



## OCTOPUS 88: Ejercicio Matra

FRANCISCO A. DEL POZO MARTINEZ;  
Comandante de Aviación

### ¿POR QUE OCTOPUS?

**T**RAS el paréntesis del año 1987, abierto para asentar la recuperación de los sistemas T-9 (DHC-HA Caribou) y T-10 (C-130H Hércules), 1988 ha vuelto a recuperar en la lista de actividades operativas del Ejército del Aire el tradicional Ejercicio de valoración global del Mando Aéreo de Transporte, esta vez con la nueva denominación de OCTOPUS, en clara referencia a los ocho cometidos básicos asignados a nuestro Transporte Aéreo.

- Apoyo Aéreo Logístico.
- Movimiento Aéreo de Unidades.
- Despliegue de Unidades de Fuerzas Aéreas de Caza y Ataque.
- Operaciones Aerotransportadas.
- Aeroevacuaciones.
- Guerra no convencional.
- Reabastecimiento de combustible en vuelo.
- Apoyo SAR.

Hasta la presente edición, los ejercicios específicos realizados para evaluar la capacidad del MATRA estuvieron orientados a valorar una actividad muy precisa del conjunto de las asignables a la Aviación de Transporte, como era la de Transporte Aéreo de Combate y más concretamente la ejecución de Operaciones de Desembarco Aéreo. Pero la realidad es que, ante una hipotética situación de crisis, el MATRA se vería abocado a cubrir un espectro enormemente amplio de acciones, simultáneas y/o sucesivas, en todas las áreas susceptibles de ser atendidas por mediación del Transporte Aéreo. Esta situación es, precisamente, la que se ha tratado de reflejar en el Ejercicio con la finalidad de:

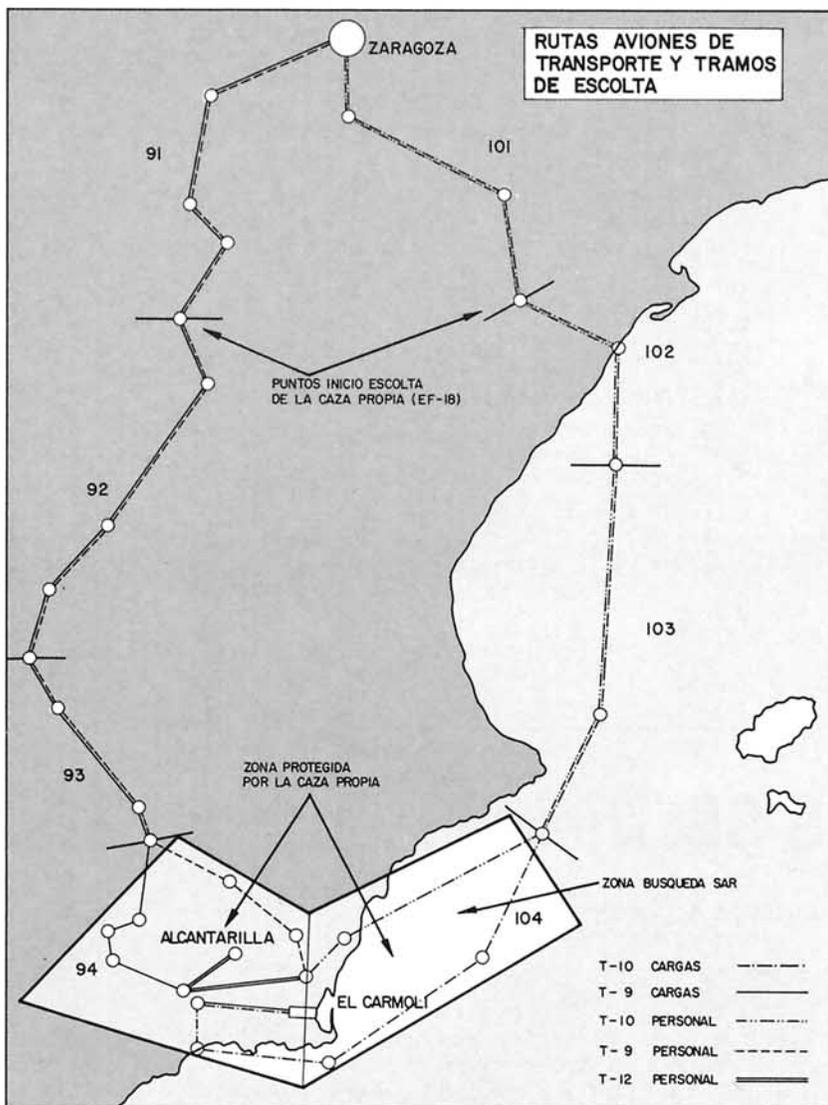
- Comprobar la capacidad actual del MATRA para ejercer el Mando, Control y Coordinación de sus medios aéreos y recursos de todo tipo, independientemente de su dispersión.

