



Planes de adiestramiento en las unidades de caza y ataque

LUIS F. GARCIA-MAURIÑO ESPINO
Comandante CG Ejército del Aire

LOS planes de adiestramiento que actualmente las unidades proponen al Mando sirven a tres fines fundamentales.

Desde la perspectiva de la unidad que debe ejecutarlo constituye una guía de actuación. Las recientes experiencias del EA han venido a permitir la aparición de nuevas ideas en la forma de enfocar este proceso. Una forma nueva de entender el funciona-

miento interno de un escuadrón de combate y cual es su misión como un conjunto compacto y homogéneo, se va abriendo camino. Los trucos individuales de cada piloto van dejando paso a tácticas estandarizadas dentro de cada unidad. Así, en distintos escuadrones comienzan a aparecer procedimientos operacionales estandarizados (SOP). El viejo refrán de "cada maestrillo tiene su librillo" va que-

dando obsoleto y sin lugar apropiado en esta nueva situación.

Desde la perspectiva del Mando que usa la fuerza, un Plan de Adiestramiento en consonancia con los "roles" de la unidad y que se realiza en un grado

'Se emplea el término "role" (traslado directo de terminología OTAN) para designar una especialidad dentro del conjunto general de misiones aéreas. Lo más inmediato es distinguir entre una especialización aire/aire o aire/suelo.



apropiado es una garantía de calidad. El diseño y la ejecución adecuadas le proporcionaran el grado de confianza necesario en la unidad que realiza el plan. Aún antes de realizar evaluación táctica alguna es previsible esperar una eficacia táctica de la unidad acorde con las ambiciones del plan por el mero hecho de su diseño adecuado.

Finalmente, el Plan de Adiestramiento debe ser una herramienta de programación eficaz para el Mando que sostiene la fuerza. El propio plan constituye una escala de medida, de tal forma que su realización completa permite alcanzar a plena satisfacción el fin último que con él se pretende; el más alto grado posible de entrenamiento. Incluso con su realización parcial se obtienen igualmente resultados, inferiores a lo deseado pero en cualquier caso cuantificables. De esta forma, conseguir el todo o metas parciales, se convierte en al-

go dependiente de los recursos que se asignen lo que permite una distribución planificada de los mismos y una apreciación inmediata del impacto que esta redistribución supone.

NIVEL ESCUADRÓN. UNA GUÍA DE ACTUACIÓN

En cualquier actividad hay siempre una evolución constante. Este proceso promueve una mejora continua del procedimiento de forma que los objetivos sean alcanzados con mayor efectividad. Sin embargo, hay veces que los avances no provienen de esta fuente. Simplemente son fruto de la invención: es la imaginación aplicada con sentido común a la resolución de problemas diversos. Esta segunda vía no es en absoluto desdeñable y aunque pueda pasar desapercibida en cuestiones pequeñas, se refleja con

El Plan de Adiestramiento debe ser una herramienta de programación eficaz para el mando que sostiene la fuerza.

claridad cuando apreciamos los grandes avances humanos.

Dentro de una unidad aparecen, de forma irregular e inesperada, algunas ideas que, una vez pulidas y contrastadas con la realidad, se convierten en tácticas y/o procedimientos. Normalmente son fruto del conocimiento e imaginación de algunos pilotos expertos. Estas aportaciones no sólo actualizan el "modus operandi" de la unidad para adaptarse a las situaciones nuevas sino que contribuyen a marcar diferencias entre las unidades y a labrar su prestigio. Por eso un PAB no es sólo camino que permite, con su repetición constante, mantener y alcanzar una alta preparación para el combate sino que ha de ser también el escenario donde los escuadrones desarrollen tácticas y procedimientos.

Un PAB no es sólo el camino que permite, con su repetición constante, mantener y alcanzar una alta preparación para el combate sino que ha de ser también el escenario donde los escuadrones desarrollen tácticas y procedimientos.

