

Ejercicio «Volant Toreo»

ESTEBAN PASCUAL HERNANDO
Teniente Coronel de Aviación

El ejercicio Volant Toreo proviene, como su nombre sugiere, de otro con bastante más antigüedad y pretensiones, denominado en sus orígenes Volant Rodeo y que en la actualidad se ha quedado en "Rodeo", que organiza el Cuartel General del Mando Aéreo de Transporte de la USAF y en el que participan más de 80 aviones de transporte de distintos tipos (C-141, C-130, C-160, C-5, C-17, KC-10, C-9 y KC-135) pertenecientes a unidades desplegadas por todo el mundo.

Otro ejercicio organizado en Europa, de características similares, que comenzó siendo una colaboración entre Alemania y Francia y que a partir del año 2000 se abrió al resto de los países del entorno OTAN, es el European Tactical Airlift Meet (ETAM). Para aquellos interesados que deseen ampliar información, en la Revista de Aeronáutica y Astronáutica nº 698 del mes de noviembre del pasado año, fi-

gura un excelente artículo acerca de la que fue la primera participación de España, representada por el Ala 35, y en la cual, no por casualidad, se ocupó el primer lugar de la clasificación final.

El Volant Toreo está concebido como una competición entre Escuadrones de Transporte Aéreo Táctico (TAT) y equipos CCT (Combat Control Team), basado en los principios y procedimientos básicos de la OTAN para el empleo de los medios TAT, como son el apoyo a las fuerzas terrestres con lanzamientos de cargas y vehículos, incursiones aéreas paracaidistas para el establecimiento de zonas de aterrizaje y lanzamientos, tomas en campos preparados y semipreparados para evacuaciones de heridos o personal no combatiente, coordinación para la utilización de medios aéreos de distintas características, señalización, seguridad y control aéreo en la zona de operaciones, etc.

LA PREPARACIÓN

En esta ocasión el Volant Toreo se celebró durante la semana del 14 al 18 de mayo en la Base Aérea de Zaragoza. Éste es el único ejercicio-competición, a nivel nacional, que reúne a tripulaciones de todos los Escuadrones de Transporte y que además cuenta con la participación de Equipos de Control de Combate (CCT,s) de la Escuela Militar de Paracaidismo (EMP), del Escuadrón de Apoyo al Despliegue Aéreo (EADA) y de la Escuadrilla de Zapadores Paracaidistas (EZAPAC).

Los objetivos principales del ejercicio son: en primer lugar, evaluar la capacidad de los aviones y tripulaciones para llevar a cabo operaciones de transporte aéreo táctico, así como la capacidad de los CCT,s para desarrollar los cometidos de su especialidad; en segundo lugar, promover las relaciones en un ambiente amistoso y competitivo entre los integrantes de las tripulaciones de transporte y operaciones especiales; y, en tercer lugar, entrenar a la unidad cuya participación esté prevista en el ETAM de ese año. También se pretende obtener experiencia, en aspectos organizativos y procedimientos de calificación, que sirva para la futura organización de éste u otros ejercicios afines con unidades extranjeras.

Como en el primer Volant Toreo, la organización corrió a cargo del Mando Aéreo de Levante, el cual designó al Jefe de la Sección de Operaciones como Jefe del DISTAFF apoyado por personal del CGMALEV, de la Base Aérea de Zaragoza y del EADA. También se contaba con un equipo de Jueces-Árbitros integrado por un representante de cada una de las unidades participantes.

Dadas las características de la competición, se decidió utilizar la Base Aérea de Zaragoza por la existencia en sus proximidades de un aeródromo (Ablitas) apto tanto para la práctica de tomas de máximo esfuerzo como para el establecimiento de una Zona de Lanzamiento de cargas y de personal y, particularmente, por el apoyo que la propia base y el EADA podían aportar para la ejecución del mismo.



Bienvenida y presentación oficial del Volant Toreo 01.



Aparcamiento en la zona sur de la base aérea de Zaragoza de alguno de los aviones participantes.