- Evaluar la aptitud de sus Unidades Aéreas para adaptarse a la diversidad de actuaciones y distintas modalidades de empleo del Transporte Aéreo con diferentes grados de esfuerzo.

- Analizar la problemática que plantea la coordinación de las acciones de la Aviación de Transporte con las de la de Caza y Ataque para la protección y escolta de las formaciones de aquélla y el relevo y permanencia, mediante reabastecimiento de combustible en vuelo, a los aviones en escolta de ésta.

### PLANEAMIENTO: AFRONTAR UNA SITUACION DE CRISIS

Empeñar la Aviación de Transporte, al igual que el resto de las Fuerzas Aéreas, requiere una causalidad previa y la adopción progresiva de una serie de medidas orientadas a disponer de su plena capacidad operativa. Todo ello viene provocado por lo que se conoce



En OCTOPUS 88 se encontraron en las bases aéreas de partida el grueso de las fuerzas Aerotransportables, al tiempo que se activaron los órganos y elementos del Sistema Operativo Aerotáctico.

como Ambientación del Ejercicio, que justifica cómo, cuándo, dónde y para qué se emplean los medios; ambientación que debe reflejar de la manera más escrupulosa y realista factible lo que puede acontecer en cuanto a esfuerzo, forma de operar y uso continuado del Transporte Aéreo.

Como ambientación del OCTOPUS, y derivado de los acontecimientos en el Golfo Pérsico, se simulaba la entrada en crisis, con posterior ruptura de hostilidades, de dos países fronterizos, ambos de ideología e intereses contrapuestos.

Tras la alteración del proceso de normalidad provocado por el encadenamiento progresivo de acciones subversivas fomentadas y apoyadas por uno de los países, el otro decide realizar una Operación de Disuasión encaminada a frenar las intenciones del primero y, al mismo tiempo, inicia la preparación de sus fuerzas para entrar en situación de enfrentamiento directo ante el eventual fracaso del dispositivo disuasorio.

Para ello desarrolla una estrategia orientada a controlar la crisis y estabilizar las relaciones entre los dos países a fin de evitar una confrontación bélica.

Como parte de la Maniobra de Crisis emprendida por el país afectado, con objeto de llegar a resolverla, se contemplaron, en una primera instancia, determinadas acciones de carácter militar, para, tras su fracaso, pasar a una segunda fase de enfrentamiento directo.

En este sentido, la puesta en práctica de la maniobra concebida para la conducción de la crisis, que desembocó en la posterior ruptura de hostilidades que simulaba el Ejercicio, se desarrolló en tres etapas, condicionadas, lógicamente, las dos últimas, para su activación, a los resultados obtenidos —éxito o fracaso— por la primera de ellas.

#### — Primera Etapa: Despliegue del dispositivo disuasorio

Con la finalidad de asegurar un ordenado tránsito desde una situación de normalidad a otra de disponibilidad total para la guerra, la primera etapa se desglosó, a la vez, en tres fases:

- Fase I: Inició la puesta a punto de la capacidad operativa de las Unidades Aéreas de Transporte para

el caso de que la confrontación bélica no pudiera ser evitada.