Lógicamente el PAB ha de ser cíclico, iniciándose uno nuevo al finalizar el anterior. Se ha adoptado el semestre como unidad de tiempo para su repetición. Este ciclo de ejecución es lo suficientemente corto como para permitir que cuando se analiza el grado de cumplimiento del mismo, no haya transcurrido demasiado tiempo desde las circunstancias que produjeron el desvío, si éste fuera el caso, y es lo suficientemente amplio como para tener reguladas todas las misiones posibles, incluso aquellas que sólo se practican de cuando en cuando. Un semestre es un compromiso entre un número suficiente de misiones que puedan servir de base al análisis y un retraso aceptable en apreciar el nivel real de la instrucción. Es decir, cuando se evalúa el grado de cumplimiento del PAB (grado de coincidencia entre lo programado y lo ejecutado) esta evaluación reflejará la situación presente del escuadrón.

Sin embargo, que el plan sea cíclico no debe significar que sea repetitivo, porque si así fuera ello equivaldría a decir que, una vez alcanzado un punto óptimo de instrucción al final del plan se vuelve al punto inicial de donde, un ciclo antes, se partió. Y, también significaría que si siempre se ha de seguir



el mismo camino ya definido no habría espacio para la imaginación. No habrá por tanto oportunidad de adaptarse a nuevos escenarios ni de afrontar nuevos retos. Los procedimientos y tácticas no pueden ser creados en este sistema y por ello habrían de ser importados de otro lugar. De lo expuesto hasta el momento se puede deducir una primera conclusión; los planes de adiestramiento básicos, aunque cíclicos, no deben ser repetitivos.

Pero, ¿cómo podemos convertir lo cíclico en no repetitivo? Si ha de existir un plan que contenga un número suficiente de misiones a realizar en un plazo que se revela como óptimo, se evalúa al finalizar y luego se vuelve a

iniciar, ¿cómo evitar que sea repetitivo? Con la idea actual de guías de briefing exhaustivas hay dos posibilidades; o se establece una guía de briefing por tipo de misión reflejando el nivel más alto posible, en cuyo caso no hay progresividad en el entrenamiento, o la secuencia de ellas obedece a un escalamiento progresivo, en cuyo caso al final de un ciclo se vuelve al punto de partida.

Una posible solución surgió durante el seminario de material C-15 celebrado en la Base Aérea de Zaragoza en junio de 1996. Allí apareció por vez primera el concepto de prototipo de misión, de forma que no se definiera rígidamente lo que había de hacerse en el curso de una misión, sino que se ofrecía al usuario un prototipo de misión que tiene una finalidad, agrupa una serie de elementos básicos y está sometida a ciertas restricciones. De esta forma una misión de Maniobras de Combate Avanzadas (MCA) se define por el número de aviones participantes y por los objetivos de entrenamiento a alcanzar. Se recuerda al usuario que existen una serie de elementos cuyo aplicación concreta debe ser definida en el briefing de la misión para terminar de establecer el escenario adecuado que permita alcanzar los objetivos de entrenamiento.

Esta forma de diseñar el plan, un plan cíclico pero no repetitivo, abierto

Una misión de Maniobras de Combate Avanzadas (MCA) se define por el número de aviones participantes y por los objetivos de entrenamiento a alcanzar.



en su concepción y receptivo a innovaciones, resuelve un importante problema al permitir su realización simultánea por pilotos con distinto nivel. A los pilotos expertos les permitirá el desarrollo de tácticas y procedimientos, y para los pilotos noveles será la arena donde van a realizar su aprendizaje controlado. De esta manera, mezclando distintos niveles de experiencia en el mismo plan, se obtienen resultados óptimos.

Con este planteamiento el entrenamiento táctico de la unidad deja de ser algo estático y enlatado, dejando paso a una idea de patrimonio que se incrementa constantemente con las aportaciones de sucesivas generaciones de pilotos. En este escenario es importante reconocer que el aprendizaje en el seno del escuadrón se va a realizar por difusión desde un nivel más elevado a otro más elemental de forma continua. A lo largo de la vida de una unidad se van pilotos expertos, mayores para su desgracia, y son reemplazados por otros jóvenes pero sin experiencia. Constatar este hecho natural nos lleva a dos afirmaciones:

- La sabiduría (experiencia y conocimiento) debe quedar escrita, de lo contrario podría perderse. Establecer, de forma permanente pero evolutiva, los usos y costumbres operativos de la unidad tiene como ventaja añadida ser una forma de normalización. Las distintas opiniones de pilotos altamente experimentados serán cribadas por el sentido común y los resultados prácticos, y sólo con el grado de consenso adecuado, serán plasmadas en los documentos operativos de las distintas unidades, los SOPs.

