

la prioridad de las misiones reales, ha impedido sacar el máximo partido de las posibilidades de entrenamiento que brinda esta ocasión única.

Volviendo a la complejidad del sistema de armas F-18 y a la limitación en tiempo y dinero para realizar el entrenamiento de las misiones asignadas, es necesario insistir en el replanteamiento de la programación de las Unidades. Por ejemplo, un piloto tiene que ser capaz de estar operativo en el lanzamiento de bombas láser, misiles Maverick, HARM, ataques radar, combate aéreo, etc. y además desarrollar su labor en los distintos negociados e incluso dar instrucción. ¿Está acorde con esto realizar una misión SIME? Esta misión es para el entrenamiento de controladores de combate que quizá podría ser practicado en el estupendo simulador de Cuatro Vientos.

Aunque muchas veces se confunde capacidad con role, lo que de verdad se debe plantear es: ¿En qué papeles van a estar permanentemente especializados los pilotos? ¿En cuánto tiempo son capaces de especializarse en un determinado tipo de misión?

En el Deny Flight el Grupo 15 ha demostrado ser capaz de realizar un excelente papel a costa de mermar su entrenamiento. En el mes de abril se inició de nuevo el proceso de adiestramiento, y se pudieron aprovechar las lecciones aprendidas en Bosnia Herzegovina.

Una de estas lecciones es que es necesario especificar claramente el rol de las Unidades, estableciendo las limitaciones específicas para determinadas misiones y tratando de tener una continuidad de criterio. De esta forma, las unidades se entrenarían adecuadamente y el mando sabría exactamente lo que son capaces de hacer.

Otra lección sería, quizás, la necesidad de distribuir de una forma más realista las horas de adiestramiento, de ejercicios y de utilización de la Fuerza, si bien podría hacer necesaria la revisión del propio PAEA.

## DENY FLIGHT: RESPONSABILIDADES DE LA SECCION DE AIRE-SUELO DEL GRUPO 15

J.A. SAENZ DE TEJADA  
*Capitán de Aviación*

**D**ESDE que en mayo de 1994 se atisbó la seria posibilidad de que el Grupo 15 pudiera convertirse en un participante más en la operación «Deny Flight», la sección aire-suelo de este Grupo comenzó a difundir la información que, tiempo atrás, fue elaborando en relación a la citada operación, a la vez que se encargó de planear y coordinar un correcto entrenamiento de las tripulaciones, siempre en función del escenario en el que se iba a actuar.

Por esta razón se considera conveniente reflejar, de alguna forma, lo que la sección aire-suelo hizo antes del despliegue, y que fue la pieza fundamental del entrenamiento de los pilotos en este rol. Pero a su vez no se debe olvidar que el conflicto que se está viviendo en Bosnia-Herzegovina es muy cambiante y por lo tanto, la sección aire-suelo debió velar por el entrenamiento de las tripulaciones en su más alto grado en concordancia con las circunstancias evolucionantes que envuelven el conflicto y en definitiva, el escenario en el que nuestros pilotos se desarrollaron durante su participación en la operación Deny Flight; es, por esto, por lo que de igual forma se considera interesante dejar constancia de lo que la sección aire-suelo llevó a cabo durante el despliegue.

Tomando pues como puntos de referencia en el tiempo esas dos fases anteriormente reseñadas, se verá, a grandes rasgos, cual y cómo fue la contribución de la sección aire-suelo a la preparación que nuestros pilotos han mostrado en esta operación multinacional.

### ANTES DEL DESPLIEGUE

- La sección aire-suelo se encargó de la recopilación, elaboración y difusión de la información que relativa al rol aire-suelo (BAI «Battle Air Interdiction», RECE «Reconnaissance», SU-

CAP «Surface Cap», CAS «Close Air Support») aparece en la OPORD y el OPLAN 40101 relativos a la operación «Deny Flight».

- Entrenamiento de las tripulaciones en misiones CAS en escenario de baja amenaza. Se realizó:

. El planeamiento de las tácticas a seguir.

. La creación de las guías de misión.

Hay que destacar en los anteriores dos puntos, la colaboración especial que la sección aire-suelo ha tenido por parte de los capitanes del grupo que con anterioridad habían desempeñado la función de FAC en Bosnia-Herzegovina y que ayudaron a establecer los procedimientos que en misiones de este tipo se venían desarrollando en el teatro de operaciones; de igual forma el capitán de la USN, que como piloto de intercambio forma parte del Grupo 15, colaboró en la confección de la fraseología que se utiliza en el diálogo piloto-FAC.

