



Red Flag 01

FRANCISO BRACO CARBO
Comandante de Aviación
Fotos del Autor

Ha sido el séptimo Red Flag. Sí, pero hay que matizarlo. Efectivamente ha sido la séptima vez que el Ejército del Aire ha participado en este ejercicio, pero, ha sido el pri-

mero para los que han ido de jefe de escuadrón, el primero para los pilotos que han sido Mission Commander, el primero para la mayor parte de los pilotos que han volado y el primero pa-

ra el equipo del Mando Aéreo de Combate (MACOM) encargado de organizarlo, porque, aunque algunos ya habían ido, no es lo mismo ir como piloto que como parte del "mando". También ha sido el primero en el que se ha volado de noche y, además, se ha utilizado el Acuerdo Técnico ATARES (Air Transport, Air to Air Refuelling and other Exchanges of Services), firmado en La Haya el 8 de febrero de este mismo año.

Sin lugar a dudas, el Red Flag que pasará a la historia del Ejército del Aire será el que se llevó a cabo en 1994 porque fue el primero de todos,



C-15 reabasteciéndose desde uno de los C-135 FR franceses que apoyaron tanto para el despliegue como para el repliegue.



Una vez finalizado el reabastecimiento, el C-135 FR ha recogido el "boom" y el C-15 procede a su puesto en formación.



El T-19 participó realizando misiones de transporte aéreo táctico consistentes en lanzamientos tanto de personal como de carga y realizando aterrizajes en campos de tierra.



La participación de los T-10 consistió en proporcionar el apoyo necesario para el despliegue de la Agrupación Aérea y en la realización de vuelos de transporte aéreo táctico.

pero, si importante es poner el listón en una determinada marca, no lo es menos seguir alcanzando dicha marca, sobretodo si los que lo saltaron por primera vez ya no están en las unidades y son otros los que tiene que seguir manteniendo el listón.

PREPARACIÓN

La fase de preparación empezó con la redacción del Plan de Acción del Ejército del Aire 2000 (PAEA-00) puesto que en él ya venían contempladas las reuniones entre las unidades participantes, así como la Confe-

rencia Final de Planeamiento, a desarrollar en la Base de Nellis. Los contactos con la USAF, a medida que se fue aproximando la fecha de ejecución se van convirtiendo en una lucha "cuerpo a cuerpo" entre el jefe de la Agrupación Aérea Táctica, el Agregado Aéreo en Washington y los representantes del Mando del Apoyo Logístico (MALOG) en Estados Unidos por un lado y el Project Officer del Ejercicio y los representantes del Air Combat Comand americano por el otro. Cierto es que en estos contactos y reuniones ambos bandos buscan el mismo fin, que no es otro que realizar un buen ejercicio.

Por lo que concierne a las unidades participantes su preparación se divide en dos campos: las tripulaciones y los aviones. A la hora de seleccionar qué pilotos y tripulaciones van a participar, los jefes de escuadrón se encuentran ante la tesitura de buscar un equilibrio entre aquellos que no han ido anteriormente, pero que cumplan unos mínimos de calificación en el avión y en el idioma inglés, y al mismo tiempo nombrar a un mínimo de pilotos expertos para que el conjunto dé la talla adecuada. Una vez decidido quién va a participar, el esfuerzo de instrucción de la unidad se decanta en beneficio de aquellos que van a volar en el Red Flag. Esto último es difícil de comprender, aquellos que van a volar en el ejercicio, que al fin y al cabo son vuelos de instrucción, necesitan vuelos de instrucción antes de ir. La única explicación es que al Red Flag no se va a aprender, se va a aplicar lo que se sabe en un ambiente lo más cercano a la realidad que uno pueda imaginar.

En lo referente a la preparación de los aviones, el problema al que se en-

frentan las unidades es al de poner a punto los aviones que se vayan a emplear y determinar que repuesto se va a llevar, eso sí, teniendo en cuenta que aquí, en España, la unidad tiene que seguir operando.

Un punto clave de esta fase es la Conferencia Final de Planeamiento que se realiza en la base aérea de Nellis. Aquí es donde el "cuerpo a cuerpo" llega casi hasta las últimas consecuencias. Son muchos los escua-

drónes que hacen escala en aquellas bases por donde va a pasar el grueso de la Agrupación Aérea, es decir, Lajes, en las Azores, y la base aeronaval de Oceana, en la Costa Este de Estados Unidos. El motivo de realizar estas escalas es coordinar los apoyos necesarios tanto para los aviones como para las casi trescientas personas que componen la Agrupación.

EL CRUCE DEL ATLÁNTICO

Según el calendario previsto, el 20 de febrero salía el primer T-10 con los equipos avanzados que iban a preparar el paso del resto de la Agrupación por Lajes y Oceana, así como la llegada a Nellis.