DESARROLLO DE LA COMPETICIÓN

La competición se inició el lunes 14 con el despliegue de las unidades –Ala 31 (311 y 312 Escuadrón), Ala 35 (351 y 352 Escuadrón), Ala 37 (371 y 372 Escuadrón) y 461, 721 y 744 Escuadrones– en la Base Aérea de Zaragoza. Después de la bienvenida oficial a todos los participantes, las actividades comenzaron con un briefing general en el que, tras la presentación de la competición, se suministró a las tripulaciones toda la información útil relativa a meteorología, inteligencia, logística, operaciones, etc. A continuación, las tripulaciones se entregaron a la preparación de las misiones del día siguiente. Mientras tanto, se celebraron reuniones específicas entre los jueces-árbitros de vuelo, jueces-árbitros de los CCT,s y personal de la organización.

Diariamente se celebraba un briefing matinal, en el que además de actualizarse toda la información necesaria –inteligencia, restricciones ATC, información meteorológica de la zona de lanzamiento, cuadro de movimientos aéreos previsto para la realización de las misiones programadas, etc.- se proporcionaban todos los datos necesarios para la preparación de la misión del día siguiente.



Lanzamiento de la carga.

PRUEBA AÉREA PARA LAS TRIPULACIONES

La competición para las tripulaciones de transporte constó de las siguientes pruebas puntuables:

1ª Prueba: **Despliegue** y posicionamiento de las unidades con una TOT (Time Over Target) bonificable dependiendo de la desviación respecto a la



Equipo CCT de la E.M. de Paracaidismo.

hora de aterrizaje asignada.

2ª Prueba: **Misiones de Lanzamiento.** Antes del despegue la organización facilitaba una TOT a partir de la cual el Comandante de Aeronave debía estimar la hora de inicio de carga, de fin de carga y hora de salida; cualquier demora en las mismas era penalizada. La prueba de vuelo a baja cota comenzaba en un “punto inicial” a partir del cual

se contabilizaba el tiempo. Se fijaron seis puntos de viraje para la ruta, penalizándose tanto el no sobrevuelo de los mismos, como la desviación respecto de la TOT prevista para cada uno. También se penalizaba el sobrevuelo de núcleos habitados y el no mantener la altura durante la ruta. En el transcurso de la baja cota, el árbitro entregaba a la tripulación un sobre con las amenazas que debía evitar de acuerdo con la información recibida en el briefing de inteligencia. Sin lugar a dudas, las puntuaciones obtenidas en las bajas cotas realizadas demuestran la excelente preparación de las tripulaciones participantes.

Una vez finalizada la baja cota se efectuaba el lanzamiento de cargas en el Aeródromo de Ablitas. En conjunto, durante la competición, se debían lanzar dos cargas de gravedad (CDS) y dos de extracción (PDS); todas ellas se realizaron según lo programado y, una vez más, quedó demostrando el gran nivel de las tripulaciones involucradas.

En los lanzamientos se valoraba no sólo la precisión en cuanto a distancia al punto de impacto sino también la separación con respecto al eje longitudinal de la pasada, pudiéndose obtener como máximo 1.000 puntos. Además, se penalizaba el incumplimiento de los procedimientos de cada tipo de aeronave en la fase de deceleración, altura de lanzamiento, velocidad, aviso de un minuto y TOT.

3ª Prueba: **Tomas de Máximo Esfuerzo (TME)**. Finalizadas las bajas cotas y los lanzamientos se realizaron dos aproximaciones por tripulación al Aeródromo de Ablitas desde un Punto Inicial, próximo al mismo, para realizar una TME directa y otra con procedimiento de Random Shallow. Debido a los diferentes procedimientos seguidos por cada tipo de avión (T-10, T-19 y T-12), los jueces-árbitros tuvieron muchas dificultades a la hora de aplicar los criterios de penalización previstos. Incluso, en algunos casos, se da la circunstancia de que para un mismo tipo de avión cada unidad aplica procedimientos diferentes para ejecutar una misma maniobra. A pesar de todas estas dificultades, la buena voluntad y el espíritu deportivo de las tripulaciones, jueces y organización facilitaron la solución de los problemas que se presentaron.

