

El Mando Aéreo de Combate

"El Mando Aéreo de Combate tendrá la misión específica de llevar a cabo la Batalla Aérea, tanto mediante acciones ofensivas como defensivas, y de ejercer el control del espacio aéreo nacional, para asegurar la soberanía, en paz y en guerra".

(Art. 15,1, R.D. 1108/1978)

S I se produce una agresión contra el territorio español desde el exterior, probablemente se realizará desde el aire y por sorpresa, como demuestran las experiencias de las últimas guerras. No cabe duda de que los objetivos primarios del ataque serán los medios aéreos, ya que son los únicos que con su reacción pueden dar una réplica ofensiva inmediata. La "BATALLA AEREA" será la "PRIMERA DE LAS BATALLAS" y podrá ser "LA ULTIMA" si se pierde.

ORIGENES

En el año 1950, como consecuencia de las dificultades surgidas de la II Guerra Mundial y del aislamiento diplomático y económico, el Poder Aéreo español había perdido gran parte de su peso específico. Pero la importancia geoestratégica de la Península Ibérica, así como la de sus Archipiélagos Balear y Canario, alertó a las potencias occidentales. Como consecuencia de ello, en 1953, surgió el primer Convenio Bilateral de Ayuda y Amistad entre España y los Estados Unidos de América.

Tres años más tarde, por Decre-

Los F-18 reforzarán considerablemente nuestra capacidad, tanto ofensiva como defensiva.

to de la Presidencia del Gobierno (13 de abril de 1956), se creó el MANDO DE LA DEFENSA AEREA, primer Mando Aéreo con visión operativa, que se estructuró con ámbito nacional, que, bajo el mando de un General de Aviación y contando con medios aéreos y de artillería antiaérea (AAA), tendría a su cargo la defensa del territorio nacional contra ataques aéreos.

Este Mando dependía directamente del Jefe del Estado, pero según una orden comunicada de la Presidencia del Gobierno de 13 de junio de 1957, en tiempo de paz dependería del Ministerio del Aire y tendría como Jefe al responsable de este departamento.

A partir de esta última orden, el MDA se desarrolló como un organismo exclusivamente aéreo, ya que ninguna unidad de AAA pasó a depender operativamente del mismo. Esta situación evidentemente anómala, puesto que incumplía el Decreto de 13 de abril de 1956, fue debida al hecho de que el Ejército de Tierra no consideró oportuno poner sus unidades bajo una cadena de mando exclusivamente aéreo.

El MDA llegó a disponer de siete (7) Escuadrones de Alerta y Control con una capacidad de efectuar, simultáneamente, alrededor de 84 interceptaciones. En cuanto a aviones, se contó con 225 Sabres (6 Escuadrones operativos y 1 de instrucción), de los cuales 150 estaban en Alas de Caza y el resto en Unidades de Instrucción y Adiestramiento. También participaban en la DA las Unidades de la USAF destacadas en España, que, en esta época, eran las únicas que efectuaban "alertas de 24 horas" (dejaron de hacerlo en 1965).

La capacidad operativa alcanzada fue grande como lo demostró la evaluación efectuada por un equipo norteamericano en el año 1963, en la que nuestras Alas de Caza obtuvieron una de las calificaciones más altas de Europa.

La organización del MDA se mantuvo hasta la creación del Mando Aéreo de Combate (MACOM), con lo que aquella desaparece tácitamente por el Real Decreto 1108/1978 de 3 de mayo, que en sus disposiciones finales establecía que quedaban derogadas todas las disposiciones de igual o menor rango que se opusieran a lo dispuesto en el mismo.

