



Tigres contra elefantes F-18 contra Hércules

FRANCISCO BRACO CARBO

Capitán de Aviación

FOTOGRAFÍAS: JOSÉ LUIS PIAZUELO FERRER

Sargento 1º de Aviación

ERA otro vuelo de instrucción de lanzamiento de cargas en la zona de Ablitas. Como siempre, en el briefing previo al vuelo, se iba a plantear un escenario en el cual se incluía una supuesta amenaza y se iba a cruzar por una zona donde había caza enemiga, pero a diferencia de otros vuelos en éste la amenaza era "real": los "Ebros" del Grupo 15 iban a estar

allí, acechando a los "Dumbos" del Grupo 31.

Al llegar a las proximidades de la "zona de combate" se completaron las listas de procedimientos, se adoptó una formación defensiva y cada tripulante se hizo cargo de su sector de vigilancia visual.

"Caza a la cola del punto" fue la llamada del supervisor de carga del

avión líder que desató el combate.

Este vuelo tuvo lugar el 2 de febrero. Encontrándose al sur de Huesca dos Hércules y dos F-18, el combate se saldó con un probable derribo por cañón y otro por misil infrarrojo; se realizaron tres disparos de los cuales se perdió alguno. Estas son las conclusiones que se sacaron al analizar las cintas de vídeo grabadas por los F-18.



El Ala 31, a la cual pertenecen el Grupo 15 y el Grupo 31, ha incluido en su programa de instrucción unas misiones, que bajo el nombre de Caza Mayor, pretenden instruir a los pilotos de caza en tácticas ofensivas y a las tripulaciones de transporte en tácticas defensivas en un combate aéreo disimilar. Las lecciones que se pueden aprender en este tipo de misiones puede que algún día marquen la diferencia entre cumplir la misión o quedarse en el empeño.



El saldo hubiese sido distinto si se hubiese dispuesto de dispensadores de bengalas. Produjo satisfacción a las tripulaciones de los "Dumbos" que los "Ebros" reconocieran que no fue fácil.

Es en situaciones como ésta donde se ve el grado de coordinación de una tripulación. El piloto, sentado en el lado izquierdo, no puede controlar todo lo que pasa alrededor de su avión y en un combate tiene que ver a través de los ojos de su tripulación.

Los supervisores de carga tienen que actuar como observadores y tienen que saber distinguir cuando un caza está maniobrando para alcanzar una posición de disparo y cuando está en posición de disparo, en un caso simplemente informará al piloto de la posición del caza y en el otro le "ordenará" que efectúe un viraje de rotura.

El T-10 Hércules, también tiene sus limitaciones y realizando maniobras evasivas, el piloto, movido por

su agresividad, puede llevarlo a sobrepasar estos límites, pero ahí está el mecánico de vuelo para impedirlo, su labor consiste en vigilar los parámetros de los motores y la actuación del avión.

Cada tripulante ve una parte del combate, pero sólo uno puede volar el avión, por eso es importante que exista una perfecta coordinación en una tripulación, y que sea sólo eso: "UNA".



En una situación de combate, el T-10 Hércules puede ser considerado como un difícil adversario para los pilotos de caza. En vuelo a alta cota las posibilidades del caza son mayores pero en el vuelo a baja cota las posibilidades de supervivencia del T-10 aumentan considerablemente.

En una situación de combate, el T-10 Hércules puede ser considerado como un difícil adversario por los pilotos de caza. En vuelo a alta cota las posibilidades del caza son mayores pero en el vuelo a baja cota las posibilidades de supervivencia del T-10 aumentan considerablemente.

El Ala 31, a la cual pertenecen el Grupo 15 y el Grupo 31, ha incluido en su programa de instrucción unas misiones, que bajo el nombre de "Caza Mayor", pretenden instruir a los pilotos de caza en tácticas ofensivas y a las tripulaciones de transporte en tácticas defensivas en un combate aéreo "disimilar". Las lecciones que se pueden aprender en este tipo de misiones puede que algún día marquen la diferencia entre cumplir la misión o quedarse en el empeño.

El avión de transporte tiene básicamente dos métodos para combatir una amenaza y son: en primer lugar evitarla, para lo cual tiene que saber donde está y planear la ruta en consecuencia, y en segundo lugar evadirse. Una vez que se esté siendo objetivo, de un sistema de armas habrá que actuar para no ser destruido.

La mejor defensa del transporte de combate es "no ser visto". Para ello se debe volar aprovechando el relieve y siguiendo el fondo de los valles, con lo cual se consigue reducir la posibilidad de la detención visual y radar.

Otra ventaja del vuelo a baja cota es la reducción de la capacidad de guiado de los misiles, tanto infrarrojos como de guiado radar, además la proximidad del suelo va a impedir al piloto de caza maniobrar con plena libertad para intentar un disparo de cañón.

Con las limitaciones propias impuestas por la seguridad de vuelo, no hay lugar a dudas de que, en tiempo de guerra, cuanto más bajo más seguro.

Una vez detectado el avión de transporte su defensa radica en no darle facilidades al caza. Las armas de que se disponen para hacer frente a la amenaza aérea son la maniobrabilidad a velocidades relativamente bajas, el menor radio de viraje, una mayor autonomía y el poder soportar un daño parcial y seguir volando. Todo esto hace que un avión de transporte no sea una presa fácil, en contra de lo que pueda parecer.

Cuando han fallado las técnicas de ocultación y seguimiento del terreno y el caza tiene al transporte en contacto visual, maniobrá muy probablemente para ponerse a la cola de aquel, y en cuanto lo consiga tendrá más de medio combate ganado, porque el transporte no tiene cobertura visual en este sector, y no podrá maniobrar adecuadamente para evitar la amenaza.

Si por un lado nos encontramos con la necesidad de mantener a las tripulaciones instruidas para hacer

frente a la amenaza, por otro lado nos encontramos con la necesidad de adecuar los medios aéreos, dotándolos con los elementos necesarios de autoprotección electrónica para, de esta forma, aumentar la supervivencia en combate y garantizar el cumplimiento de la misión.

A todos los pilotos les gustaría tener su avión dotado con los equipos de última generación en todos los campos, comunicaciones, navegación, guerra electrónica..., pero mientras tanto es labor de instrucción el sacar el máximo partido de lo que se dispone.

Además de lo deseable que sería disponer de estos equipos, es evidente la necesidad de recurrir a algún sistema que permita la visión en los 360°. La USAF y la RAF han solucionado este problema dotando a sus C-130 con una especie de "burbuja" o "cúpula" que va instalada en la escotilla superior de la cabina de vuelo. El Ala 31 está realizando las gestiones necesarias para dotar a sus T-10 Hércules con éste mismo sistema.

La teoría dice que el transporte aéreo solo se debe emplear en zonas en las que se tenga superioridad aérea, pero por otro lado la práctica ha demostrado que el transporte se emplea donde haga falta, siendo ésta la razón por la cual tanto las tripulaciones como los aviones han de estar preparados para hacer frente a cualquier amenaza ■