y la fortuna de ser el primer "Package Commander" de los cinco realizados por el Ala 12 durante el Red Flag 94.

Finalmente, y respecto al Ejercicio y a las misiones allí realizadas, se podrán hacer, brevemente, las siguientes reflexiones:

1) Desde el punto de vista operativo y dentro de la fase de "aproximación, ataque y evasión" al/del objetivo, se corrobora la eficacia del binomio "Maniobra+Chaff" contra los sistemas de

defensa. Tal experiencia debe generar una más que deseable autoconfianza en las tripulaciones, que conocerán mejor y crearán más en sus posibilidades de supervivencia, en caso real.

2) El haber podido trabajar en las condiciones en las que se ha hecho (desplegando a 5.000 millas de la Base de origen, en condiciones climáticas extremas, con un fuerte y prolongado ritmo de trabajo, con la tensión y desgaste añadidos de los saltos de ida y vuelta -siendo esto la primera vez que se llevaba a cabo-, etc...), aún contando con las limitaciones naturales del idioma, han demostrado, empezando por nosotros mismos, una capacidad de adaptación y de trabajo, y con unos procedimientos que no pueden, sin duda, pasar desapercibidos.

3) Asimismo, y teniendo en cuenta las posibles y futuras participaciones de Escuadrones de Fuerzas Aéreas como parte de una fuerza multinacional (caso probable en la operación "Deny Flight"); el hecho de haber conseguido desplegar una Fuerza, que era parte significativa del Ejército del Aire, realizando el salto del Atlántico y cruzando los Estados Unidos de Este a Oeste, sin incidentes relevantes; así como el haber trabajado durante dos semanas en las condiciones ya comentadas en el apartado anterior, deben ayudarnos, no sólo a ver nuestras limitaciones, sino también, con natural prudencia, a depositar una mayor confianza en nuestra capacidad, nunca antes probada de tal manera, para realizar determinados esfuerzos allá donde fuese necesario.

4) La participación del Ejército del Aire en el Red Flag ha supuesto, sin duda, un hito en la Historia de nuestra Aviación.

Obviamente, sólo cazas con capacidad para reabastecer en vuelo, pueden realizar el salto del Atlántico y, por consiguiente, participar en este prestigioso Ejercicio. En la actualidad, en España, sólo cumplen esa condición previa: el EF-18, el RF-4C Phantom y el F-1. Enriquecer esta experiencia, aportando otros sistemas de armas que podrían realizar, además, otro tipo de misiones, constituye una extraordinaria oportunidad para mejorar notablemente la operatividad del Ejército del Aire, a tener en cuenta para la participación en futuros Red Flag. ■

GLOSARIO DE SIGLAS

ABCCC: Airbone Command & Control Center
AI: Air Interdiction
AFAC: Airbone Forward Air Controller
AGM: Air to Ground Missile
ATO: Air Task Order
AWACS: Airbone Warning & Control System
COMJAM: Communication Jamming
CSAR: Combat Search Air Rescue
FLOT: Forward Line Own Troops
JCR: Joint Combined Raids
LOLA: Live Ordnance Loading Area
OCA: Offensive Counter Air
PC: Package Commander
PCAS: Preplanned Close Air Support
SEAD: Suppression Enemy Air Defense
SPIN: Special Instructions
TRSP: Transport