

Don Quijote en el Artico

FRANCISCO JAVIER FERNANDEZ

SANCHEZ

Comandante de Aviación

MANUEL PARRILLA GIL

Capitán de Aviación

OPERAR durante diez días, más de 1500 NM al norte de nuestra base, a una latitud siempre superior al paralelo 63, y en misiones de adiestramiento de gran complejidad (DACT 4 vs 4, JCR con más de 20 aviones implicados) era el reto a superar por el 141 Escuadrón el pasado mes de julio durante el intercambio con el 338 SQN de la RNoAF. Si todo iba bien, cazas españoles operarían al norte del Círculo Polar Artico. Eramos conscientes de que las cambiantes condiciones meteorológicas en esas latitudes podían complicar mucho nuestra misión en Noruega.

Cuatro pilotos alrededor de una mesa, cartas, mapas, fichas Jeppesen, manuales y al fondo el monitor de televisión con la imagen del Meteosat. Uno de los pilotos había vuelto el día anterior de Leuwarden, donde participó en un Air show, y había tenido ocasión de disfrutar de los cumulonimbos sobre Holanda (englamiento de sondas, rotura de algunas antenas, pérdida de indicación de velocidad, punto perdido y pérdida de comunicaciones). Lo último que le pedía el cuerpo era volver a disfrutarlos sobre Noruega.

Dos días antes tuvo lugar un briefing de tácticas, ya que éstas habían variado al no poder contar con el pod de perturbación por motivos técnicos. En realidad todos conocíamos muy bien tanto el misil (AIM 9M) como el avión al que nos íbamos a enfrentar; no en vano los últimos intercambios OTAN fueron con unidades de F-16 turcas, belgas y de la USAF. Ade-





Los pilotos del 141 Escuadrón tuvieron numerosas oportunidades de volar los aviones F-16 del 338 SQN de la RNoAF pudiendo apreciar en toda su belleza los fiordos y glaciares noruegos.

más, durante su estancia en Albacete, pudimos estudiar su forma de combatir y aplicamos nuestras tácticas con muy buenos resultados para nosotros. Las conclusiones noruegas fueron: "You provide us a high value training countering your crazy tactics". En Noruega los condicionantes serían distintos pero en algunas misiones podríamos contar con la ayuda de un equipo GCI de Pegaso.

Con estos presupuestos partíamos de Albacete, dispuestos a cubrir los dos saltos del vuelo de ida con escala en Kleine-Brogel (Bélgica) sin problemas mayores. La llegada a la base de Orland y el posterior vuelo de familiarización del día siguiente



Junto a una fotografía de una formación mixta de aviones F-16 y F-1 sobre un fiordo y otra hecha al regreso de una misión en el Artico, en el resto se aprecian aspectos de las costas noruega, salpicada de multitud de islas así como una instantánea de los pilotos participantes en el intercambio.

rición de la amenaza tradicional soviética y la aparición del nuevo orden internacional. Desde la adquisición del F-16, el escuadrón ha repartido sus misiones de entrenamiento entre la Defensa Aérea y el Apoyo Naval. La situación geográfica del país y su proyección hacia el mar, de la que depende básicamente su economía convertían a la gran flota soviética basada en Murmansk, en la mayor amenaza para la supervivencia nacional.

Noruega desarrolló su propio misil antibuque, el "Penguin", y lo adaptó al F-16, los escuadrones de F-16 serían desde ese momento piezas claves en la defensa naval tanto nacional como de la OTAN. El continuo entrenamiento en este tipo de misiones hace de la RNoAF una de las mejor preparadas en este campo.

La caída de la Unión Soviética ha obligado a la OTAN a cambiar su planteamiento estratégico en Europa, y el resultado inmediato ha sido la creación de las Fuerzas de Reacción Inmediata para su despliegue en el control de conflictos regionales.

El 338 Escuadrón ha relegado la utilización del "Penguin" a un segundo plano y ha enfatizado el entrenamiento en misiones aire-aire, además de estar preparado en enero de 1995 para ser un Escuadrón IRF. Sus pilotos comentaban la posibilidad de sustituir a los F-16 turcos u holandeses en la operación "Deny Flight" en Bosnia.