El "salto del charco" es, sin lugar a dudas, la parte más crítica y la que requiere una mayor preparación. Este año se ha elegido una ruta que va más al sur que en años anteriores. El motivo ha sido evitar en lo posible los alternativos en Terranova y la costa canadiense y utilizar Bermudas como alternativo, cuanto más al sur mejor meteorología y, además, el viento en cara a la ida no es tan fuerte.

Esta ruta ha obligado a realizar unos cálculos milimétricos a la hora de decidir los puntos de reabastecimiento. La condición más restrictiva a la hora de planear el "salto" es que desde cualquier punto de la ruta, si a un

F-18 (C-15) le fallara un motor, éste debe ser capaz de llegar con un solo motor al campo alternativo más próximo. Para mayor cúmulo de despropósitos, el fallo del motor puede ser ocasionado por la ingestión de la lanza de repostado al romperse durante la maniobra de repostado en vuelo. Es decir, un piloto de F-18 podría encontrarse con un motor parado, sin posibilidad de reabastecer en vuelo y ro-



Un aspecto muy importante de este ejercicio es que permite a las unidades del Ejército del Aire trabajar con otras unidades y confirmar que las tácticas y procedimientos empleados siguen en vigor, permitiendo además estar al día en los avances producidos en el campo tecnológico.

drónes que participan en este ejercicio y todos tienen necesidad de aparcar sus aviones cerca de su hangar de mantenimiento, de tener una habitación suficientemente grande en el edificio del Red Flag, taquillas para el equipo personal, etc... Y lo que es más importante, negociar el número de salidas, el tipo de misiones y el tipo de armamento a emplear.

Tanto a la ida como a la vuelta se



Los C-15 del Ala 12 realizaron misiones de ataque al suelo y de combate electromagnético lanzando misiles HARM contra los radares enemigos.

deado de agua por todas partes. Teniendo en cuenta que "Murphy" siempre está al acecho, hay que ponerse en el peor caso y éste es encontrarnos en esta situación en las proximidades de las coordenadas 38° norte y 49° oeste. En este punto de la ruta se está a 600 millas náuticas de San Juan de Terra-nova, 850 de Bermudas y 1.040 de Lajes. Puesto que Saint Johns se descartó como alternativo por la alta probabilidad de tener malas condiciones meteorológicas, desde ahí se necesitarían 15.400 libras de combustible para llegar a Bermuda, teniendo en cuenta que la capacidad máxima del F-18 con los tres bidones externos es de 16.500 libras y que consume casi 6.000 libras por hora, para no dejar que la cantidad de combustible baje de ese "bingo" de 15.400 libras, llegando a ese punto situado en medio de ningún lugar, hay que efectuar los reabastecimientos prácticamente cada 10 minutos.

Por otro lado, teniendo en cuenta una de las características del planeamiento militar que es la de no dejar nada al azar, si por cualquier motivo un piloto de F-18 se ve obligado a eyectarse, hay un Fokker-22 del 802



C-135FR francés en el aparcamiento de Nellis poco antes de iniciar el viaje de regreso.

Escuadrón que ha despegado desde Lajes y un P-3 que ha despegado desde Oceana, que han coordinado su ruta y horarios y que además están enlazados por radio con los cisternas, su misión es estar sobre el posible naufrago en menos de una hora desde la ejección. Estos aviones llevan a bordo PJ's (Pararescue Jumpers) de la EZAPAC cuyo cometido es saltar con el equipo adicional necesario pa-

ra garantizar la supervivencia en el mar del piloto hasta que sean rescatados por un helicóptero o un barco.

Si bien el vuelo de ida se realizó tal y como estaba planeado, el vuelo de regreso se vio afectado por una meteorología adversa que obligó a demorar el cruce 48 horas. Cuando se estudia la meteorología que afecta a un vuelo de estas características hay que tener en cuenta muchos factores: las



Línea de KC-135 norteamericanos. Gracias a los cisternas, los aviones de defensa aérea podían permanecer más tiempo en el aire y proporcionar protección contra los cazas enemigos.

condiciones en la base de salida, el viento a nivel de vuelo, la nubosidad y turbulencia en los puntos de repostado, el pronóstico en la base de llegada, el tiempo en los alternativos y las condiciones del mar ante el supuesto de una eyección. Esta vez el factor que obligó a demorar la salida fue que el viento cruzado en Lajes estaba fuera de límites.

Cuando finalmente las condiciones lo permitieron se despegó de Oceana. En este tramo las instrucciones eran que si al llegar a las proximidades de Lajes había suficiente combustible para llenar los cazas y que estos siguieran hasta Torrejón que siguieran. Y así se hizo en parte, de los ocho cazas, reabastecidos por tres cisternas, hubo combustible suficiente para que cuatro cazas llegaran hasta Torrejón, después de un vuelo de 7 horas y 20 minutos, los otros cuatro y los cisternas tomaron en Lajes. En esto también éste ha sido el primer Red Flag en el que se ha cruzado el Atlántico sin escalas.