Se aplicaron las medidas agrupadas en el Sistema de Alerta correspondiente al Estado de Vigilancia Militar, al objeto de proporcionar la disponibilidad prevista en tiempo de tensión.

- **Fase II:** Se prepararon y concentraron los medios de combate de las Unidades Aerotransportables (EATAM y EZAPAC) en las Bases Aéreas de Partida.

Se aplicaron las medidas correspondientes al Sistema Formal de Alerta, en sus Estados de Alerta Reforzada y Alerta General, a fin de llevar a cabo la transición flexible, graduada y ordenada en el tiempo para pasar desde la situación de paz a la de disponibilidad total para afrontar una conflagración abierta.

Se concentraron en las Bases Aéreas de Partida el grueso de las Fuerzas Aerotransportables, al tiempo que se activaron los órganos y

ción y activación del Sistema Militar de Contraspresa, a la realización propiamente dicha del Ejercicio, iniciándose a partir de ese momento, y una vez alcanzado el grado adecuado de superioridad aérea, la secuencia de ejecución de una Operación Aerotransportada que se proponía facilitar el asentamiento de una Cabeza de Desembarco que permitiera la posterior penetración de Fuerzas Expedicionarias.

— **Tercera Etapa: Repliegue del dispositivo y fuerzas actuantes**



Un factor esencial que resultó determinante para mantener constantemente abierto el paraguas protector desplegado por el sistema EF-18 para cubrir las formaciones de transporte, fue la actuación de los TK-10 nodriza.

Abarcó, asimismo, la aplicación de las medidas correspondientes al Estado de Alerta Simple del Sistema Formal de Alerta; la preparación de las cargas con el material de combate de las Unidades Aerotransportables y de las cargas tipo para el despliegue de las Unidades de Fuerzas Aéreas.

- **Fase III:** Se realizó el Despliegue de las Unidades de Fuerzas Aéreas de Caza y Ataque.

elementos del Sistema Operativo Aerotáctico correspondientes al Apoyo Aéreo por el Transporte.

— **Segunda Etapa: Enfrentamiento directo**

Ante la evolución desfavorable de la situación, por fallo del dispositivo disuasorio, al no alcanzarse los objetivos previstos con las acciones desarrolladas en la Primera Etapa, se pasó, mediante la previa declara-

### **EJECUCION: COORDINACION DE ACCIONES**

Para ejecutar el desembarco Aéreo, se conformó, antes de que transcurrieran cinco horas desde la declaración del Estado de Alerta General, una Fuerza Aérea de Transporte (FATRA) constituida por medios de las tres Unidades de Fuerzas Aéreas del MATRA, configurándose los aviones en función de los come-

tidos a desempeñar —lanzamiento de personal o de carga— y preparándose los no integrados en la FATRA, ni en la cumplimentación de las misiones rutinarias asignadas al Mando de Transporte, para realizar cualquiera de las acciones en las que nuestra Aviación de Transporte se encuentra capacitada (reabastecimiento de combustible en vuelo, apoyo logístico, aeroevacuaciones, apoyo SAR, etc.).

La secuencia de la Operación Aerotransportada se ajustó a lo siguiente:

— Lanzamiento, modalidad HALO (High Altitude Low Opening, lanzamiento a gran altitud con apertura a baja cota), de las fuerzas especiales que constituían el escalón Avanzado (Equipos CCT de la EATAM y de reconocimiento y seguridad de la EZAPAC).

— Lanzamiento automático del escalón de Asalto (EATAM y EZAPAC).

— Lanzamiento del Escalón de Refuerzo; básicamente cargas en modalidad CDS (lanzamientos por gravedad).