- El uso de un escuadrón, es decir, la utilización de la fuerza, puede sobrevenir en cualquier momento y con una anticipación muy corta que sólo tiene como límite el estado de alistamiento declarado de cada Escuadrón. Cuando ese momento llega no se puede partir la Unidad. Todos sus componentes han de ser empleados

los pilotos más inexpertos han de cumplir con su papel como elementos ejecutivos del equipo. Este papel, puesto que no se debe presumir un alto grado de experiencia en los pilotos noveles, debe ser elemental.

Por eso, para operar eficazmente y a pleno rendimiento con todo el personal disponible, sea cual sea su nivel de ins-

trucción, las unidades deben operar siguiendo tácticas y procedimientos estandarizados y elementales, de forma que permitan su ejecución con eficacia y proporcionando resultados tácticos apreciables a pilotos con poco nivel de instrucción. La elección de las tácticas más adecuadas al escenario es una alta responsabilidad y debe recaer, obviamente, en pilotos experimentados, pero la táctica en sí misma debe ser sencilla y de fácil ejecución.

Si aceptamos como correcto lo expuesto hasta el momento, el propio sentido común nos señala algo que no debe pasar desapercibido: la habilidad en el vuelo no es sinónimo de preparación para el combate. Así pues, podemos encontrar pilotos con 300 ó 400 horas en el material que lo conocen perfectamente, que lo vuelan con perfección y seguridad, pero cuyo juicio y capacidad en términos de adaptación a complicados escenarios, capacidad de organización de grandes formaciones y de dirección de misiones complejas no está todavía desarrollando.

Puesto que la IG-50-1 establece una capacitación individual en términos de horas de vuelo, o su equivalente - PABs cumplimentados -, es obvio que se está refiriendo a la habilidad y seguridad en las operaciones aéreas en un material determinado (capacitación operativa). Se hace necesario buscar



Dentro de la unidad aparecen de forma irregular e inesperada algunas ideas que, una vez pulidas y contrastadas con la realidad, se convierten en tácticas y/o procedimientos. Normalmente son fruto del conocimiento e imaginación de algunos pilotos expertos.

por igual, de lo contrario no se estará haciendo un uso efectivo de la Unidad ni se podrá mantener el esfuerzo por un largo tiempo. El Escuadrón debe en estas circunstancias funcionar de la forma habitual. Los pilotos más expertos planificarán, dirigirán y analizarán las misiones, mientras que

un criterio que permita clasificar y reconocer la capacidad que, desde un punto exclusivamente táctico, tenga cada piloto. En este sentido se podrían establecer otros dos criterios complementarios como son: la capacitación táctica y la específica. Su definición, según expresa el PAB en vigor de algún escuadrón sería:

- **Capacitación táctica:** capacita para el desempeño de ciertas responsabilidades en el manejo y ejecución de operaciones aéreas complejas. Serán otorgadas por el jefe de escuadrón a aquellos pilotos que cumplan las condiciones requeridas. Además del cumplimiento de estas condiciones les será impartida una instrucción especial por medio de cursos especializados y entrenamiento en la unidad.

- **Capacitación específica:** capacita para el desempeño de determinadas tareas especiales que requieren un entrenamiento específico, como son pruebas en vuelo e instructor.

Centrándonos en la capacitación táctica se establecen tres niveles: Mission Commander, Package Commander y Flight Lead.

Se define "Mission Commander" (MC) como piloto capacitado para preparar y dirigir misiones compuestas por fuerzas pertenecientes a unidades orgánicas diferentes y con distintos "roles". Para poder ser calificado como MC es necesario ser CR3, con más de 1200 horas de vuelo en Fuerzas de Reacción (FR) o Fuerzas Principales de Defensa (FPD), o contar con más de 2000 horas de vuelo totales en reactores y un mínimo de 5 PABs en la unidad.