Tanto para la ida como para la vuelta se contó con la colaboración de dos aviones cisterna C-135 franceses. Esta colaboración se hizo dentro del marco del ATARES. También, dentro del marco del ATARES, se contó con el apoyo de dos C-130 franceses. La Fuerza Aérea francesa desplegó un destacamento en Nellis que iba a participar en el Red Flag a continuación del destacamento espa-

ñol. Así pues, los medios de transporte y reabastecimiento utilizados por l'Armée de l'Air francés para su despliegue iban a regresar de vacío y el Ejército del Aire tenía que enviar sus medios para replegar el destacamento español. El apoyo prestado por Francia será correspondido en futuros ejercicios. Precisamente el ATARES se ha firmado para maximizar el empleo de unos medios tan escasos como son los de transporte y reabastecimiento y, al mismo tiempo, fomentar la cooperación entre las Fuerzas Aéreas Europeas.

No se puede hablar del cruce del Atlántico sin hacer referencia a los CN-235 (T-19) del Ala 35. Este

avión debido a su menor radio de acción y al no tener capacidad de recibir combustible en vuelo está obligado a hacer escala en Terranova. Esto no tendría mayor inconveniente si fuese otra época del año, pero en invierno es un factor a tener en cuenta. De hecho, en el vuelo de ida la salida de Saint Johns se demoró 24 horas debido a la insuficiente visibilidad, y en el vuelo de regreso, que tenía previsto hacer escala y despegar al día siguiente, se salió tan pronto como el avión estuvo repostado puesto que se avecinaban fuertes tormentas de nieve y posiblemente el campo estaría cerrado varios días. Los aviones llegaron a Lajes después de una jornada próxima al límite del periodo de actividad de las tripulaciones.

EL EJERCICIO

La historia del Red Flag se remonta a hace más de veinticinco años, en concreto al 29 de noviembre de 1975, fecha en la que empezó el primer ejercicio, aquella vez participaron 37 aviones y se realizaron 552 salidas. El último en el que ha participado el Ejército del Aire se ha llevado a cabo entre el 5 y el 16 de marzo pasados, ha habido un total de 118 Aviones y se han realizado más de 1.100 salidas. Cada año pasan por la base aérea de Nellis unas 250 unidades con aproximadamente unos 750 aviones y se realizan una media de 12.000 salidas.



Los C-17 de la USAF también participaron en este ejercicio realizando misiones de transporte aéreo táctico.

La fecha del primero de estos ejercicios está íntimamente relacionada con el final de la Guerra de Vietnam, 30 de abril de 1975, guerra que, además de la derrota sufrida, se saldó con un dramático número de derribos de aviones norteamericanos.

En la Guerra de Corea (junio 1950-julio 1953) la relación de derribos en combate aire-aire fue de 10-1 a favor de Estados Unidos, en Vietnam esta proporción cayó a 2-1 como máximo, llegando a estar por debajo de 1-1. Uno de los factores que influyó en este resultado, aparte de la falta de experiencia, fue la mala instrucción de los pilotos. Como consecuencia de las lecciones aprendidas en esta guerra se diseñó el escenario del ejercicio Red Flag. El objetivo de este ejercicio no es sólo aumentar las posibilidades de supervivencia en combate de las tripulaciones, sino que además aumente el porcentaje de bombas que alcanzan el objetivo en escenarios donde el nivel de amenaza es alto, tal y como ocurre en caso de conflicto real.

En la Guerra de Corea la estrategia seguida por la Fuerza Aérea norcoreana fue la de combatir a la USAF en el aire. En la Guerra de Vietnam la estrategia norvietnamita fue la de impedir que las bombas norteamericanas alcanzasen sus objetivos. Para ello los objetivos más importantes fueron protegidos con misiles superficie-aire y artillería antiaérea, lo cual obligaba a los pilotos a intentar evitar ser derribados mientras apuntaban sus armas, el resultado era que un elevado porcentaje de bombas no hacían blanco. Por otro lado los pilotos norteamericanos tenían que hacer frente a la caza enemiga, cuya simple presencia les obligaba a soltar sus bombas para poder combatir en mejores condiciones.

