
Una misión de transporte de combate en el *Red Flag*

ANTONIO DE LA CRUZ PUENTE
Comandante de Aviación

Ni la hora de despegue ni la de aterrizaje son fijas, dada la necesaria coordinación del flujo aéreo, despegando siempre primero los aviones AWACS y los cisternas, mientras el resto del "package" se ajusta a su slot, y el regreso, se hace en función del desarrollo de la misión.



SON las 06:30 de la mañana, hora a la que subimos a las furgonetas que nos llevarán a la base, comprobando, por si quedaba alguna duda, que la temperatura ya está por encima de los 35 grados centígrados, algo muy normal en cualquier mes de julio en los desiertos del estado norteamericano de Nevada, que al fin y al cabo, es donde nos encontramos.

Los más veteranos en la unidad recuerdan, mientras el vehículo, climatizado, avanza por la autopista, las misiones en Djibouti donde, también como aquí, la temperatura llega durante el día a rebasar los 45 grados, y además, con una buena dosis de humedad y sin mu-

chas de las comodidades y máquinas de hacer fresquito que tenemos aquí.

Inevitablemente la conversación gira en torno al mismo tema, la misión, que aunque fue preparada ayer, aprovechando la presencia de toda la tripulación en el vehículo, se repasa, una vez más, todo el proceso de planeamiento de la misión y así, por enésima vez, se pregunta si está coordinada nuestra escolta con los A-10, ajustados los tiempos con las otras formaciones de C-130, generados y comprobados los planes de vuelo computerizados, dibujadas las cartas, o programado el GPS, quien lo tiene. De todas formas, al llegar al edificio del Red Flag, apenas tendre-

una tripulación que vaya a volar una misión, recibe al menos dos briefings antes de volar, uno el briefing conjunto general de todos los participantes en el bando azul, que incluye una comprobación de asistencia de participantes, briefing meteorológico, de inteligencia, y otro el específico de la misión, que contiene a grandes rasgos el cometido de cada participante, siguiendo después el briefing específico correspondiente a la formación. Además antes de despegar, los comandantes de aeronave deben comprobar el registro de tripulaciones, y firmarlo para demostrar que están al corriente de las últimas modificaciones en los procedimientos y situa-



mos el tiempo justo de recoger nuestros documentos de misión, revisarlos, y acudir al briefing general del periodo matutino, de modo que esta reunión forzosa en la furgoneta adquiere gran importancia.

Son muchos y muy densos densos los briefings que reciben las tripulaciones durante el ejercicio. Como norma,

ción operativa general del polígono. Al regreso se dan dos briefings, uno el de aire-aire y otro el de aire-tierra, donde se estudian los resultados de la misión en función de los datos obtenidos.

Hay dos periodos diarios de vuelos en el ejercicio Red Flag, uno que va desde las 09:15 a las 12:30, y otro desde las 14:15 a las 17:30. Hoy volamos en el periodo matutino lo cual significa que el planeamiento se ha hecho el día anterior por la tarde.

Ni la hora de despegue ni la de aterrizaje son fijas, dada la necesaria coordinación del flujo aéreo, despegando siempre primero los aviones AWACS y los cisternas, mientras el resto del "package" se ajusta a su slot, y el regreso, se hace en función del desarrollo de la misión.

En un momento dado, puede haber volando en el polígono cincuenta o más aviones (the package) sin incluir al bando "enemigo", todos afectados por la situación táctica diaria y por lo tanto, el control del flujo aéreo se convierte en una de las preocupaciones tanto del "Package Commander", como de todas las tripulaciones. La filosofía que rige todo el ejercicio Red Flag es la de comprobar los resultados prácticos de un entrenamiento, el ejercicio no tiene sólo como objetivo el entrenamiento como tal, sino la práctica en el entorno más real posible, y dadas las capacidades de seguimiento de misión por las instalaciones del polígono, el análisis de lo realizado, para asimilar así lecciones difícilmente repetibles en cualquier otro entorno.

Hay, a tal efecto una amenaza, que dispone de medios tierra-aire, y medios



Jose Terol



Como norma, una tripulación que vaya a volar una misión recibe, al menos dos briefings y además antes de despegar, los comandantes de aeronave deben comprobar el registro de tripulaciones, y firmarlo para demostrar que están al corriente de las últimas modificaciones en los procedimientos y situación operativa general del polígono.

aire-aire, compuestos en su mayor parte por sistemas procedentes del antiguo Pacto de Varsovia, aunque también existen otros de procedencia occidental. Estos sistemas se estudian como posibles contingencias a las que pudieran ser necesario hacer frente.