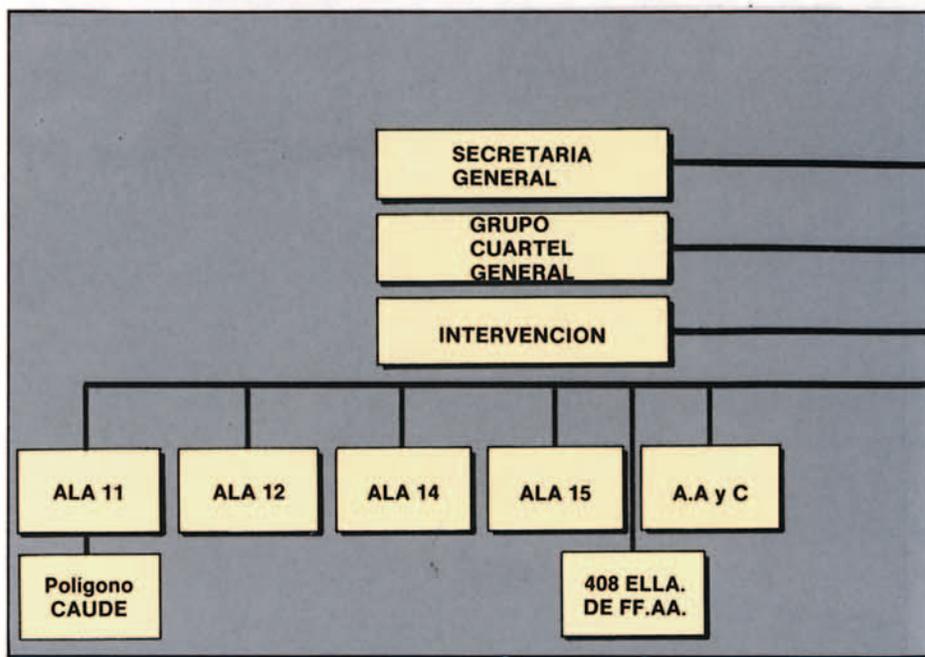
La creación del MACOM dió origen a una situación poco concreta sobre la participación de los otros Ejércitos en la DA, hasta el punto que la Armada y el Ejército de Tierra retiraron sus representantes del Estado Mayor (EM) del



Los aviones C-12 Phantom del Ala 12, serán sustituidos por aviones HC-15 (F-18), entre este año y 1990.

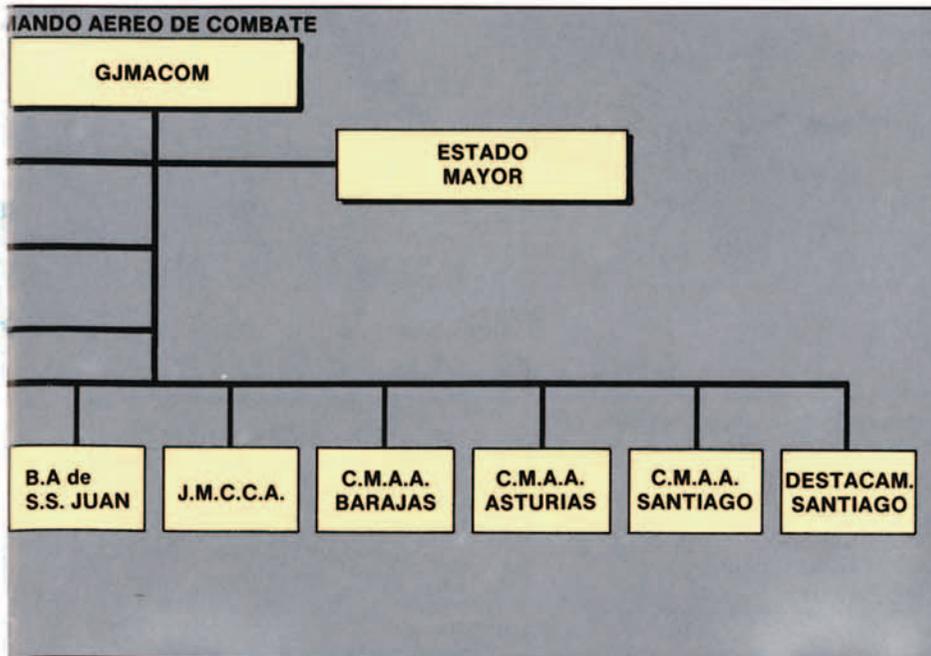
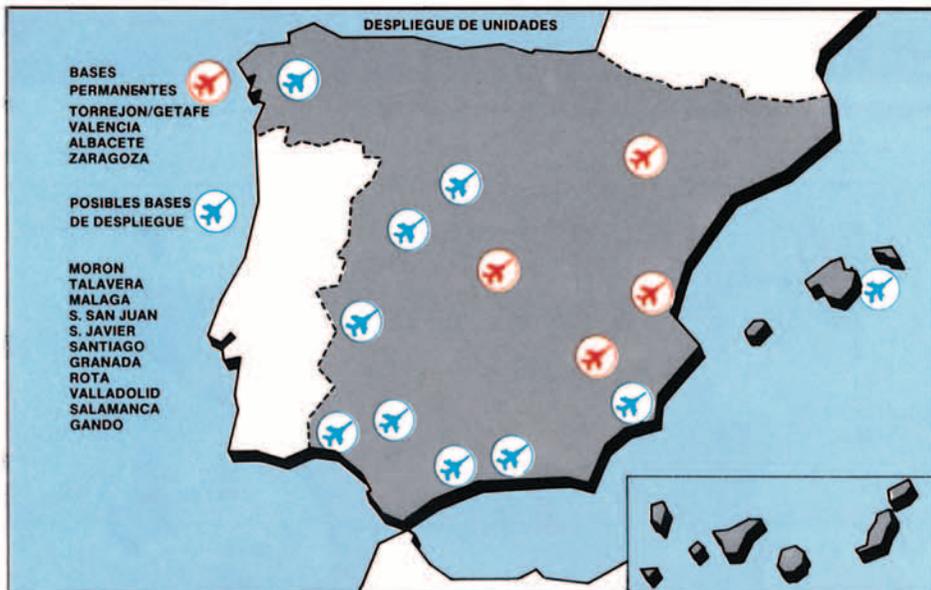