El resultado era un combate disimilar entre aviones como el F-4 Phantom, poco apto para el combate cerrado, siendo una de sus deficiencias la de no disponer de cañón, y el MIG-21 mucho más apto para el combate cerrado. Además, en este caso concreto, aunque el F-4 disponía de misiles guiados por radar, no los podía emplear porque las reglas de enfrentamiento (ROE - Rules Of Engage-



En el extremo de la lanza de repostado se puede ver el BDA (Boom Drogue Adapter) que sirve para poder repostar a los cazas equipados con lanza, como el EF-18.

ment) les obligaban a identificar visualmente al enemigo y una vez dentro del alcance visual esta ventaja tecnológica ya no era un factor a tener en cuenta. Lo que sí era un factor negativo a tener en cuenta era la deficiente instrucción en combate aire-aire entre aviones de diferentes características, este tipo de instrucción se estaba realizando entre aviones del mismo tipo.

El escenario del Red Flag se creó para cubrir todas estas carencias, es el más próximo al combate real al

que se puede enfrentar un piloto en tiempo de paz. Además de combatir contra todo tipo de amenazas (misiles superficie-aire, artillería antiaérea, cazas, e incluso sufrir interferencia en las comunicaciones) hay que integrar diversos sistemas de armas para sacar el máximo rendimiento de cada uno.

En el Red Flag 01-03, 03 por ser el tercero que se realiza este año, se ha contado con aviones de superioridad aérea como el F-15, de combate electromagnético como el EA-



El F-16 ha realizado en este ejercicio misiones de combate electromagnético y ataque al suelo en el bando azul y combate aire-aire en el bando de la fuerza de oposición.



El EA-6B ha realizado misiones de combate electromagnético, tanto interfiriendo los radares de los misiles superficie-aire, como lanzando misiles anticorradiación.



Los Harrier británicos participan en este ejercicio.

6B, el F-16CJ y el EF-18 con los misiles HARM, aviones de ataque al suelo como el Harrier, el Tornado, el F-16CG y el EF-18, con aviones de transporte como el C-17, el C-130, el C-160 y el CN-235, helicópteros de SAR de combate como el CH-47, cisternas como el KC-135 y el B-707, aviones E-3 AWACS y, además, fuerzas de operaciones especiales.

El fruto de la instrucción que se recibe en este ejercicio son los resultados obtenidos tanto en la Guerra del

Golfo, donde sólo hubo 68 derribos, como en la Guerra de Kosovo, donde sólo hubo dos derribos. De estas cifras, el balance particular en el combate aire - aire fue de 33 derribos iraquíes frente a un único derribo aliado y en Kosovo fue de 6 derribos yugoslavos frente a ninguno aliado. Además, las bombas cayeron sobre los objetivos, prueba de ello es que la campaña terrestre en la Guerra del Golfo duró cien horas y apenas encontró oposición, y en Kosovo ni siquiera hubo campaña terrestre.

RESUMIENDO

Las lecciones aprendidas en este ejercicio no difieren en mucho con las lecciones aprendidas en ejercicios anteriores, lo realmente importante es que han sido aprendidas por los que están actualmente destinados en las Unidades, que son los que, al fin y al cabo, tienen que saberlas, porque son ellos los que, si hay un conflicto, serán los que combatirán.

Que las lecciones aprendidas sean prácticamente las mismas parece difí-



El F-15 ha sido empleado en misiones de superioridad aérea. Su trabajo consistía en derribar los cazas enemigos que estaban esperando a las fuerzas propias y después mantenerse en la zona proporcionando escolta ante la previsible llegada de nuevos cazas enemigos.



En las misiones de ataque al suelo.



Los Tornado alemanes también participaron en misiones de ataque al suelo.

cil de entender, pero tiene su explicación. La teoría es lo que se pasa de unos a otros, pero la experiencia la tiene que adquirir uno mismo. El tener la oportunidad de aplicar lo que uno ha estudiado es algo muy importante porque le permite sacar sus propias conclusiones, aunque sean las mismas que le han enseñado.

Otro aspecto muy importante es que este ejercicio permite a las unidades del Ejército del Aire trabajar con otras unidades y confirmar que las tácticas y procedimientos empleados

siguen en vigor y, además, permite estar al día en los avances producidos en el campo tecnológico.

Para finalizar, sólo queda señalar que la realización de este ejercicio prepara al Ejército del Aire para afrontar los retos marcados por la Directiva de Defensa Nacional 1/2000. En esta Directiva se establece que la concepción estratégica española debe estar acorde con el escenario estratégico actual, caracterizado por la ausencia de una amenaza clara y definida y por la

aparición de riesgos asimétricos, crisis y conflictos en muchas regiones del mundo que pueden requerir una respuesta por parte de España.

Para realizar estas nuevas misiones es necesario proyectar y sostener nuestras fuerzas para operar más allá de nuestras fronteras. Esto no es ni más ni menos que el Red Flag, se ha proyectado una fuerza compuesta por ocho cazas, cinco transportes, un cisterna y fuerzas de operaciones especiales a una distancia de 10.000 km y se ha estado operando durante dos semanas ■