

Una misión del TLP

JORGE CLAVERO MAÑUECO
Capitán de Aviación

JESUS PEIDRO CUADROS
Capitán de Aviación

A las ocho en punto de la mañana, la Meteorólogo de Morón repetía, como cada mañana, que el día sería seco y soleado. Ajenos a la falta de agua en España, la mayoría de los miembros del Curso sonreían para sí. Tras una breve reseña de la misión por parte del Jefe de Ops. del TLP nos dividimos en dos grupos: atacantes (strike) y defensores. El primer grupo lo forman todos los participantes en este Curso 95/5 y como defensa aérea las unidades que vienen en apoyo (externals).

En la sala de briefing del paquete de ataque (mud movers), el oficial de la Escuela TLP encargado de la misión describe lo que "El Mando" vía CAOC quiere que hagamos esa mañana. Se lee el Air Task Message (ATM) y se explica la reserva de espacio aéreo para la misión (Airspace Coordination Order) con todas las restricciones en cuanto a alturas, velocidades y pasillos establecidos y, muy importante, se fija el TOT. Después, Inteligencia da una descripción de las amenazas Suelo-Aire y Aire-Aire y su ubicación si es conocida.

EL P.C.

HA transcurrido la primera media hora de la mañana y tenemos una idea de lo que nos espera, "la banda sabe lo que va a tocar" pero falta el director. Es el momento más intenso del día, el TCol Klaus un piloto alemán de F-4 actualmente Jefe de Ops de La Escuela, mira alrededor de la sala, uno se acuerda de aquellos lunes en la Academia a la palestra. Por fin sale un nombre de su boca. Todos miramos a la víctima, como cariñosamente se le llamará ese día al Package Commander. Ha comenzado la misión.

Lo primero es estudiar minuciosamente la misión del día, para lo cual el "Package Commander" (PC) se queda solo en la sala con los líderes de cada grupo. Así de las 26 tripulaciones que forman el grupo de ataque (paquete) solo 6 u 8 componen ese primer núcleo de trabajo. A esta fase se le denomina "brainstorm".

Son las 08:45 y el TOT es a las 12:00, el P.C. convoca de nuevo a todo el grupo y toma sus dos primeras decisiones: da su idea general de como

quiere conseguir el objetivo y nombra responsables de las diversas áreas que componen la misión. Así nombrará responsable de:

- Defensa aérea y coordinación con el AWACS
- Plan de comunicaciones (frecuencias, palabras clave, B.E...)
- Ruta
- Objetivo (DMPI's, LOA....)
- Composición del paquete y separación por tiempos (flow, timing)
- Meteo
- SEAD

"El director" entra en una actividad frenética tratando de coordinar todos los grupos de trabajo, preparando el briefing general para las 10:30. Serán 40 minutos de briefing y otros 50 para equipo personal, puesta en marcha y despegue.

El equipo que prepara la ruta hoy está compuesto por navegantes de Tornado, están discutiendo de



Las misiones conjuntas: en la imagen un Tornado inglés, un F-4F alemán, un Mirage-2000 francés, un F-1 español y un transporte belga.



que forma se pueden evitar los anillos de los SAM y como podremos zafarnos de la caza enemiga que seguro nos esperaraaquí. ¿qué pasa si perdemos a la escolta? ¿y si la SEAD no está a su hora?. ¿quién puede dar un "ROLEX" (demora)?. Las primeras preguntas van llegando a oídos del Package Commander que inmediatamente las resuelve consultando a los especialistas de ese área.

Este Curso está de suerte con la SEAD, pues hay representantes de dos Unidades: el IX SQN de la RAF y el Grupo 15 de FAs. Los HARM y ALARM "SHOOTERS" planean la supresión de defensas tanto en los pasillos como en el área del objetivo,

hoy el coordinador de la SEAD es español. También tiene sus dudas ¿qué criterios de derribo aplicamos?, ¿qué pasa si nuestra escolta avanzada tiene que invertir su rumbo y nos da la cara?.