El Ala 11, con base en Manises, está dotada con aviones C-11 Mirage III que van a ser objeto de una serie de modificaciones para alargar su vida operativa hasta el año 2000.





Los aviones C-14 Mirage F-1 del Ala 14, con base en Albacete, constituyen, junto a los C-15 Mc Donnell Douglas F-18, los sistemas de armas más modernos del MACOM.



MDA cuando éste se convirtió en EM del MACOM.

RENOVACION

El año 1965 marca el comienzo de un periodo de decadencia, originado por unos aviones obsoletos y envejecidos y por una falta de medios económicos para poder sustituirlos. El resultado fue un descenso en el rendimiento general.

El primer paso para la renovación se dió al adquirir los F-104 en ese mismo año. Posteriormente, en 1970 empezaron a llegar los Mirage III, en 1971 los Phantom y en 1975 los Mirage F-1.

Paralelamente, la desincronización entre la velocidad de los nuevos cazas y el sistema manual de radar de vigilancia, hacen necesarios un nuevo despliegue de nuestros centros de radar (se suprimió el EVA de Elizondo, "Derby", en 1966, y se puso en servicio Motril en 1973) y la adopción de un sistema de vigilancia y conducción "semiautomático" que redujera el tiempo de reacción, sobre todo teniendo en cuenta la proximidad de las costas norteafricanas. Para lograr esto se empieza a trabajar, en 1972 en el Programa Combat Grande.

A partir de julio del año 1986 comienzan a recibirse los aviones F-18, que reforzarán considerablemente nuestra capacidad tanto ofensiva como defensiva. Por otra parte es de esperar se logre la adquisición de aviones AWACS, que completarán la cobertura radar y proporcionen alerta temprana.

MISION

El R.D. 1108/1978, de 3 de mayo, por el que se establece la estructura orgánica del Ejército del Aire, dispone que los Mandos Aéreos dependan directamente del JEMA y asigna al Mando Aéreo de Combate "la misión específica de llevar a cabo la batalla aérea, tanto mediante acciones ofensivas como defensivas, y de ejercer el control del espacio aéreo nacional, para asegurar la soberanía, en paz y en guerra".

En la O.M. 2546/78 de 29 de agosto viene expresada esta misión de una manera más amplia, deduciéndose de la misma que al MACOM se le asignan funciones ofensivas y defensivas y que es de su absoluta responsabilidad la misión de vigilancia, control y defensa del espacio aéreo español, responsabilidad que por doctrina

y principios no puede ser comparada por otros Ejércitos.

SITUACION ACTUAL

El MACOM dispone de un Cuartel General y unas Unidades Aéreas. Además dependen también del mismo las Comandancias Militares de Barajas, Asturias y Santiago y el Destacamento de Santiago (CUADRO 1).

Cuartel General

Ubicado en Madrid, (Capital), está constituido a su vez por la Jefatura y el Estado Mayor. La Jefatura, a las órdenes directas del General Jefe, está constituida por la Secretaria General, el Grupo del Cuartel General y la Intervención.

El General Jefe del MACOM es además Capitán General de la Primera Región Aérea y tiene un General Segundo Jefe que lo es también del Sector Aéreo de Madrid.