Todos estos sistemas de armas que nos esperan son reales, o excelentes simulaciones, tripulados por personal (Red Threat), especialmente adiestrado y concienciado en su utilización táctica, y todos estos medios, concentrados en un espacio geográfico relativamente pequeño. Estas tripulaciones en tierra y en el aire, desempeñan, al máximo de sus posibilidades, su papel no ya de amenaza, sino de "enemigo" real. Naturalmente como toda contienda en la que se busca un resultado, como en este caso es el entrenamiento, existen

Edu Fernández. RED



unas reglas muy estrictas, cuyo objetivo es la seguridad en vuelo.

Además de la red de la Amenaza Roja, existe una red de registro de datos para el análisis posterior de las misiones efectuadas y poder así evaluar de un modo imparcial lo sucedido en las misiones.

Por si esto no fuera suficiente, para darle interés, existen muchas zonas restringidas o prohibidas, unas por problemas medioambientales (prevención del ruido sobre zonas habitadas principalmente) y otras que simplemente está prohibido entrar en ellas.

Salirse del polígono, o entrar en alguna limitación al espacio aéreo, implica una penalización que consiste normalmente en no volar un día. Si se entra en una "box", no importa el motivo, el ejercicio Red Flag habrá acabado para esa tripulación. La misión de hoy es interesante, nuestro punto lanzará una carga en la zona Coin y nosotros tenemos que recoger a unos elementos de operaciones especiales en una pista en el desierto, llamada Mellan. Evidentemente, tomar en una pista, corta, con temperaturas altas, y en la tierra de nadie, tiene su dosis de adrenalina. Además,

la pista está a unas dos millas del límite de una "box" lo cual no deja mucho margen, dependiendo de la dirección en que se pueda tomar. Para terminar no hay, por supuesto, torre de control, de modo que la maniobra se supone será como sería en un caso real.

Nuestros indicativos hoy son el de Mosey 71 y 72. Despegamos, esta vez con sólo cinco minutos de adelanto sobre el horario previsto, decidimos hacer una espera, con el fin de llegar dentro de nuestro slot, entre el primer punto de ruta, "Tewas Lake" y antes de nuestro punto de entrada en combate que hoy es "Student Gap", un punto en las montañas del este del polígono.

El terreno en el polígono está constituido por un altiplano, árido, seco, la elevación media es de 6.000 pies, con escarpadas montañas, escasez de vegetación, numerosos lagos secos, y un paisaje similar en muchos

Edu Fernández. RED

aspectos a la zona del antiguo aeródromo de Tabernas, en Almería, sólo que en una escala de extensión mucho mayor y con un clima más extremado aún.

Alguno, con cierto sentido del humor, y no poco acierto, lo llama el país del Coyote y el Correcaminos, por las similitudes que encierran algunas formaciones rocosas, con los escenarios que aparecen en estos dibujos animados. El desierto no ofrece referencias geográficas claras, y muchas veces, el valle en el que entramos es exactamente igual que el que acabamos de dejar atrás, creando un ambiente engañoso, en el que el error en la navegación, está siempre al acecho.

La gran altitud promedio del polígono, combinada con las elevadas temperaturas, obliga a descartar el sistema de planeamiento de ruta, que normalmente, se basa en mantener una velocidad sobre el suelo constante, ya que ésta generaría una velocidad indicada poco recomendable, lo que obliga a trabajar en sentido inverso, esto es, determinar una velocidad respecto al aire, adecuada a la maniobra, y calcular cuales serán las diversas velocidades sobre el suelo en cada tramo.

Además, los vuelos son siempre en baja cota, cambiando de rumbo con frecuencia, colaborando toda la tripulación para tener la máxima cobertura alrededor del avión en orden a detectar la presencia de cualquier posible avión hostil o propio, así como de la proximidad de obstáculos en la trayectoria del avión, o de accidentes del terreno que puedan ayudar a la navegación. Gran importancia adquiere en esta labor el ocupante de la "burbuja", domo hemisférico de material transparente, que sustituye a la escotilla de escape superior, y que permite a su ocupante, ver en todas direcciones, y sobre todo, cubrir los sectores normalmente sin visibilidad, hacia la cola y hacia arriba.