— Tomas de asalto en campo no preparado de siete aviones T-12 y de un T-9 para evacuar ficticios heridos y prisioneros. (Se evacuó realmente la EZAPAC al completo). Es absolutamente destacable la rapidez, precisión y fluidez con que se realizó esta acción, invirtiéndose un total de nueve minutos exactos en el conjunto de las operaciones de tomas de tierra, aparcamientos, embarque de las fuerzas, rodajes y despegues de todos los aviones. Tan excelente resultado se consiguió merced al eficaz control de aeródromo llevado a cabo por los Equipos Especiales de la EATAM, Unidad imprescindible para apoyar las acciones, frecuentes, del Transporte Aéreo en campos eventuales, áreas o zonas donde no se cuenta con medios de ningún tipo. Su actuación global en el OCTOPUS es demostración palpable de ello.

Toda la secuencia de la Operación de Desembarco Aéreo contó, según se muestra en el gráfico adjunto, con protección de la Aviación de Caza y Ataque propia, representada en este caso por los novísimos C-15 (EF-18). Como al principio se especificaba, uno de los problemas a analizar en la presente edición del Ejercicio consistía en la coordinación de acciones entre ambos sistemas, cazas y transportes, para

la protección de éstos en ruta y en las zonas objetivo. Para ello se contó, asimismo, con la oposición de una supuesta "caza enemiga", representada por los sistemas C-9, C-11 y C-14, apoyados por el Ala de Alerta y Control, que trató de impedir que se alcanzaran los objetivos previstos.

La experiencia resultó altamente positiva e instructiva. Los aviones de transporte tuvieron, a partir del punto de reunión con la caza propia y hasta su recuperación en territorio amigo, protección y oposición permanente, lo que obligó a extremar el control en la emisión de comunicaciones, la precisión de la navegación, la puntualidad absoluta de los horarios establecidos y el sinfín de pequeños detalles que en anteriores circunstancias apenas requerían atención.

Prueba de la escrupulosidad y precisión con que se ejecutaron todos los cometidos lo constituye el hecho de que entre las 10:50 y 11:25 del día 17 de mayo se encontraban en el área objetivo:

— Una formación de E-25 (C-101) de la AGA en interdicción de zona.

— Dos formaciones de Hércules para lanzamiento de personal y cargas.

— Dos formaciones de T-9 de lanzamiento de personal y cargas.

— Una formación de T-12 de lanzamiento de personal.

— Cuatro formaciones de EF-18 en protección de zona.

— Una formación de F-1 en interceptación.

— Una formación de Mirage III en interceptación.

— Una formación de F-5 en interceptación.

— Dos TK-10 cisternas.

— Un T-10 SAR entrando en zona de búsqueda.

— Dos helicópteros SAR.

Un factor esencial que resultó determinante para mantener constantemente abierto el paraguas protector desplegado por el sistema EF-18 para cubrir las formaciones de transporte, fue la actuación del los TK-10 nodriza. Un avión, en versión reabastecedor puro, despegó de Zaragoza, suministrando a las cuatro formaciones de C-15, en siete citas a lo largo de las rutas de los transportes, el combustible precisado para permanecer sobre sus protegidos cerca de cuatro horas.

El segundo cisterna, en versión mixta RAB/Transporte, salió de Canarias tras realizar una misión de rutina y con milimétrica puntualidad acudió a las dos citas que se le programaron cuatro horas y media antes de realizar los enganches y con total desconocimiento de su tripulación.

Simultáneamente con las acciones comentadas, se ordenó, la noche anterior a su despegue para la Península, a los Comandantes de Aeronave de un T-10 y del segundo TK-10 actuante, en misión rutinaria en Canarias, una variación sobre su plan de vuelo previsto, indicándoseles nueva hora de despegue, combustible a repostar, ruta a volar y Bases de destino y alternativas. En el momento de poner en marcha para cumplimentar la orden se les entregó en sobre lacrado, que debían abrir una vez realizadas las operaciones de despegue, las restantes instrucciones. En ellas se les indicaba coordenadas para iniciar una búsqueda SAR de una tripulación supuestamente derribada en aguas del Mediterráneo y puntos ARCP (cita) para suministrar combustible a dos formaciones de EF-18. Acudieron con escrupulosa puntualidad y cumplimentaron sus órdenes.