Se define "Package Commander" (PC) como piloto capacitado para preparar y dirigir misiones compuestas por fuerzas pertenecientes a una sola unidad orgánica o con un mismo "role". Para poder ser calificado como PC es necesario ser CR3, con más de 800 horas de vuelo en FR o FPD, o contar con más de 1500 horas de vuelo totales en reactores y un mínimo de 3 PABs en la unidad.

Se define "Flight Lead" (FL) como piloto capacitado para preparar y dirigir misiones de cuatro aviones o más. Para poder ser calificado co-

mo FL es necesario ser CR3, con más de 400 horas de vuelo en FR o FPD, o contar con más de 1000 horas de vuelo totales en reactores y un mínimo de 2 PABs en la unidad.

Suponiendo que el tiempo medio de permanencia de un piloto en FR/FPD es de unos 8 a 9 años, con un régimen de horas de vuelo al año normal, la aplicación de los criterios anteriores supone una distribución aproximada de un 20% de MC, 25% de PC, 25% de FL y 30% de pilotos sin capacitación táctica.

Hasta ahora hemos profundizado en la manera de estructurar los recursos internamente a nivel escuadrón para lograr el mejor nivel táctico posible de las tripulaciones, pero vimos al principio que en el PAB confluyen tres intereses complementarios. Tal vez fuera mejor decir que se debe mirar con tres ópticas distintas, la de la unidad ejecutante, la del mando operativo que utiliza la fuerza y la del mando pleno que organiza y programa los recursos.

NIVEL MANDO OPERATIVO. EL JEFE DE LA BATALLA AÉREA

Desde la perspectiva del mando que tiene atribuidas las fuerzas de combate sería bueno que tuviera una elevada confianza en las fuerzas que va a manejar y un gran conocimiento de su capacidad operativa y sobre todo táctica. Esa confianza no debe provenir del desconocimiento ni de la fe (los actos de fe se deben restringir al máximo en la guerra). Este mando debiera tener derecho, además de a realizar evaluaciones tácticas, a conocer cual es el plan de adiestramiento seguido por la unidad en cuestión, de forma que pue-



da inferir un comportamiento y unos resultados tácticos de esa fuerza ante situaciones de combate. Visto desde esta perspectiva el plan de adiestramiento se convierte en una garantía de calidad.

Orientado el asunto de esta forma podemos pensar que una unidad debe definir y proponer unos prototipos de misión y unos objetivos de misión y/o entrenamiento en consonancia con el

"role" en que va a ser empleada. Puesto que la unidad puede verse implicada en escenarios muy diversos estos pueden definirse y ser ordenados en razón de su complejidad. Luego, puede establecerse una relación entre los prototipos de misión y el escenario previsto más lógico donde esta acción táctica pueda aparecer.

Así pues, tomemos por ejemplo un escuadrón "X" cuyo "role" primario es "Air Defense Limited" (ADL). Este

"ROLE" PRIMARIO ADL					
Misiones	Max. Min.	Prototipo	Nivel	Recursos	Cal. Operat.
3	2	SWEEP		07 hrs C-15	
3	2	MFFO	Nivel 4	06 hrs C-14	CR 1,2,3
3	2	ESC			
3	2	DCA	Nivel 3	26 hrs C-14	
8	6	TCA-X		08 hrs C-15	
8	6	TCA			
7	5	MCA			
8	6	AAA-N	Nivel 2	16 hrs C-14	LCR
8	6	MBC			
8	6	AAA	Nivel 1	08 hrs C-14	
UNIDAD			MOA	MANDO PLENO	



escuadrón ha definido, y le han aprobado, los siguientes prototipos de misión; AAA, MBC, MCA, TCA, TCA-X, MULTIBOGUEY, AAA-N, MFFO, DCA, ESC, SWEEP. Se podría crear una relación de equivalencia entre los prototipos de misión y el número de ellos que son necesarios para entrenar ciertos escenarios probables.