Al llegar a Texas Lake recibimos la autorización del control del polígono, "Mosey 71 and 72 as scheduled cleared tactical" y comenzamos la misión. Lo primero es contactar con el E-3C AWACS que es nuestra principal fuente de información sobre la actividad aérea enemiga y el que coordina, sobre la marcha la actividad del bando azul. Varias veces en cada misión, se oyen

los avisos del AWACS sobre la posición de formaciones de "bandits" o aviones enemigos, y más de una vez, el "Sentry" avisa de la proximidad al límite de alguna de las "boxes".

Intentamos enmascarar el avión en el terreno, es decir, buscamos cobertura tanto a la detección visual como a la de posibles radares hostiles, para lo que seguimos dentro de lo posible el contorno del terreno. Contorno del terreno significa que se planea y se vuela siguiendo una curva de nivel, lo más cerca posible de la ladera de las montañas, obteniendo así la máxima cobertura de detección y además que aunque podamos ser ocasionalmente detectados, sea muy difícil predecir el rumbo que seguimos. Hoy contamos con la escolta de 4 A-10, que nos acompañarán hasta poco antes del lanzamiento en Coin DZ.

La formación es necesariamente muy fluida y se aprovecha cualquier circunstancia del terreno para enmascararse, de tal manera que el punto no está a la cola del jefe en ningún momento, para minimizar el riesgo de alerta para la defensa antiaérea que supone el paso del primer avión. A tal efecto es norma el volar cada uno por diferentes laderas de un valle, abrirse a ambos lados de una montaña cuando es posible, en general volar de forma irregular, lo cual implica una coordinación exacta entre las tripulaciones, ya que las comunicaciones por radio, son normalmente interferidas al instante, y por tanto sólo cortísimos mensajes, apenas una palabra o una señal, pueden ser recibidos.

Los A-10 son muy adecuados como aviones de escolta de C-130, y además de sus excelentes condiciones de vuelo, llevan armamento para casi cualquier contingencia, y como sus pilotos dicen, su cañón vale para todo. Vuelan la ruta con nosotros, adaptándose a nuestra formación y a las condiciones del terreno y como buenos guardianes, hacen frente a un grupo de "Fulcrum" mientras nosotros nos escabullimos por los vericuetos de un cañón rocoso.

En general lo único que importa, además de los mínimos de seguridad en vuelo, es estar a la hora prevista en el lugar convenido sin ser detectados. Y así se cumple, llegamos a Coin DZ y

el Mosey 71 realiza su lanzamiento. La Coin DZ, como todas las demás zonas de lanzamiento en este polígono, apenas está marcada con un panel, de quizá, un metro cuadrado, puesto horizontalmente sobre el suelo, lo que añadido a la necesidad de ser muy flexibles en la ruta de entrada, y a la falta de referencias topográficas habitual en el desierto, hace que la navegación para encontrar ese panel se convierta en un ejercicio de gran interés. Después ambos aviones continuamos el vuelo hacia la pista de Mellan, pero dada la misión de hoy, uno de los dos aviones, el que no toma en Mellan, actuará como señuelo durante un par de minutos, volando con rumbo al este hacia Cedar Pass, a una altitud que esperamos sea fácilmente detectado por escasos momentos, para inmediatamente después, lanzarse a un vuelo de evasión, con rumbo norte buscando la cobertura de la cordillera Kawich, para proceder a nuestro punto de reunión al norte del pico Reveille, y confiamos que se lleve un buen puñado de "bandits" detrás.

Mosey 72 aterriza en Mellan, despegando en muy pocos minutos con su carga a bordo, y sin ser molestados conseguimos reunirnos con el Mosey 71, conforme a lo previsto.

Ambas tripulaciones hemos visto pasar por encima, y gracias a la burbuja, aviones del otro bando pero, esta vez, afortunadamente, no hemos sido objeto de su atención, aunque Mosey 71 durante su escape dice haber visto "bandits" en el rumbo inicial de la maniobra de diversión.

Volando la formación, igual que a la ida, siguiendo una ruta más al norte, para evitar conflictos con otras formaciones de transporte, ahora sin escolta, regresamos hacia Student Gap, donde ya fuera del ejercicio se transmite el protocolo "Mosey 71 RTB". La brevedad, domina necesariamente las comunicaciones en el polígono, RTB significa "returning to base".

Atrás dejamos lugares con nombres, y aspecto sugerentes, como Gold Mountain (Montaña de Oro), Coyote Peak (Pico del Coyote). También dejamos muchas horas de trabajo en la preparación de una misión, pero que forma buena parte de ese entrenamiento que hemos venido a buscar aquí, y que ya desde hoy vuela con nosotros ■