El P.C. resuelve estas dudas y lo comunica a la defensa aérea (AD), quienes definen una reglas de enganche para toda la formación. Este grupo de tripulaciones tiene como misión principal proteger al paquete y dada la complejidad de su cometido serán un grupo aparte en los briefings previos. El líder de la defensa aérea para esta misión es un capitán noruego que vuela F-16A con posibilidad de FOX-3 (AMRAAM). Su mayor preocupación en este momento es cómo arrastrar a todos los CAP que defiendan la zona del objetivo hacia un lado (sweep) de forma que "el paquete" llegue intacto a tirar sus bombas.

"Petit D" un capitán francés que vuela Mirage 2000 aire/suelo estudia el objetivo. Hay que saber lo que se requiere de esta misión: inmovilizar, neutralizar, destruir..., esto definirá las puntos sobre los que se dejará caer las bombas (DMPI), tipos de ataque, rumbos de ataque (LAO) y lo mas importante ¿dónde se espera que estén las defensas?.

Inteligencia con las fotografías que ha conseguido y mapas de la zona, cree saber la posición de despliegue del SKY GUARD que defiende la Base Aérea.

Lo más sano para los atacantes es mantenerse fuera del alcance de las armas, dice el Sargento USAF que realiza el curso TLP en la sección de Inteligencia. La decisión es unánime: lanzaremos GBU desde 18.000 pies y posteriormente los Tornados entrarán a baja cota con MW-1 (multibomba).

El P.C. está comprobando la hoja con todos los tiempos (timing), en este documento, que se fotocopiará para todos, aparecen los indicativos, los puntos de la ruta, tiempos en cada punto y en el objetivo, puntos de reunión....

Falta el plan de contingencias (what if ...?), si "la meteo" no nos deja tirar desde tan alto debere-



mos....., y si perdemos a uno de los HARM SHOOTER.....

Quedan 5 minutos para el briefing, ya no hay tiempo para cambiar nada, el P.C. está ordenando las transparencias y pensando en no dejar ningún cabo suelto.

Durante esta fase los oficiales de la Escuela del TLP han estado presentes en todos los grupos de trabajo, han anotado nuestras ideas, todo lo relativo al armamento que se utilizará, cómo lo lanzaremos y los DMPI de cada avión.

EL EF-18

A los pilotos españoles de F-18 nuevamente les corresponde un papel doble. Actuarán de escolta avanzada (sweeper) hasta las proximidades del objetivo en el que dos de ellos pasarán a trabajar en SEAD utilizando el HARM y los otros dos dispararán Maveric contra una antena. A la salida esperaremos a que el grueso del grupo haya salido y actuaremos de escolta. El tener un avión tan versátil hace que se nos utilice con intensidad en varias fases del vuelo. Para nosotros cuatro es un reto, tenemos que coordinar con la Defensa Aérea para los criterios de derribos y de acometida, con el paquete para la hora del ataque y con la SEAD para sincronizar nuestros disparos, además el jugar en casa nos hace responsables de la últimas labores de coordinación: plan de vuelos, notams y "meteo".

BRIEFING GENERAL

ENTRE instructores de TLP, observadores y tripulaciones somos unos 60 los que nos apiñamos en una sala de uno de los edificios más emblemáticos de Morón "el doce", sentados de forma improvisada en mesas, sillas o en el suelo. Reina un desorden general entre piernógrafos, mapas de la ruta, fotocopias de las hojas de "timing", y de los ataques. Muchos pilotos están comiendo bocadillos mientras escuchan. Casi no ha habido tiempo de coordinar con nuestro "punto", ya es un poco tarde.

El PC comienza a hablar siguiendo una guía para no dejar ningún punto sin tratar. Los líderes de cada grupo de trabajo le asisten explicando la parte que les corresponde. No tiene que quedar ninguna duda.

