



Fam-Hop

JORGE FARRÉ BASURTE
Teniente de Aviación
Fotos: JOSÉ TEROL
Capitán de Aviación

EL primer vuelo de todo piloto que llega a Red Flag es el vuelo de familiarización o Fam Hop. Es una obligatoria toma de contacto con los procedimientos locales y especialmente con la zona de los ejercicios. La curiosidad se ve satisfecha en gran medida. Ahora ve, por fin, la realidad de lo que se refleja en el mapa, que ya casi conoce de memoria desde antes de llegar a Nellis. Luego vendrán vuelos mucho más exigentes. En este primero, la velocidad y

altura mínimas son mucho más restringidas. Podemos decir que es un "paseo". Parece buena idea, así que demos nosotros también un "fam hop" por Nellis AFB y por el Red Flag en sí.

Como el nombre de Las Vegas denota, hasta aquí llegaron hace ya unos cuantos siglos otros españoles, un poco peor pertrechados pero igualmente ilusionados. Quien iba a decirles lo que aquí ocurre cinco siglos después.

Rodeada completamente por montañas, constituye una auténtica sartén donde, en la época de nuestra visita, era fácil cocerse a los 55 grados que en ocasiones se alcanzaba. Y, sin embargo, todavía es más agradable que el territorio que la rodea.

Nevada es el más seco de los estados norteamericanos. No es fácil encontrar agua y alternan llanuras homogéneas con cordilleras puntiagudas. Lagartos, serpientes cascabel, iguanas, serpientes toro y tarántulas son la fauna a encontrar, aparte de alguna granja de vacas que unos pocos "cow boys" aventureros se esfuerzan por sacar a flote. Por toda vegetación encontramos yucas, árboles de Joshua y matorrales varios.

En 1864 Nevada se constituye en Estado, con sólo unos 50 indios y mineros trabajando en el valle de Las Vegas. Luego llegan los buscadores de oro, los constructores del ferrocarril y los de la presa Boulder. Se legaliza el juego y la Air Force llega en



Exterior del "hermético" edificio del Red Flag.

1941, aunque como Army Corps por aquel entonces. Ello supone el inicio de la Base al abrir una corta pista de tierra y levantar algunos barracones. Llega la época de los "elegidos para la gloria", la búsqueda de récords su-

persónicos y la idea de crear una escuela de combate. Aquí el terreno es barato y el bombardeo supone pocos problemas.

La Base de Nellis toma su nombre en 1950 en honor al teniente William

En las fotografías superiores podemos apreciar el Harrier II del VMA 513. Abajo, un curioso visitante de Nellis, el "Stealth" F-11

Harrell Nellis, que murió en 1944 en su misión número sesenta sobre Europa, con 28 años de edad. Hoy en día, la base supone un gasto de 100 millones de dólares anuales y da empleo a 10.000 personas.

Llegando a la puerta principal de la Base, una leyenda reza: "Bienvenidos a Nellis Air Force Base, Hogar del Piloto de Caza" y si no un hogar, si resulta ser una meca a donde todo piloto que se precie debe peregrinar una vez en la vida.

Ello se hace evidente al entrar al edificio de Red Flag, cuyas paredes apenas tienen espacio para albergar las metopas y cuadros de agradecimiento de todos los escuadrones que por allí han ido pasando.

También llama la atención su cartel, poco común en una base militar,



A-10 del 355 WG.



E-2C Hawkeye de la VAW-123.



pues, a diferencia de todos los demás, este es gigantesco y multicolor, ocupa la fachada entera y, al igual que los casinos en la ciudad, se deja ver desde muy lejos.

El edificio es un laberinto de pasillos repleto de salas para los diversos escuadrones, salas de briefings, salas de mapas.

Espejos en las esquinas evitan los choques de los apresurados pilotos. Destacan algunos puntos de especial interés y frecuente visita.

– **La Intelligence Shop**, donde personal de la Air Force y Army diseñan cada día el escenario, posiciones de la FEBA, y de las unidades amigas y enemigas, y proveen a los escuadrones de las carpetas de objetivos.

– **El Auditorium**, el gran salón-teatro donde se da el briefing general cada día y, al finalizar las misiones, un exhaustivo debriefing. Las ayudas audiovisuales son perfectas y muy estandarizadas, y las paredes, como no,

llenas de metopas, entre las que, a partir de ahora, destaca una española tizona de acero toledano con la siguiente inscripción: “la espada española alcanza donde la mano española no lo hace”.

– **Las Oficinas del CO (Coordinator Officer)** es el jefe, el coordinador, y el que sufre en muchas ocasiones los problemas que plantean los escuadrones extranjeros, aunque siempre con paciencia y amabilidad. No en vano sus paredes rebosan de placas de otros países, como las de los Bucaneros ingleses, famosos en Red Flag por batir hace tiempo todos los récords de vuelo bajo, habiendo marcado el terreno con su punta de plano en una ocasión y en otra arrancando una línea eléctrica, con su radome, y en ascenso, comprobándose luego que los postes de la línea tenían 15 metros.