Para ellos, el intercambio ha supuesto un ensayo de despliegue al flanco sur de la OTAN, ya que desplegó todo el escuadrón con diez aviones. Además han tenido la ocasión de entrenarse contra el Mirage F-1 y el F-18 durante su estancia en España. El entrenamiento en combate disímil en nuestro país es muy apreciado por los escuadrones de defensa aérea de la OTAN.

Indudablemente se han adaptado al cambio, en todas las misiones aire-aire fuimos testigos de su alto nivel de entrenamiento en el combate



fueron sin duda una de las más agradables experiencias de nuestra vida aeronáutica. El recibimiento de dos F-16 que volvían de una misión aire-aire y se nos reunieron para darnos la bienvenida y acompañarnos a inicial, y la incomparable belleza del variado paisaje de nieve, agua, montañas y fiordos que teníamos debajo, y sobre todo el verde dominante fueron presagio de un excelente ejercicio con el desgraciado contraste de una España seca y ardiendo por los cuatro costados.

El 338 Escuadrón de la RNoAF es-

taba en parte de vacaciones y eso requería de los pilotos presentes un doble esfuerzo. Además de esto, los escuadrones de la Base de Bodo, 250 NM al norte, colaboraron continuamente con el intercambio, aunque el mal tiempo habitual allí no nos permitió darles nuestro agradecimiento de forma directa.

UN PROFUNDO CAMBIO

Como la mayor parte de las fuerzas del centro y norte de Europa, el 338 Escuadrón está afrontando la desapa-



aéreo, realmente rápidos en el reparto de papeles y manejo del radar, y muy hábiles en la utilización del Sidewinder "M" en todas las condiciones.

Otro factor interesante, cuando hablamos de operatividad, es su alto nivel de entrenamiento en el vuelo a baja cota aprovechando el terreno. Disponen de zonas de vuelo a baja cota libres de cables, poblaciones, etc. donde pueden realizar entrenamiento a muy baja cota según la calificación hasta por debajo de 100 ft. No utilizan el sistema tradicional de pteo con rumbo y tiempo, sino que dibujan la ruta en curva adaptándola totalmente a los valles y fiordos de tal forma que se aproveche al máximo el apantallamiento del terreno, navegar sin rumbos y adaptándose al terreno requiere un muy alto nivel de interpretación del mapa y de entrenamiento.

INTEROPERABILIDAD

Desde el comienzo del intercambio tuvimos ocasión de comprobar el gran nivel de interoperabilidad de este escuadrón en sus procedimientos, métodos de trabajo y tácticas, es lógico que en este aspecto nos sacarán una cierta ventaja, debido al tiempo que llevan actuando como escuadrones integrados en la OTAN.

Pero tal vez el aspecto más destacable por su curiosidad sea la utilización del inglés de una forma habitual, en tierra y en vuelo, algo que aún siendo tendencia generalizada en el Ejército del Aire, nos debe llamar la atención, pues es difícil encontrar una fuerza aérea cuya lengua madre no sea el inglés y que "combata" habitualmente en inglés. Como anécdota, antes de viajar a Albacete preguntaron por teletipo si necesitarían intérprete, por supuesto se les contestó que si iban a hablar en noruego iban a necesitarlo.

Todos los pilotos noruegos se forman en Estados Unidos en periodos no inferiores a seis meses, este factor es muy importante desde el punto de vista de la interoperabilidad y desde el punto de vista del dominio del inglés. A esto hay que añadir que prácticamente el 100% de la población noruega maneja el inglés con soltura.

TODO TIEMPO

Durante su estancia en Albacete los pilotos noruegos nos hicieron referencia a las durísimas condiciones meteorológicas del invierno noruego, donde habitualmente nieva, pasan frentes continuamente y es fácil encontrarse con vientos cruzados de 30 o más nudos, pista helada y cumulonimbos, también visibilidad reducida (400 mts.) y techos muy bajos (100 ft.). Afortunadamente el verano no es tan duro, pero nos decían que era extraño tener más de dos días con sol.

La temperatura del agua hacía recomendable el uso de traje antiexposición, y así lo hicimos en todas las misiones sobre agua (un 70%), algo a lo que tampoco estamos familiarizados. Gracias a esto se analizaron los pros y contras de los dos tipos de traje con que actualmente cuenta la Unidad, tras lo cual se ha informado sobre la conveniencia de uno u otro. En cualquier caso siempre que volamos sobre el mar tuvimos en zona uno e incluso más helicópteros del SAR noruego. El SAR disponía de una unidad en la misma base de Orland, por lo que la coordinación de las misiones con el SAR se hacía directamente.

