

Entrevista con el capitán Shaw de la Guardia Nacional

Un americano en Madrid

JOSÉ TEROL
Comandante de Aviación
Fotografías del Autor

*El capitán
Shaw en
la cabina
de un RF-4C
español.*

Dean Jeffrey Shaw, "D.J.", es piloto de Phantom de reconocimiento en el Grupo 152 de la Guardia Aérea Nacional de Nevada en Estados Unidos, y hasta el pasado mes de febrero ha estado asignado al Escuadrón 123 del Ala 12 en la base aérea de Torrejón.

Su presencia en esta unidad española nos ha permitido mantener una interesante conversación con este piloto de envidiable historial aeronáutico sobre el presente y el futuro del reconocimiento aéreo táctico.



A pesar de su juventud, este piloto americano que comparte su tiempo de trabajo entre la Guardia Nacional y las compañías civiles de transporte aéreo, disfruta de uno de los curriculum aeronáuticos más impresionantes que jamás hayamos visto; sus más de 8.000 horas de vuelo se reparten entre una gran variedad de aviones tanto militares como civiles, entre los que se encuentran varios tipos de hidroaviones. En su cartilla de vuelo aparecen entre otros: El T-37, T-38, A-7D, RF-4C, C-12, DC-3, B-727, A-300, MD-11, DC-10, Albatross, Mallard, Goose, etc....

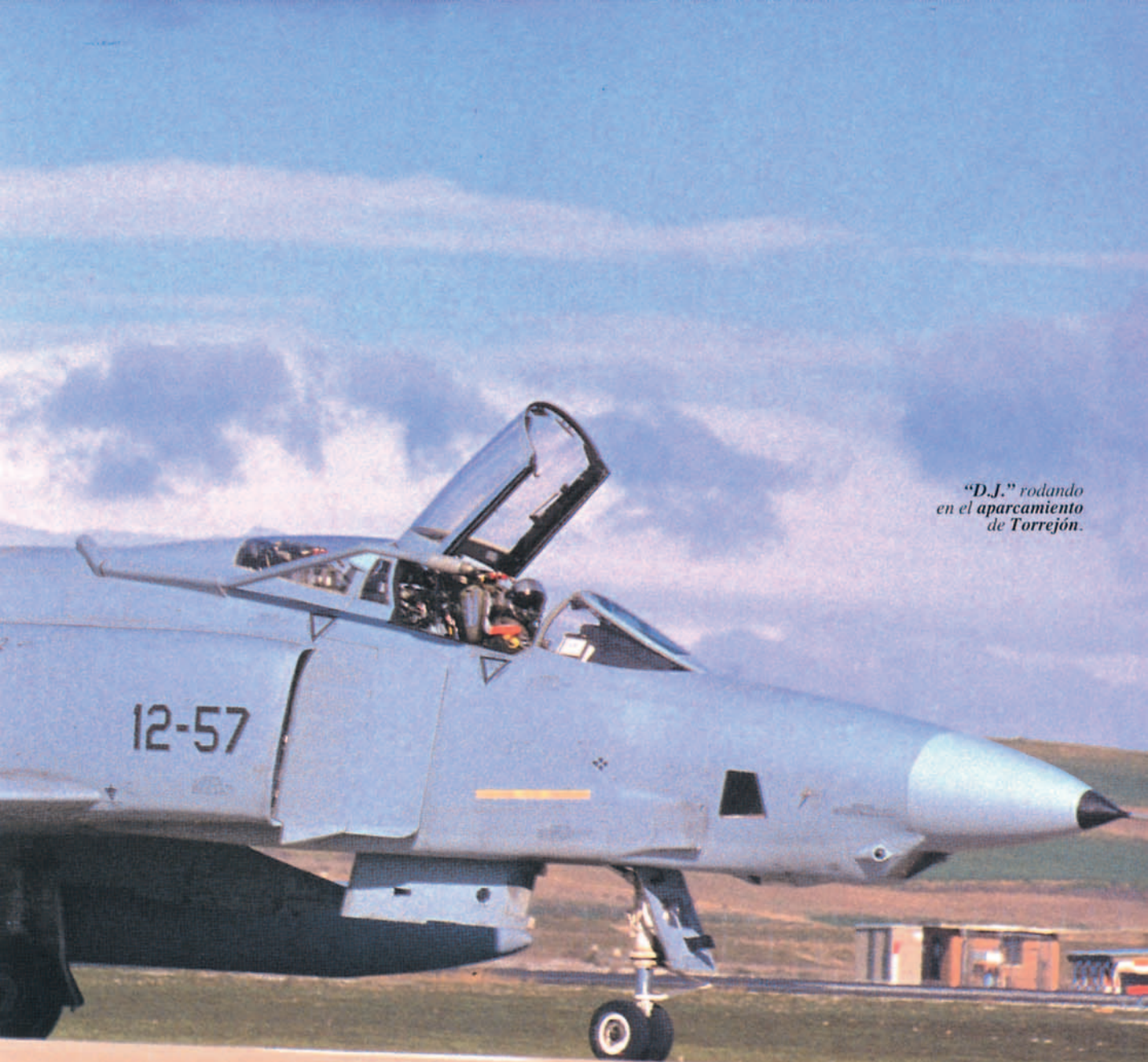
—¿Cómo y por qué llegaste a ser piloto de la Guardia Nacional?