. Petición del apoyo pertinente a los organismos correspondientes para el desarrollo de las citadas misiones. Entre estos organismos cabe destacar:

a) *Centro Cartográfico y Fotográfico del Ejército del Aire:*

Gestión de un avión para la realización de fotografías (escala 1:10.600) de algunas áreas de los sectores de trabajo en la Base Aérea de Zaragoza, para el entrenamiento de los pilotos en las misiones CAS.

b) *EZAPAC:*

Con el fin de proporcionar FAC's para la conducción de los aviones del Grupo 15 en las misiones CAS dentro de la LED-98 Norte.

c) *Polígono de Tiro de Bárdenas:*

Desplazando un piloto del Grupo 15 que hiciera de FAC, para de esta forma coordinar la conducción de los aviones sobre objetivos puntuales y a la vez

permitir al piloto el entrenamiento en el lanzamiento de armamento.

- Participación del Grupo 15 en ejercicios de índole internacional («Cold Fire» Neuburg-Alemania) y nacional («Acuario» Badajoz, y colaboraciones con el Ejército de Tierra), que por su naturaleza estaban íntimamente ligados a la futura misión del grupo en la operación Icaro.

En el ejercicio Cold Fire, además de practicar misiones CAS, se trabajó intensivamente con el misil Harm y los ALQ's en el polígono de guerra electrónica (Polygone) que Francia, Ale-

mento real en el polígono de Bárdenas.

- Recopilación de toda la información OTAN (ATP's, MC's, etc.), que pudiera afectar al desarrollo de las operaciones aéreas a efectuar durante la operación «Deny Flight».

### DURANTE EL DESPLIEGUE

- Establecimiento del sistema adecuado (creación de fichas) para la elaboración y posterior difusión a las tripulaciones de toda la evolución de la información relativa a aire-suelo que

de conducciones, éstas eran efectuadas por los TACP's que se encontraban destacados dentro del territorio de Bosnia y que al igual que los pilotos recurrían a este polígono en busca de entrenamiento. Y Crater-LIR-48A, que colindante con el área terminal de Pescara, servía para el entrenamiento de los AFAC's (Airborne Fac's) e igualmente para nuestros pilotos en el seguimiento de conducciones).

- Participación de los miembros de la sección en la confección de las carpetas de objetivos relativas al teatro de operaciones.



mania y USA comparten en la parte Noroeste de Alemania. Las conclusiones a las que se llegaron fueron muy provechosas.

- Entrenamiento de las tripulaciones en el manejo del FLIR/LTD-R así como la coordinación en el trabajo conjunto que en este tema se desarrolló con el CLAEX (conferencias sobre tácticas a emplear en el lanzamiento de armamento láser en función del escenario en el que se iba a tomar parte, familiarización con la bomba LGTR (Laser Guided Training Round) de entrenamiento láser, así como la participación conjunta en el lanzamiento de este tipo de bombas en el Polígono de Bárdenas).

- Entrenamiento de las tripulaciones en el manejo y lanzamiento de arma-

la operación «Deny Flight» conlleva.

- Adecuación de las tácticas y parámetros de disparo en función de la vulnerabilidad del objetivo.

- Creación de las guías de misión de entrenamiento en los polígonos aire-superficie italianos, que el Centro de Operaciones Aéreas Combinadas (CAOC) pone a disposición de las unidades participantes en la operación «Deny Flight» para el entrenamiento de los pilotos y FAC's en las misiones de apoyo aéreo cercano (Maniago-Cellina Meduna, que a tan sólo 5 NM en prolongación de la pista 05 de Aviano ha servido como método de entrenamiento muy eficaz para todos los pilotos españoles, pues además de dar la posibilidad de realizar un gran número

### CONCLUSIONES

Como se puede deducir a través de lo expuesto, el entrenamiento de los pilotos para este tipo de escenario no ha sido fácil. Conscientes desde el principio de la dificultad de la misión encomendada, la sección aire-suelo del Grupo 15, al igual que cada una de las subsecciones que lo componen, ha trabajado duro, trasladando su «modus vivendi» a tierras italianas donde el mayor empeño ha sido y es dejar el pabellón español en el lugar que le corresponde.

Desde estas líneas el agradecimiento a todos los que, directa o indirectamente, han ayudado a alcanzar esa meta. •