– **El Snack Bar**, donde en ocasiones come el piloto cuando la misión le impide disponer de tiempo para comer

caliente. Los pilotos encuentran en el sandwiches y nachos con queso que consumen a cualquier hora no definida. Las paredes están decoradas por modelos de camisetas que hace Arkey Huber para los escuadrones que por aquí pasan. Aquí transcurren momentos breves pero agradables en los que comentar las misiones y, por que no, las opciones para el fin de semana.

Tras abandonar el edificio para una misión los pilotos se dirigen al edificio de enfrente, donde se encuentra La Sala de Equipo personal; aquí además de petrecharse, se toma el último aliento en el aire acondicionado para después sumergirse en el más inhumano de los calores, en el parking.

En el parking están alineados los numerosos aviones participantes y detrás de ellos Sunrise Mountain, que haciendo honor a su nombre, toma una coloración digna de verse al amanecer.

Siguiendo la calle 1, hacia el norte, encontramos la Fighter Weapons School, el museo de amenazas, donde



Prowler frente a A-10.

muestran auténticos modelos de SAMs y de aviones del antiguo Pacto de Varsovia, y por último la sede de los Thunderbirds, con un F-16 tamaño natural en la puerta principal.

La línea de vuelo es un verdadero espectáculo, pero la acción se desarrolla al norte, en el polígono.

El polígono de Nellis es usado por muchas otras misiones aparte de las del Red Flag y todo ello es coordinado por el Centro de Control del Polígono (RCC). Tres radares y múltiples antenas transmiten toda la información al monitor de "Blackjack" (RCC). Los controladores obtienen la información de los aviones por los IFFs pero sólo dan a los participantes la información que en guerra sería posible obtener. Los aviones no derribarán otro avión hasta identificarlo como enemigo mediante sus propios medios o por su AWACS o GCI, según sean del bando azul o rojo.

En ello juega un papel importante el interrogador IFF-SIF que algunos cazas ofrecen como parte de su sistema



El Cap. Padilla posa ante un Harrier II americano. Curiosamente un día después de tomada esta fotografía el piloto español recibía la noticia de su designación como piloto del Ejército del Aire destinado a la 9ª Escuadrilla de la Armada, y por lo tanto como futuro piloto de Harrier II.

de armas. En caso de emergencia Blackjack toma el mando sobre los controles participantes. El polígono es de dimensiones parecidas a las de Suiza, aunque muchas zonas no son en sí campo de batalla. La zona Este es usada para pasillos de entrada y salida y para reabastecimientos y organización de los "packages". Algunas zonas no son supersónicas y sólo algunas permiten el bombardeo. También algunas zonas son secretas y estrictamente prohibidas para extranjeros.

Cuando se cruza el punto llamado "student gap" la cosa va en serio y se siente la presión de lo que se asemeja perfectamente a la guerra.

La primera zona que se sobrevuela es Coyote. Esta es en ocasiones escenario de grandes batallas aéreas al encontrarse en ella, con frecuencia, caps de "agressors" (los enemigos), que entran en combate con los "sweepers" (la defensa aérea).

Otras zonas son restringidas, no en todas se permite el vuelo supersónico. El bombardeo sólo se permite en

algunos polígonos. Otros como EC, Tolicha Peak y Pahute, albergan personas en ellos, como operadores de amenazas, etc. Otras zonas como Indian Springs, los polígonos 60s, etc. son utilizados por el Weapons School, el 474 TFW, y otras unidades de ensayo y evaluación.

En los polígonos de la serie 70 es donde se desarrolla la acción aire-suelo. Carros, camiones, SAMs, aeropuertos, puentes, túneles... y hasta 50 tipos distintos de blancos se encuentran allí. Los blancos están dispuestos en el terreno de modo que simulan un despliegue enemigo real. Así los aviones encuentran, al volar hacia el oeste, en primer lugar, amenazas y tgts asociados con la FEBA, luego el segundo escalón y por último la retaguardia. El despliegue simulado es de tal importancia que puede encontrarse hasta un regimiento de carros soviéticos al completo.

El polígono 74 es el de más al este, donde se situaría la FLOT y el más visitado por los A-10. En él se llevan a cabo muchas misiones CAS.

Además de amenazas en el alertador, en estos polígonos el piloto aprende a mirar al exterior y tratar de ver, como resulta ser vital en la guerra, el humo de los misiles tierra-aire. Este consigue reproducirse con los "smokey sams", unos proyectiles de humo que se lanzan en sincronía con las amenazas, y fueron creados en China Lake por sugerencia de los pilotos para obtener mayor realismo. Se lanzan verticalmente hasta 1000 pies de altura, sin apuntar a los aviones.