—Desde muy joven quería ser piloto de reactores y la Guardia Nacional ofrecía a gente como yo la oportunidad de ser militar y al mismo tiempo tener otro trabajo. En cada estado existe al menos una unidad de la Guardia Nacional y para ingresar en ella únicamente debes pasar una entrevista personal.

—¿Qué diferencia hay en la forma de operar de una unidad de la Guardia Aérea Nacional y una de la U.S.A.F.? ¿Sois únicamente “pilotos de fin de semana”?

—El entrenamiento en la Guardia Nacional y en la U.S.A.F. es exactamente el mismo ya que la “Guard” es una parte de la U.S.A.F. y su misión es la de servirle de complemento. El origen del famoso concepto de “pilotos de fin de semana” proviene de aquellos pilotos que no están integrados en el cumplimiento de misiones que requieren un alto entrenamiento, sin embargo un piloto que vuela en reactores de combate debe hacerlo un mínimo de ocho veces al mes.

—Vuestros aviones en Reno están dotados de misiles Sidewinder. ¿Cómo influye ésto en vuestro entrenamiento?



"D.J." rodando en el aparcamiento de Torrejón.

—En un principio nuestro entrenamiento estaba dirigido a evitar de cualquier forma toda amenaza aérea, pero con la dotación de misiles Sidewinder tenemos cierta capacidad de autodefensa y en el entrenamiento se ha reservado casi un 40 % de las misiones para entrenar tácticas de combate aire-aire, aunque eso sí, siempre con carácter defensivo.

—Vuestras tácticas de reconocimiento han sido innovadoras y revolucionarias pues se utilizan modificaciones de "pitch-up" para lograr coberturas fotográficas puntuales "stand-off". ¿Podrías

hablarnos de éstas tácticas y cómo se llegó a ellas?

—El RF-4C fué desarrollado en los años 60; las cámaras y tácticas en Vietnam tenían muchas limitaciones por la tecnología disponible y por la mentalidad que regía el reconocimiento entonces. En los últimos años la aparición de cámaras con características suficientemente mejoradas ha permitido el evitar las amenazas con disparos "stand-off". El uso de maniobras como el "pitch-up" en reconocimiento ha venido impuesto por los condicionantes tácticos que la presencia de ciertas amenazas establece.

—Reno se encuentra en el desierto de Nevada. ¿Cómo ha condicionado vuestro entrenamiento al tener que volar en un escenario tan específico?

—En realidad, y aunque se piense lo contrario, en Nevada disponemos de escenarios muy variados que en ningún caso condicionan el tipo de entrenamiento a realizar.

—Vuestra unidad fué una de las pocas escogidas de la Guardia Aérea Nacional para participar en la Guerra del Golfo, ¿Puedes hablarnos de las experiencias recogidas y las conclusiones a las que se llegaron?



Al regreso de una misión de reconocimiento. Nótese sobre el hombro el emblema del RF-4C utilizado por los pilotos del Escuadrón 123.

EN ESPAÑA

—¿Cómo se realizó la selección en tu unidad para venir a volar en una unidad española?

—Ofrecieron la oportunidad de venir a España como piloto instructor para un periodo de dos años y la selección se llevó cabo únicamente con una entrevista personal.

—¿Cómo encontraste el grado de instrucción del Escuadrón 123 cuando llegaste a Torrejón?

—El Escuadrón 123 es una unidad joven, donde la gente tiene muchas ganas y una gran capacidad de trabajo. A partir de ahora y con todo el material que puedo aportar se puede convertir en una unidad con un altísimo nivel.

—¿Cuál piensas que puede ser en concreto tu aportación profesional al Escuadrón 123?

—Espero que la aportación de las ideas y el entrenamiento acumulados durante treinta años de experiencia por la "Guard" y la U.S.A.F. haga que el Escuadrón 123 se convierta en la mejor unidad de reconocimiento.

—¿Qué consejos darías a un piloto español que fuera a incorporarse a una unidad aérea norteamericana?

—Que llevara jamón, queso y vino (tinto de Rioja) (—¡No sabe nada!—). En cuanto a volar, que aprovechara toda la experiencia que le iban a transmitir.

—Una vez finalizado tu trabajo en España y sabiendo que en tu unidad de Reno ha sido retirado el RF-4C ¿Qué futuro profesional te espera?

—Me gustaría seguir en la Guardia Nacional, pero ante todo debo volver a mi trabajo como piloto de aerolíneas.

—Lo primero que aprendimos es que todas nuestras tácticas entrenadas hasta entonces de vuelo a baja cota no funcionaban debido a la alta densidad de amenazas y a la propia orografía del terreno, por ello hubo que desarrollar las tácticas de disparo "stand-off" a alta cota utilizando ópticas de gran longitud focal.

—Con la retirada total del RF-4C se ha llegado a una situa-

ción en la que no está claro quién vá a asumir la función del reconocimiento aéreo táctico en la Guardia Nacional (ni en la USAF). ¿Qué ocurrirá en el futuro?

—En la actualidad la U.S.A.F. está trabajando en pods de reconocimiento para ser utilizados por el F-16, mientras que el Cuerpo de Marines ya ha desarrollado un F-18 como plataforma de reconocimiento.

Aquí despedimos a este piloto a quien casualmente las circunstancias han añadido un nuevo honor a su historial aeronáutico, pues con la desaparición de la última unidad norteamericana de Phantom, durante su estancia en España, nuestro amigo y compañero "D.J." se ha convertido en el último piloto americano que ha volado operativamente tan legendario avión. Enhorabuena ■