Se pueden destacar dos aspectos importantes respecto a lo anteriormente dicho. Primero, la concurrencia en el GJMACOM de dos cargos de muy diferentes características (lo que ocupa no poco su atención de la finalidad operativa del Mando) y segundo, el emplazamiento del CGMACOM, lejos de donde están sus "brazos de actuación" (como son las comunicaciones de toda índole existentes con el COC de la Base Aérea de Torrejón), lo que dificulta su Control Operativo.

Unidades Aéreas

Las principales Unidades Aéreas que componen el Mando Aéreo de Combate son: Ala de Alerta y Control (AAC), Ala 11, Ala 12, Ala 14, Ala 15 y 408 Escuadrilla.

A estas hay que añadir la Jefatura Militar de Control de la Circulación Aérea (JMCCA), la Base Aérea de Son San Juan, el Destacamento de Santiago y el Polígono de Tiro de Caudé. También, desde 1986, el AAC ha asumido parte de los servicios que realizaba el CONEMRAD.

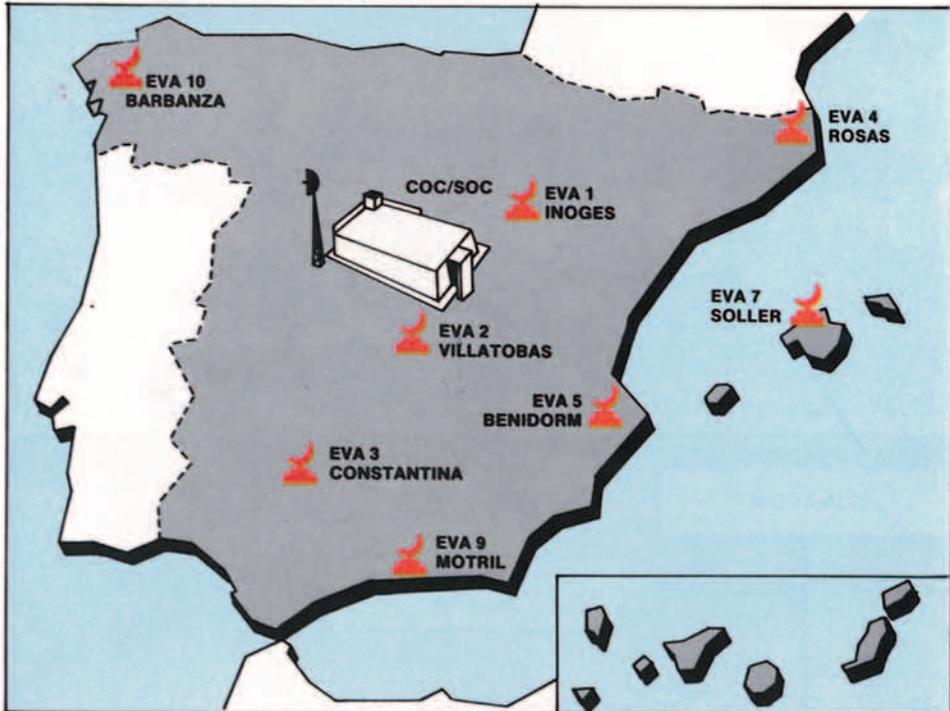
ALA DE ALERTA Y CONTROL

Es la Unidad Orgánica encargada de vigilar el espacio aéreo en el área de su responsabilidad, identificar los ingenios aéreos que penetren en él y conducir los medios aéreos, tanto en acciones ofensivas como defensivas, para ejercer el control del espacio aéreo.



FOTO AVION REV. JE

Avión T-12 Aviocar, de guerra electrónica, de la 408 Escuadrilla, con sede en la Base Aérea de Getafe.



Cuadro 2

Operando desde septiembre de 1977, su organización se ha ido adaptando a las necesidades operativas del MACOM.

Para poder ejercer el control del espacio aéreo, es necesario disponer de unos medios y de un personal entrenado y con muy alta cualificación técnica que los mantenga y opere.

Los medios fundamentales son:

- Red de Alerta y Control

- Comunicaciones.
- Centro de Operaciones.

La Red de Alerta y Control data de los años 50, y para poder llegar al actual sistema fue necesario un programa complejo y costoso, aprobado en los años 70, llamado Combat Grande I, que dio paso al actual sistema SADA y que posteriormente el Combat Grande II mejoró.