Empezando de lo sencillo a lo complejo el escenario más elemental sería el referido a policía del aire, una acción habitualmente desempeñada por un sólo avión en un escenario de baja amenaza con fines de identificación. Ahora bien, el que sea sencillo no significa que no se pueda realizar mal, por eso debe ser entrenado. Para conseguirlo las AAA y las MBC parecen un prototipo de misión adecuadas.

Pero esta misma acción táctica podría tener que realizarse de noche. Eso implica subir un punto en la complejidad. Para entrenarlo se diseñan las AAA-N.

Hasta ahora el escenario era de baja amenaza y ejecutado por un sólo avión, pero lo normal es usar dos y la situación podría empeorar. El añadir un avión en nuestro bando introduce un nuevo factor, el de la coordinación entre cazas. Además, el escenario podría ser de más alto nivel de amenaza y necesitarse de tácticas más allá de alcance visual (BVR). Bien, tenemos las MCAs, TCAs, TCA-Xs y DCAs que debidamente orientadas en cada misión permiten entrenar este supuesto. Hemos alcanzado el nivel de ser capaces de interceptar un enemigo de entidad razonable en un amplio abanico de supuestos (en cuanto a reglas de enganche) y que puede ser no cooperante.

No debemos olvidar la tarea de protección del propio territorio o de fuerzas amigas, bien solos o acompañados. Parece que los prototipos de misión ESC y MFFO son apropiados para entrenar este escenario.

Es importante reconocer que el aprendizaje en el seno del escuadrón se va a realizar por difusión desde un nivel más elevado a otro más elemental de forma continua.

Finalmente llegamos al no va más del combate aéreo, la proyección del poder aéreo en territorio enemigo, alcanzar la superioridad aérea. Muchos recursos aéreos concentrados y coordinados en una zona en un instante. No parece que vaya a ser una tarea fácil, pero los prototipos de misión SWEEP y MULTIBOGUEY pueden facilitarnos el entrenamiento del mismo.

De esta forma hemos creado una relación entre un objetivo particular de la unidad y otro del mando que organiza, ¿y gana?, la batalla aérea. Podríamos asignar niveles y, de nuevo de sencillo a complejo, decir que ser capaz de interceptar e identificar de día es un nivel 1. Que interceptar e identificar de noche es, para esta unidad, un nivel 2. Que lanzar dos aviones con reglas de

enganche no restrictivas contra un enemigo de entidad similar puede ser acometido con probabilidades de éxito ya que la unidad, está en un nivel 3. Ser capaz de defender una zona en coordinación con más cazas nacionales o aliados contra un enemigo de entidad importante es un nivel 4. Y finalmente, en este supuesto, ser capaz de alcanzar la superioridad aérea, o por lo menos tener las tácticas y el entrenamiento que lo permitan, constituye un nivel 5.

También habremos creado un lenguaje común entre la unidad, que se esfuerza por estar entrenada y dispuesta, y el mando que ha de utilizarla o comprometerla y que, ante todo, tiene que conocer la situación real, el grado de efectividad que puede esperar de ella. Así, si esta unidad desarrolla el plan en toda su extensión y con la calidad marcada en el mismo, podrá comunicar orgulloso al mando que se encuentra en un Nivel 5. Si, por el contrario, como a veces sucede, el plan no puede desarrollarse completo por falta de recursos, la unidad debe, de complejo a sencillo, ir recortando su entrenamiento e ir declarando los nuevos niveles en los que se va encontrando.

Establecer este sistema gradual de niveles aplicable a cada "role" permite mantener constantemente informado al mando de la capacidad real de la unidad y así, un mando responsable no comprometerá fuerzas en un escenario para realizar una misión para la que no están capacitadas sin antes proporcionarles un entrenamiento adicional. No disponer de este instrumento y fingir que todo sigue igual por miedo a "cantar la gallina" constituye una grave falta de responsabilidad.

