

Un día de trabajo en el *Flag*...

El Red Flag tiene lugar en un continente diferente y en una nación diferente. Vamos a pasar más de dos semanas volando como huéspedes del país que fue cuna de la aviación y que sigue siendo líder indiscutible de la aeronáutica mundial. Y por ello, el Flag es más que un ejercicio de combate aéreo: todo lo que hay a su alrededor tiene un porqué, una historia detrás, y tradiciones que se enraízan en lo más profundo de la cultura militar norteamericana.

Vamos a ver qué se siente cuando se pisa por primera vez la Base Aérea de Nellis, el "hogar" del piloto de caza. Y vamos a descubrir también cómo es un día de trabajo cualquiera durante un ejercicio Red Flag.

EL HOGAR DEL PILOTO DE CAZA... NELLIS

Nellis AFB, 15 de octubre de 2008

A muchos sitios nos ha conducido el azar de esta vida un tanto nómada que decidimos vivir cuando ingresamos en la Academia General del Aire. Hemos volado por todo el mundo, conducido operaciones en mil escenarios distintos y aterrizado o despegado desde mil y un aeropuertos. Pero Nellis es Nellis y no tiene na-

Un EF-18M rompe en inicial sobre la pista de la Base Aérea de Nellis.

da que ver con ninguna otra base aérea de caza del mundo: la aproximación, con el espectáculo del desierto, y la ciudad de las Vegas, con las referencias que no hace mucho conocíamos de memoria al recuperarnos del polígono después de una misión, con la radio saturada por mil comunicaciones de formaciones volviendo al campo.

El aterrizaje, esta vez desde un Airbus 310 del 45 Grupo, contemplando con la nariz pegada a la ventanilla la actividad en las líneas de aviones: cazas configurados con armamento real en la famosa LOLA (Live Ordnance Loading Area), cazas en "quick check", próximos a corto de pista haciendo las últimas comprobaciones; cazas poniendo en marcha en la línea del Red Flag, con enjambres de mecánicos completando sus "checklists"; cazas en despegue y cazas aterrizando; cazas siendo remolcados a hangares para curar las heridas dejadas por las últimas salidas... Cazas de

todo tipo y procedencia, F-15 C y Strike Eagle; F-16 CG y CJ; A-10; F-22; B-52... Todo un espectáculo.

Y casi en cada edificio, un lema: "WELCOME TO NELLIS, HOME OF THE FIGHTER PILOT"

En fin, que para no ser muy dados al sentimentalismo, nos hemos emocionado. Hasta el piloto del A310 estaba un poco contrariado cuando le han cambiado la pista y no ha podido hacer inicial y rotura... como un caza... Porque Nellis es Nellis y hay que estar ahí para comprenderlo.

Y después de las emociones, el trabajo... Bajamos la carga, encontramos nuestra zona asignada, nos sacamos los pases de rigor, hablamos con el

equipo del Flag que prepara el ejercicio y resolvemos algunas dudas, recogemos los vehículos asignados y, por fin, nos dirigimos al hotel. Son nueve horas de diferencia con la Península con sólo una noche de por medio y el cansancio va haciendo mella. Pero todavía queda montar la oficina de coordinación en el hotel, pecata minuta gracias al personal que nos acompaña y que no ha dejado nada al azar, como siempre...

Son las 1930 locales en Las Vegas y estamos hechos polvo... Pero da igual: estamos en casa.

UN DÍA CUALQUIERA EN EL RED FLAG

Nellis AFB, 22 de octubre de 2008

¡Tres fuera, objetivo atacado! Ahora sólo queda escapar del fuego de la posible AAA ligera y de algún que otro misil, tipo "manpad". Se gana altura y con el motor en potencia militar se deja acelerar el avión a todo lo que pueda dar, hasta volver a salir de los anillos de los asentamientos de misiles, tipo SAM-2 y SAM-6 que, en esta ocasión, protegían el complejo de objetivos atacados.

Una vez fuera hay que pegarse al suelo, al menos a 300 pies y 480 nudos y abandonar la zona esperando no ser detectados por los radares del Sistema de Defensa Aérea que conducirán a la caza para dar cuenta a la salida de aquellos que han penetrado en el sistema sin ser detectados y atacados.

Así una y otra vez para lograr la máxima de empleo del Poder Aéreo: "ALCANZAR Y MANTENER LA SUPERIORIDAD AÉREA". Pero los tres minutos que ha durado este ataque son producto de un largo y complejo trabajo de estudio y planificación de la misión encomendada, que se inicia al menos dos o tres días antes.