El briefing es rápido, muy rápido y muy intenso y casi sin solución de continuidad nos encontramos en la furgoneta los cuatro españoles coordinando lo que será nuestro vuelo. Hablamos de la posición en ruta, del trabajo con el radar, de los criterios de acometida, reacción ante amenaza, posición en el ataque..... "Mi capitán ¿voy quitando las pinzas...?". Ya

estamos en la Línea y el vuelo nos parece poco preparado. Necesitaríamos una hora mas.

EL ANÁLISIS

DE vuelta, en "el doce doce", comienza el interrogatorio. Los instructores de TLP nos persiguen pidiendo datos de lo realizado. La cinta de video es imprescindible para la reconstrucción del vuelo.

Siguiendo el orden establecido por la escuela la recopilación de datos es así:



—Reconstrucción del aire-aire(A/A), movimientos, disparos, detecciones RDR..etc.

—Briefing del paquete aire-suelo (A/S), ruta, ataque, problemas, primeras conclusiones sacadas por el P.C. Los representantes del TLP dan sus opiniones sobre lo planeado y cómo se ha ejecutado.

—Briefing de aire-aire(A/A). contactos RDR, disparos...etc.

—Valoración por parte del TLP mediante video o cámara de los disparos tanto aire-aire como el lanzamiento de bombas.

Son las cinco de la tarde y los instructores de TLP encargados del aire-aire se esfuerzan en reconstruir el vuelo de forma precisa para lo que invertirán una hora más impartiendo en este período una conferencia sobre el SAM-10 y el Patriot.

El debriefing general de la misión dura una hora. Comienza con una exposición por parte del TLP de lo que se había planeado. Después el P.C. de aire-suelo, nuestro P.C., expone "su misión". Comienza con lo planeado, después los resultados y por último las lecciones aprendidas, este tercer apartado resumirá aciertos y errores, claves para futuras misiones.

El P.C. de "nuestros enemigos" explicará su misión de la misma forma que el anterior.

El turno ahora es para los especialistas de la escuela, así los encargados de A/A pormenorizarán la



Las misiones se desarrollaron sin novedad gracias a la atenta mirada del personal de mantenimiento. En estas páginas distintas fases de esta actividad.



misión, reconstruyendo todos los movimientos y disparos, llamando la atención sobre los aciertos y errores. Lo mismo hará el de A/S que dará los resultados del ataque con tantos por ciento de efectividad, comentando cómo podríamos haber mejorado y porqué.

El responsable de AAA y SAM nos muestra un video tomado desde el objetivo y desde una pieza de la dirección de tiro, en el que se analizan los movimientos de evasión de algunos aviones. Nos dará

el punto de vista del operador de la batería antiaérea, así como las virtudes y defectos del sistema de armas.

Por fin el jefe de misión (TLP) hará un resumen de los acontecimientos, dirigiendo sus comentarios especialmente a la labor del P.C., a su capacidad de organización, al estudio minucioso de lo que se pedía en la ATM, a la delegación de tareas y a no dejar ningún cabo suelto.

Es en la última fase del briefing cuando verdaderamente sentimos que esto es una escuela, que hay personal dedicado a enseñarnos y que si bien no se tienen los medios que hay en el COALITION FLAG, el personal de TLP lo suple con su trabajo y experiencia, dándonos nuevas ideas de cómo preparar misiones tipo COMAO.

Son las siete y media de la tarde y hoy los ingleses nos invitan a una cerveza. Tras un rato de charla animada nos vamos a descansar. Han sido 12 ó 14 horas intensas, apenas si hay tiempo de comentar entre nosotros algunas cosas. Una vez más hablamos del inconveniente de tener que llevar en el asiento de atrás a un miembro del "TLP staff". La mente está en mañana ¿qué habrá que atacar?, ¿quién será el Package Commander? ■