No querría cerrar este apartado sin antes referirme a un tema de rabiosa actualidad como es la diferenciación entre "roles". La normativa actual obliga a declarar como LCR a un piloto que no es apto en el "role" secundario sin importar su grado de entrenamiento en el primario. Si la apreciación que hace la norma se aplicara, en lugar de a los "roles", a los niveles dentro de cada "role" (aunque fuera haciendo una traducción libre de la norma de OTAN) podríamos encontrarnos con pilotos calificados CR en el "role" primario (p.ej. aire/aire) y "LCR" en el secundario (p.ej. supresión de defensas aéreas enemigas).

Con este sistema gradual de niveles independiente para cada "role" se expresa con mayor claridad como está el nivel de la unidad en cada una de sus especialidades y de los pilotos dentro de ella. Así pues, en el ejemplo del escuadrón X cuyo "role" primario era ADL, se podría establecer que los pilotos LCR están capacitados sólo para realizar acciones comprendidas en los niveles 1 y 2.

NIVEL MANDO PLENO. EL ADMINISTRADOR

El establecimiento de este sistema de niveles se traduce, a nivel unidad, en el establecimiento de una serie de prototipos de misión y de un número concreto de cada una de ellas para alcanzar el nivel deseado; por lo tanto tiene un coste perfectamente cuantificable tanto en horas de vuelo como en otros recursos necesarios (munición, despliegues, aviones de apoyo, etc.) así como unas restricciones (tiempo mínimo necesario para realizarlo, equipos especiales).

Así pues, volviendo al Escuadrón X, que acaba de declarar que se encuentra en un nivel 2 y se le quiere potenciar hasta un nivel 3, y cogiendo los datos que el plan de adiestramiento proporciona, sabemos que cada piloto debe realizar 3 DCA, 8 TCA-X, 8 TCA y 7 MCA, además de 8 horas que debe aportar otro avión diferente para las TCA-Xs. Suponiendo una relación horas/salida de 1 resultan 26 horas adicionales en el semestre. Como la plantilla del escuadrón es de 15 pilotos el mando debe aprobar y facilitar los recursos necesarios para realizar 390 horas más.

Bueno, no todo es gasto, también puede ser ahorro, ya que supongamos que el escuadrón Y, gemelo al X, tiene aprobado un nivel 3 y a primeros de año se le recorta hasta un nivel 2. Ello, salvo que haya realizado muchas misiones del tipo que corresponden al nivel 3, va a producir un ahorro de 390 horas de vuelo si tenía la misma plantilla. Obviamente esto tiene un coste, todos los pilotos van a pasar a la situación de LCR, y la unidad no debiera ser empleada más que para re-

alizar acciones de policía del aire diurno/nocturno.

CONCLUSIONES

En estas líneas se ha intentado sugerir como, con una leve variación de enfoque, se pueden transformar los planes de adiestramiento de las unidades de combate en una herramienta útil tanto para el que organiza la fuerza como para quien la utiliza y para las propias unidades ejecutantes.

A veces la posibilidad de que sus informes puedan ser mal interpretados retrae a las unidades de su obligación de comunicar con puntualidad al mando su nivel real de instrucción. De igual forma sucede que el mando no interviene a fondo en la orientación de los planes de adiestramiento, posiblemente por respetar un cierto grado de autonomía en las unidades. Esta forma de estructurar el plan permite que sea no sólo una importante herramienta sino un lenguaje común que permitirá al mando expresar sus instrucciones y a las unidades, sus necesidades o deficiencias sin riesgo a equívocas interpretaciones.

No se debe olvidar otra de las ideas que se han manejado; la del PAB como un concepto abierto que permita la generación imaginativa pero ordenada de tácticas y procedimientos mientras que se mantiene o se alcanza un elevado grado de entrenamiento. Esta organización del PAB se basa en definir el marco básico de cada escenario (prototipos de misión), con sus restricciones y reglas de enganche, permitiendo al responsable de la misión escoger y manipular los elementos de misión de forma que el escenario final recree las condiciones que permitan alcanzar los objetivos de misión o entrenamiento. Para que este planteamiento del escenario final sea coherente el modo de operación de la unidad, variable en el tiempo pero constante en cada instante, debe reflejarse por escrito. Estos SOPs serán el patrimonio más preciado de la unidad y debieran ser la materia básica para el intercambio y desarrollo de ideas entre distintas unidades nacionales ■