El T-10 de apoyo al SAR localizó a la tripulación, simulada con un figurativo lanzado una hora antes de entrar en zona, a los 17 minutos de iniciar la búsqueda, siendo recuperada por un Super Puma del SAR. El T-10 permaneció sobre el naufragio hasta que fue recogido por el helicóptero.

## NOVEDADES A DESTACAR

El OCTOPUS se ha caracterizado por varias novedades que de hecho lo transformaron en Ejercicio a nivel Ejército del Aire:

— Puesta en práctica, en el Mando y Unidades Aéreas de Transporte, de las medidas agrupadas en el Sistema de Alerta.

— Empleo global y simultáneo del Transporte Aéreo en los cometidos básicos asignados.

— Empleo, por primera vez, de la Aviación de Caza y Ataque para proteger a las formaciones y áreas de actuación de los aviones de transporte.

— Oposición de la "Caza enemiga" para tratar de evitar que se alcanzaran los objetivos previstos.



Dentro de los cometidos asignados, los T-12 tenían, junto a los T-9, la misión de efectuar tomas de asalto en campos no preparados para evacuar ficticios heridos y prisioneros.

— Complimentación simultánea de todas las acciones rutinarias encomendadas al MATRA fuera del Ejercicio.

#### ESFUERZO REALIZADO

##### — MATRA

• Entre las 10:50 y las 11:25 del día 17 de mayo coincidieron en el aire, formando parte del Ejercicio:

- El 100% de los T-10 y TK-10.
- El 75% de los T-9.
- El 75% de los T-12.

que representó el 84% de los aviones del MATRA.

• Como porcentajes totales de medios empleados en el OCTOPUS y en misión rutinaria ajena al Ejercicio figuran:

##### *Ala 31.*

Día 16 MAY: 90% de aviones operativos.

Día 17 MAY: 100% de aviones operativos.

##### *Ala 35.*

Día 16 MAY: 80% de aviones operativos.

Día 17 MAY: 85% de aviones operativos.

##### *Ala 37.*

Día 16 MAY: 65% de aviones operativos.

Día 17 MAY: 82% de aviones operativos.

##### *EATAM.*

Día 16 MAY: 100% de su personal; 70% de su capacidad lanzamiento.

Día 17 MAY: 100% de su personal; 70% de su capacidad lanzamiento.

- Salidas realizadas: 136.
- Número de reabastecimientos de combustible en vuelo: 9.
- Combustible transferido: 68.500 libras.

##### — MACOM, MATAAC, MACAN, MAPER y ACGDEA

- 8 salidas de C-11 para defensa aérea.
- 8 salidas de C-14 para defensa aérea.
- 6 salidas de C-9 para defensa aérea.
- 8 salidas de C-15 protección transportes.

• 2 salidas de E-25 interdicción de zona.

• 6 salidas de un T-12 del Ala 46 integrado en la FATRA.

• 10 salidas de HD-16 y HD-21 SAR.

#### CONSIDERACION FINAL

El problema con que se encuentra el Mando Aéreo de Transporte en el momento de proponer un ejercicio encaminado a evaluar la capacidad de la Aviación de Transporte es que, por la Naturaleza de la Misión encomendada a ésta, necesita de sus usuarios habituales para calibrar su verdadera dimensión, puesto que su empleo no tiene sentido si no es en beneficio de las fuerzas propias. Un ejercicio específico y exclusivo, por tanto, del Transporte Aéreo verdaderamente no existe; requiere del concurso de sus potenciales utilizadores si de verdad y realmente se quiere comprobar su capacidad global, transformándose de hecho en ejercicio a nivel Fuerzas Armadas, aunque, eso sí, orientado hacia, por y para la Aviación de Transporte. ■