Los noruegos decían que el sol y el buen tiempo que estábamos teniendo lo habíamos llevado nosotros de España. No obstante, el tiempo que estuvimos en Noruega esperamos el fatídico frente ocluido, con cumulonimbos embebidos y techos muy bajos. Al final llegó el frente, el último día del intercambio.

Por suerte, la única misión que cancelamos durante nuestra estancia en Noruega fue por la meteorología, y se canceló porque durante el paso del frente estuvimos casi toda la mañana por debajo de nuestros mínimos. A pesar de esto, despegaron aviones noruegos de Orland y de Bodo. Los de Bodo tuvieron que irse a los alternativos, los de Orland se recuperaron en condiciones límite.

Hay que destacar aquí el excelente estado de las radioayudas y luces de pista, y el gran nivel de entrenamiento de los pilotos en vuelo instrumental, nivel conseguido a fuerza de operar continuamente en condiciones



muy duras. Dependiendo de la calificación del piloto, llegaban a tener mínimos para el despegue en F-16 de 400 m. de visibilidad y "cero" pies de techo. Eso para nosotros es difícil de conseguir, pues nuestro buen clima no nos deja muchas ocasiones para practicar.

EL DESCONOCIDO VECINO SUECO

A pesar de su proximidad y de sus afinidades históricas, lingüísticas, etc., la Fuerza Aérea sueca sigue siendo un auténtico desconocido para sus vecinos. Su neutralidad les hace mantenerse al margen de todo tipo de colaboración en materia de defensa con otros países. La única colaboración existente consiste en unos vuelos de navegación de aviones noruegos para familiarizarse con los posibles alternativos de emergencia en territorio sueco.

El celo sueco evitando que se sobrevuele su territorio fue puesto de manifiesto en el briefing de las misiones en las que se corría el riesgo de penetrar en Suecia. A la llamada "Brass Monkey", emitida en canal de guardia, todos los aviones implicados en la misión debían poner rumbo oes-



Junto a una vista del bello panorama noruego, la tradicional paella española en tierras noruegas.

un recorte en las plantillas y una creciente escasez de personal de reemplazo.

MENOS FRIOS

La frialdad de los habitantes del norte es un tópic habitual, y en parte cierto. Pero desde que llegamos a Orland recibimos muestras de camaradería y se nos trató de una forma que se puede llamar de todo menos fría.

Durante los días de operaciones no hubo muchas posibilidades de conocer de cerca la forma de vida y diversión de los noruegos. Las actividades

sociales y el escaso número de habitantes del pueblo donde estábamos alojados lo impidió. Únicamente durante el fin de semana en la ciudad de Trondheim pudimos conocer de cerca el ambiente noruego, y aunque no era el hervidero que puede ser una ciudad española en verano, se parecía en parte, incluso a veces se parecía totalmente. Para los aficionados a la pesca, sólo resta confirmar la calidad de los caladeros nórdicos donde se sigue faenando con artes tradicionales.



te hasta cruzar línea de costa o reconocer territorio noruego. Las propuestas noruegas para efectuar entrenamientos conjuntos no han tenido eco en los responsables de la política de defensa sueca.

RECURSOS HUMANOS

Noruega es un país con una superficie que es dos tercios la de España con casi el doble de longitud y graves problemas de comunicacio-

nes y de accesibilidad. Sin embargo, su población es la décima parte que la española y se concentra básicamente en la región situada al sur de Oslo.

Con esta densidad de población, es comprensible que dada la escasez, los recursos humanos se gestionen con gran eficacia. Y este aspecto está realmente optimizado en el ejército en todas las facetas. Un punto realmente interesante en un momento en que nuestras Fuerzas Armadas afrontan

RESULTADOS

Cuando un escuadrón sale al exterior, el objetivo es mejorar el adiestramiento de sus componentes en un entorno diferente al habitual. En cuanto a este intercambio, los resultados han sido muy positivos, consiguiéndose un aumento de la interoperabilidad del 141 Escuadrón, una familiarización en un ambiente diametralmente opuesto a nuestro escenario habitual y un conocimiento mayor de los escuadrones OTAN. Además, cazas con bandera española han combatido (en entrenamiento) por encima del Círculo Polar Ártico.

Don Quijote, finalmente, sobrevoló el Ártico ■