El proceso se inicia el día D-2 con el ATO correspondiente o "Air Tasking Order". En éste se dan las líneas maestras de actuación, alineación e intenciones de la fuerza a emplear, objetivos a batir y coordinación con todos los elementos que integran las fuerzas propias en el plan de ataque. Fundamental es el TOT "Time On Target" pues a partir de él comienza la cuenta atrás.

Se designa a un MC "Misión Commander" encargado de coordinar todos los medios que se necesitan para conseguir el objetivo previsto (Sweepers, Escort, SEAD, AAR, CSAR, AI, ...) Cada uno de los elementos descritos tiene un responsable llamado PL "Package Leader" que llevará a su fuerza al lugar previsto y a la hora fijada, contri-

buyendo todos con su esfuerzo a la consecución del fin.

El día D-1 tiene lugar la conferencia inicial de coordinación o "Initial Coordination Meeting". En ella, el MC reúne a los diferentes PL y expone su plan de ataque y lo que espera de ellos. El mismo día se llevará a cabo también el Revisión Final, en donde el MC expone la concepción del ataque, los PL exponen sus líneas de actuación y cómo contribuirán a la consecución del objetivo asignado.

Llegado el día D tiene lugar el briefing general, a donde acuden todas las tripulaciones que participarán en la misión planeada. El Jefe Misión (Air Boss), es el responsable de supervisar, en nombre de la organización, todo el planeamiento y ejecución de la misión y es quien le da el visto bueno, después de un extenso briefing de Inteligencia de los objetivos y sus defensas. Ya sólo quedan los pequeños briefings parciales de los diferentes elementos. La suerte está echada: una buena planificación y coordinación entre todos los elementos llevará a conseguir los objetivos marcados con un, esperemos, pequeño índice de atrición.

El color rojizo del desierto de Nevada da un toque especial de color al atardecer, frente a la línea de EF-18M, en el aparcamiento de Nellis.

Porque no todos saldrán con bien. Los anillos defensivos de los misiles superficie-aire, la caza enemiga a la entrada y a la salida de la zona y las defensas puntuales del objetivo se cobrarán el tributo correspondiente.

Es la hora de irse a los aviones. Las tripulaciones pasan por equipo personal de vuelo a recoger casco, anti-g, chaleco de supervivencia, gafas de visión nocturna... dejando sus objetos personales en la ta-

quilla, y suben a la furgoneta que les acercará a los aviones. Les esperan sus aeronaves, cargadas con el armamento seleccionado y a falta de quitar en la línea de armado las pinzas de seguridad correspondientes que permitan hacer efectivo el poder de destrucción acumulado en esas carcasas de metal bruñido, de al menos 500 Kg. de TNT cada una.

Suenan los motores. Casi simultáneamente se escucha el gemido de los APU's (Unidad de potencia auxiliar) de los aviones que permitirán hacer girar sus potentes turbinas. Ahora ruedan despacio, casi perezosos, a la línea de armado, donde después de alinearse, son recibidos por un equipo de armeros que corren a liberar los últimos seguros.

Han entrado en pista los aviones. Tensos minutos, y a la hora señalada se oyen rugir los motores del jefe del elemento; es la suelta de frenos. Poco después salta hacia delante el resto, y uno tras otro comienzan una carrera que permite ponerlos a todos en el aire. A partir de ahora todo se desarrolla a un ritmo vertiginoso y, cuando quieren darse cuenta, se encuentran regresando a casa. Sólo quedaría contar de vuelta a aquellos que hubieran sobrevivido al ataque. En este caso todos, pues esta vez se trata de un ejercicio.

Una vez con los motores parados, cada uno en su refugio correspondiente, las tripulaciones pasan a dejar su equipo de vuelo y se reúnen para ver las cintas grabadas del avión y comprobar resultados y eficacia del ataque.

Con estos datos nos vamos al briefing de validación de lanzamientos aire-superficie, en donde to-



Roberto García-Arriba Díaz

F-15 perteneciente al escuadrón de Aggressors entrando en pista para despegar, rumbo a una nueva misión.

Daniel Fernández de Bobadilla



das las formaciones irán comentando en tiempo real la hora de su ataque y la efectividad del mismo. Al mismo tiempo se irán señalando los disparos efectuados por los misiles tierra-aire y su posible impacto en los aviones atacantes.

Posteriormente se pasa al briefing de validación de disparos aire-aire, en donde la caza, tanto amiga como enemiga, expone en tiempo real, los disparos

efectuados, asignándoles los derribos conseguidos.

Después de todas estas reuniones y conferencias de planeamiento, con los resultados efectuados se puede dar un criterio de validación a la misión llevada a cabo. Pero no hay tiempo que perder, pues inmediatamente comienza el ciclo de planeamiento de la siguiente misión encomendada.