Durante el espacio de tiempo de



La información sobre la situación en el espacio aéreo obtenida por todos los Escuadrones de Vigilancia Aérea es centralizada en el COC/SOC del Ala de Alerta y Control para la dirección de la batalla aérea.

adaptación del sistema antiguo al actual, el EAC-6 fue trasladado a Motril, EVA-9, y se ha ampliado la Red con la puesta en servicio, al NW de la Península, del EVA-10, con la idea de que cuando se enlace con el SICCAP (Sistema Portugués de Defensa) quede cerrado el cinturón por todo el Oeste (CUADRO 2).

El sistema SADA tiene su centro operativo y de decisión en la Base

Aérea de Torrejón, donde se centraliza la información y el Mando decide como desarrollar la Batalla Aérea.

En conjunto este edificio se denomina COC/SOC y cariñosamente "Bunker", por su estructura y características técnicas. Pero no tendría ningún valor si no recibiese la información de todos los Escuadrones de Vigilancia Aérea, por la red de MW, automáticamente.

CONEMRAD

En 1986, el Ala de Alerta y Control se hizo cargo de parte de los servicios del CONEMRAD que estaban afectos a la Presidencia del Gobierno.

Igualmente, se ha asignado al Ala el cometido que desempeñaba "Vigía", es decir, el seguimiento de los vuelos VIP fuera del territorio nacional.

UNIDADES DE FUERZAS AEREAS

El despliegue de las Unidades es el siguiente:

— ALA 11 en la Base Aérea de Manises, con dos (2) Escuadrones de C-11 Mirage III.

— ALA 12 en la Base Aérea de Torrejón, con dos (2) Escuadrones de C-12 y CR-12 Phantom. (Durante 1988 a 1990 serán sustituidos por dos Escuadrones de F-18).

— ALA 14 en la Base Aérea de Albacete, con dos (2) Escuadrones de C-14 Mirage F-1.

— ALA 15 en la Base Aérea de Zaragoza (en proceso de dotación de material), y que hasta el momento de escribir este artículo, tiene dos (2) Escuadrones de C-15 McDonnell Douglas F-18.

— 408 Escuadrilla en la Base Aérea de Getafe, con aviones T-12.

BASE AEREA DE SON SAN JUAN

Es preciso destacar su importancia en el despliegue aéreo, si bien en la actualidad no existe allí ninguna unidad de Fuerzas Aéreas del MACOM. Está enlazada con todos los sistemas de comunicaciones del COC/SOC, tanto por fonía como por microondas.

JEFATURA MILITAR DE CONTROL DE LA CIRCULACION AEREA (J.M.C.C.A.)

Al ser responsabilidad del MACOM el control del espacio aéreo nacional, dentro del ámbito peninsular y balear, se creó la Jefatura Militar del Control de la Circulación Aérea (JMCCA), que actúa en estrecho contacto con la Jefatura del Servicio de Control dependiente del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

DESTACAMENTO DE SANTIAGO

Situado en el Aeropuerto de Santiago, presta apoyo logístico a las tripulaciones y aviones del E.A. durante la realización de ejercicios y maniobras, así como cuan-

do se efectúan detacamentos aéreos.

ACTIVIDADES

Las actividades que desarrollan nuestras Unidades son:

— Planes de Instrucción. Contemplan misiones Aire/Aire y Aire/Superficie, con una media de quince (15) horas piloto/mes.

— Ejercicios:

• Ejercicio "RED-EYE". Se realizan seis (6) al año, prestando colaboración la USAF, el Ejército del Aire Francés, la Fuerza Aérea Portuguesa, la AAA y, en ocasiones, la Armada Española.

• Ejercicios conjunto-combinados de doble acción POOP-DECK o CRISEX: dos (2) al año, con participación de la Navy, la USAF, nuestro Ejército de Tierra y la Armada Española.

• EWEX: Conjunto-combinado de defensa aérea en ambiente de Guerra Electrónica.

• DACT: Combates aéreos disimilares, entre aviones de nuestras unidades y de la USAF desplegados en Europa.

• NAVIPAR: De integración en otros sistemas de defensa aérea en colaboración con el Ejército Francés.

• DATEX: Evaluación del Mando de la Defensa Aérea Francés (CAFDA).

• HARMONIE: Evaluación del COC Suroeste francés de Mont de Marsan.