Las amenazas son imitaciones francamente buenas. Trailers con radares montados sobre ellos simulan zsu-234, y otras amenazas se reproducen de forma parecida.

Las emisiones igualan frecuencias, anchos de pulso, e incluso patrones y modos de búsqueda de conocidas amenazas como Fan Song, Gun Dish, Roland,...

Ello es interesante para que los RWR de los cazas reconozcan las amenazas pretendidas.

Aparte de la electrónica, la reproducción física es importante también, en especial cuando se trata de misiones de ataque a las mismas o de reconocimiento.

Los emisores requieren personal para su operación y por ello no coinciden en ubicación con las reproducciones físicas de la misma amenaza. Ello es lógico, pues con frecuencia van a ser bombardeadas. Esto no crea problemas normalmente, y cuando así es, como en misiones "wild weasel" u otras en las que ello provocaría falta de realismo, se utilizan blancos con emisores en ellos, controlados a distancia mediante microondas.

Las reproducciones son de tal calidad como permite el compromiso costo-eficacia. Al fin y al cabo no se necesitan obras de arte para reconocer distintos objetivos, especialmente cuando el que lo hace, vuela a 500 nudos y 300 pies de altitud. La parquedad en detalles es mayor en objetivos de retaguardia como complejos industriales, carreteras y estaciones de ferrocarril, aunque son suficientemente buenos para cumplir su función. Las reproducciones de bases se completan con modelos auténticos de aviones traídos en camiones desde el cementerio de aviones de Davis Monthan en Arizona.

Muchos de los objetivos de alto valor van equipados de TOSS (television optical scoring system), de modo que se puede conocer la puntuación obtenida, al terminar la misión. También se conoce en debriefing general de cada misión si los aviones fueron "derribados" por SAMs o AAA, y pueden verse las imágenes de los aviones en el momento del derribo junto con la señal que la amenaza estaba recibiendo y si no logró el derribo, el motivo (clutter, distancia, chaff,...)

Por último el ACMI, (Air Combat Maneuvering Instrumentation), permite ver y analizar la misión, después de volarla. Incluye parámetros, resultados, ataques sufridos o realizados...

Tiene capacidad para representar todos los aviones participantes, acelerar la imagen o ir a un momento concreto de la misión, pararla, ver visiones desde las cabinas, lanzamientos de misiles y permite esclarecer muchas fases confusas de las misiones y sacar valiosas lecciones.

En definitiva, Red Flag imita las condiciones de la guerra sin suponer derribos de pilotos.... ¿o tal vez sí? Las condiciones de presión en que se

desarrollan los vuelos hacen más importante que nunca recordar las normas básicas de seguridad en vuelo y respetar los mínimos fijados, sin dejarse llevar por la situación. Ello no siempre se recuerda y desgraciadamente se producen accidentes, como los responsables de Red Flag se encargan de recordar mediante un espeluznante vídeo de accidentes, eso sí, amenizado por rock and roll de ZZ TOP.

Además en Red Flag se producen otros derribos, ya que algunos pilotos elegidos por sus unidades se ven sometidos a la experiencia de sobrevivir en el desierto a una supuesta eyección.

Tras algunos briefings de técnicas, equipo de su avión, etc., son abandonados en lugares inhóspitos, donde, seguidos pero nunca ayudados por instructores cualificados, deben enfrentarse a las inclemencias climáticas, carencia de alimentos, escasez de agua (tal vez sólo la de sus raciones del equipo del avión) y rangers que, ejerciendo de enemigos, intentan encontrarlos y hacerles prisioneros. Todo ello se prolonga durante dos días con sus respectivas noches y en ocasiones, cuentan, oyen tiros del cercano enemigo. Todo ello supone a la vez entrenamiento para las unidades de rescate, que deben infiltrarse con sus helicópteros y asegurarse mediante autenticación que encuentran al piloto derribado y no al enemigo, para después devolver al piloto a casa, en ocasiones con una pierna rota simulada.

En Red Flag el tiempo es muy apretado durante la larga jornada de trabajo. El personal de mantenimiento se ven sometidos a duras condiciones durante muchas horas y los pilotos envueltos en el frenético entrenamiento por completo. Pero siempre hay también un momento de esparcimiento y confraternización. El viernes, al terminar los vuelos, el O'club (club de oficiales) es parada obligada para los pilotos de los escuadrones participantes y allí se comentan las anécdotas, se presume de la valía del escuadrón de cada uno, mientras se intercambian parches y se disfruta de la gran variedad de cervezas que allí se encuentran.

Red Flag se resume en dos palabras: entrenamiento óptimo ■