En esta ocasión también se establecieron criterios para evaluar el trabajo y la profesionalidad de los supervisores de carga, reconociendo su esfuerzo y buen desempeño al final del ejercicio. De este modo, desde el primer día se valoraron tanto el trabajo individual como la estricta aplicación de los procedimientos establecidos, antes y durante el lanzamiento de las cargas, así como las inspecciones que éstos realizaban durante la preparación de las mismas.

COMPETICIÓN PARA LOS CCT,S

Para los equipos CCT las pruebas consistieron en dos lanzamientos paracaidistas (HALO y Automático), seguidos de la señalización de una Zona de Extracción y otra de Aterrizaje (E/Z y L/Z), un recorrido topográfico nocturno y una prueba de Tiro de Precisión y de Combate. La competición de los CCT,s y el orden de las pruebas tuvieron que reconfigurarse por el excesivo viento de los primeros días. Por el mismo motivo tuvo que ser cancelado el lanzamiento paracaidista en automático. Finalmente, la competición se desarrolló de acuerdo al siguiente orden:

1ª Prueba: **Señalización de Zonas (E/Z y L/Z)** en la Base Aérea de Zaragoza; se suspendió temporalmente el lanzamiento HALO por viento. En esta prueba se penaliza la desviación en la colocación de paneles y la inexactitud en la distancia entre ellos y se bonifica la rapidez en su ejecución. El lanzamiento HALO se recuperó posteriormente, penalizando exclusivamente la mayor distancia entre el punto de impacto y dos de los saltadores. El lanzamiento en Automático tuvo que ser finalmente cancelado: a pesar de que se mantuvo programada una salida hasta el último día para poder realizarlo, el "cierzo" una vez más, nos jugó una mala pasada.

2ª Prueba: **Tiro de Precisión y Tiro de Combate**, celebradas ambas partes de la prueba en la Galería de Tiro de la Base Aérea de Zaragoza. El Tiro de Precisión se realiza con el CETME LC en pista corta de 50 m con silueta/diana de tiro reducido a 100 m, efectuando 5 disparos de entrenamiento y 10 de competición y penalizándose los impactos fuera de silueta con 30 seg. El Tiro de Combate se realiza con una ca-

rrera previa de 500 m, efectuando 10 disparos sobre la misma silueta. Se valora el tiempo invertido desde el comienzo de la carrera hasta que finalizan los disparos y se deja el arma revistada. También se bonifica la agrupación de los impactos en un círculo de 20 cm de diámetro y los impactos fuera de silueta se penalizan con 30 seg.

3ª Prueba: **Recorrido Topográfico Nocturno**. Esta prueba se realizó en los alrededores del Aeródromo de Santa Cilia (Huesca) y consistió en un recorrido aproximado de 7 Km. cronometrado por equipos, con varios puntos de paso obligado señalizados con una baliza de orientación, cuyas coordenadas se entregaron al equipo en su salida. Los equipos llevaban el equipo personal de combate, armamento y comunicaciones y está autorizado el uso de GPS y gafas de visión nocturna. La puntuación se basa en el tiempo empleado en el recorrido con penalizaciones de 15 minutos en el caso de no pasar por los puntos obligatorios.

A pesar de que las pruebas no pudieron realizarse en el orden lógico previsto, ya que se pretendía que la competición fuera lo más parecido a una de las misiones que desarrollan los Equipos de Control de Combate, el resultado puso de manifiesto la buena preparación y el alto nivel de instrucción alcanzado por todos los equipos participantes, destacando como excelente el mostrado por la Escuela Militar de Paracaidismo de Alcantarilla.

CLAUSURA Y CUADRO DE HONOR

Por último y tras cuatro días de intenso trabajo, se celebró un debriefing general y, entre todos los participantes, se apuntaron algunas impresiones y se obtuvieron las primeras "lecciones aprendidas" aplicables por las unidades en aquellas ocasiones que lo requieran.