• PATO SALVAJE: Conjunto de defensa y ataque con la Armada Española.

• EJEDAN: Colaboraciones con la Armada Española.

• PYRINEES TARGET: Transferencias de control entre Sistema SADA y STRIDA (España y Francia).

• Otros ejercicios como TARTESOS, HISPEX, etc.

PROBLEMAS

Los problemas principales que podemos destacar son:

— Escasez (por razones económicas y de plantilla) del potencial en hombres autorizado, lo que dificulta la obtención de la operatividad apropiada de las Unidades.

— Exceso de aviones en "tercer escalón y AOCF" (por excesiva duración de las revisiones generales y averiados por falta de repuesto), que disminuye la operatividad.

— Falta de medios para las dis-

tintas configuraciones de armamento (lanzadores, elevadores, etc.).

— Carencia de medios propios de protección antiaérea.

FUTURO

Debido a la evolución de los diversos medios que el MACOM necesita para cumplir la importante misión que tiene encomendada, éste tiene su vista puesta en el futuro en dos aspectos que se complementan: El material aéreo y el apoyo a la fuerza (Logística). Veamos los componentes de cada uno de ellos.

FACA

Se puede decir que más que un "futuro" es un "presente", ya que desde julio de 1986 están llegando los aviones F-18, con la regularidad prevista, al objeto de formar la dotación del Ala 15 y posteriormente la del Ala 12.

Los simuladores de Vuelo para ambas unidades, en proceso de fabricación por la industria española, han sido ya entregados a las mismas según lo establecido en el Programa FACA, actualmente ya Programa EF-18.

MIRAGE III

Está en proceso de decisión el futuro de este avión. De momento se ha alargado su vida operativa, estando prevista una serie de modificaciones que le permitirán llegar al año 2000.

EFA

Se ha creado un consorcio entre las grandes naciones europeas de Occidente para la fabricación del "Futuro Avión de Combate Europeo EFA" (Gran Bretaña, Alemania, Italia y España). Francia, que participaba en un principio, se retiró por incompatibilidad de intereses. España participa en el proyecto con un 13% de promedio en todos los subprogramas del mismo.

Este avión, que se espera comience su fabricación para el año 1985, será el que probablemente sustituya al F-1, que para entonces habrá llegado al límite estimado de vida operativa. España tiene prevista la adquisición de 100 aparatos de este tipo.

AWACS

Está en estudio la posibilidad de dotar al sistema de defensa de

aviones AWACS (tipo E-3B o E-2C), capaces de aumentar la cobertura radar de nuestra Defensa Aérea y complementarla eficazmente, dada su gran capacidad de detección y seguimiento de aeronaves a muy baja cota.

PLAN POBAS

Actualmente se está dotando a las Bases Aéreas de Zaragoza y Torrejón de la infraestructura y el apoyo necesarios para la operatividad del sistema de armas EF-18.

Se continuará con las de Morón, Talavera y Son San Juan, y posteriormente con el resto de las bases y aeródromos militares del despliegue operativo de la Fuerza, para dotarles de la infraestructura necesaria que apoye a las unidades que desde ellas operen.

REFUGIOS PARA AVIONES DE COMBATE

El objetivo del programa "Refugios para Aviones de Combate" (REFAVIC), es proteger en el suelo los aviones Caza/Bombarderos e Interceptadores, mediante la construcción de refugios en las bases principales y secundarias del despliegue operativo de la Fuerza Aérea. Este programa, que consta de tres fases, tiene prevista su terminación en 1990.

ARTILLERIA ANTIAEREA

Se contempla la adquisición de cinco (5) Unidades de AAA y ocho (8) de defensa terrestre para finales del año 96, continuando con la adquisición de las unidades necesarias para que nuestras principales bases y escuadrones de vigilancia aérea estén dotados de defensa antiaérea y terrestre.

PROGRAMA COMBAT GRANDE III/SADA

Se encuentra en fase de estudio y desarrollo. Entre los proyectos más destacados figuran:

- Aumento de capacidad de los canales de entrada de datos.
- Radar Tridimensional (3D). El primero de ellos se ubicará en el Archipiélago Canario.
- COC/SOC alternativo.
- Ampliación de la Red de Microondas.
- Entrada de datos procedentes de los AWACS.
- Nuevo despliegue de asentamientos radar.
- Instalación de nuevas estaciones radio para dar mayor capacidad al sistema. ■