Finalizado éste, en uno de los pabellones de la Base Aérea de Zaragoza, y en presencia del General Jefe del MALEV, su Jefe de Estado Mayor, los Jefes de las unidades participantes, el DISTAFF y todos los participantes, se procedió a la entrega de trofeos y diplomas a los ganadores, resultando el cuadro de honor como sigue:



Participantes en el Volant Toreo 01.

Mejor Tripulación del Volant Toreo (Trofeo).....**372 Escuadrón**
 Mejor Equipo CCT del Volant Toreo (Trofeo)**E.M. Paracaidismo**
 Mejor Tripulación en Lanzamientos (Diploma).....**372 Escuadrón**
 Mejor Tripulación en T.M.E. (Diploma)**721 Escuadrón**
 Mejor CCT en Señalización de Zonas (Diploma).....**EZAPAC**
 Mejor Equipo Supervisor de Carga (Diploma).....**744 Escuadrón**

También se hizo entrega de un premio sorpresa para los Supervisores de Carga del 744 Escuadrón, el sargento 1º Alberto Gutiérrez Valderrama y el sargento Ignacio Muñoz Vara. Dicho premio consistió en pesar al más antiguo de los dos en una báscula dispuesta a tal efecto y entregarles su peso en cerveza, premio que, generosamente, fue luego ofrecido a todos los presentes en el acto.

ENSEÑANZAS Y CONCLUSIONES

Se puede establecer que los objetivos previstos en la EXOPORD se han alcanzado plenamente ya que, desde el primer momento se vivió entre los participantes el espíritu de camaradería que se pretendía y la capacidad operativa quedó sobradamente demostrada con la precisión en la ejecución de los vuelos, la exactitud en los horarios y el acierto en los lanzamientos. Para dar una idea del nivel alcanzado en esta edición baste señalar que la puntuación total obtenida por el último clasificado ha superado a la del ganador del año



Entrega de trofeos.

anterior. Además, la experiencia alcanzada en la organización de la prueba, así como en las actividades de los jueces y árbitros, permitirá disponer de personal preparado para la organización y desarrollo de este tipo de eventos con alcance internacional.

Por otra parte, se considera de gran utilidad como entrenamiento para las tripulaciones que, además, pueden ver con resultados concretos e inmediatos el trabajo realizado en cada misión, lo que sirve de incentivo y los saca de la rutina diaria. No se va a descubrir aquí el grado de profesionalidad y preparación de las tripulaciones de transporte del Ejército del Aire pero, como muestra, un botón: en la primera participación de una tripulación del Ejército

del Aire español en el ETAM-00 se obtuvo el lugar más alto del podium, en la segunda ocasión, del 28 de mayo al 01 de junio de este mismo año, resultaron clasificados en segundo lugar, a pesar de los esfuerzos del resto de países participantes (BE, FR, GE, IT, NED, TUR, UK y USAFE).

Aunque se pueda pensar, por lo dicho anteriormente, que lo verdaderamente importante de estos eventos sea el resultado, sólo el hecho de la participación y el intercambio de experiencias entre diferentes países merece la pena. Incluso, por el mero hecho de que tripulaciones de diferentes unidades del Ejército del Aire puedan convivir y comprobar las particularidades de las otras y que de esa forma puedan trabajar con la armonía y el espíritu de sacrificio requerido para poder llevar a cabo el planeamiento y preparación de las misiones, con escaso tiempo y con frecuentes imprevistos, merece la pena, y si además se puede ver, y fomentar, como en las dos ediciones pasadas del Volant Toreo, el espíritu de cuerpo y las relaciones de competitividad en un ambiente amistoso y de profesionalidad, no se puede pedir más.

No quisiera finalizar este artículo sin reseñar la presencia del general italiano, jefe de la Brigada Aérea 46, Roberto Zappa que, acompañado por el coronel jefe de la 1ª División del Estado Mayor de la Aeronáutica Militar Italiana, asistieron como observadores a esta edición del Volant Toreo, resultando gratamente impresionados por el nivel alcanzado en todas las pruebas ■