

Red Flag

un ejercicio con solera

Hay unos cuantos ejercicios en el mundo de la aviación de caza que destacan sobre el resto. Participar en ellos supone un esfuerzo económico y organizativo muy importante para cualquier fuerza aérea, que se ve compensado sobradamente con el rédito obtenido, principalmente en adiestramiento y en presencia internacional.

Acabaron los tiempos del NOMAD, donde tenían lugar cada año los mayores enfrentamientos aire-aire en un polígono instrumentado que se volaban en la vieja Europa. Continúa activo el TLP (Tactical Leadership Programme), centro de excelencia donde se forman cada año en liderazgo táctico decenas de pilotos y que a partir del mes de noviembre de este año tendrá su sede en Albacete. Al otro lado del Atlántico, se suceden los Maple Flag en Canadá, y

mientras, otros países intentan sacar la cabeza ofreciendo su espacio aéreo a nuevas oportunidades de entrenamiento.

Sin embargo, hay un ejercicio que destaca sobre los demás por diversos motivos y es conocido allá donde vuele un piloto de caza: el Red Flag. Y lo es por su tradición e historia, que arranca en los años inmediatamente posteriores a la guerra del Vietnam, momento en el que se hizo imprescindible corregir una serie de amargas lecciones aprendidas durante el conflicto. También por los medios puestos a disposición de las unidades para simular con detalle el vuelo de combate. Y por los sistemas utilizados para obtener de cada misión todas las enseñanzas posibles, medios que mejoran año a año y se adaptan a la situación estratégica internacional.

El Red Flag es consecuencia de los resultados obtenidos por la USAF en los conflictos del Sudeste Asiático. Una de las pocas cosas buenas que salieron de aquella guerra fue el redescubrimiento de algunas de las viejas reglas del combate aéreo. Reglas que Estados Unidos había olvidado hacía tiempo, y que tuvo que volver a aprender "por las bravas" en la Guerra de Vietnam.

La razón de ser del Red Flag se basa en un axioma: las probabilidades de supervivencia de un piloto, así como su efectividad en combate, aumentan exponencialmente con el número de misiones que vuela. No hacen falta demasiadas misiones. Diez parece ser el número óptimo. Después de esas diez primeras misiones no se aprecia una gran mejoría, y el nivel alcanzado se mantiene prácticamente constante.

El problema tras estas afirmaciones radicaba en proporcionar a pilotos sin experiencia esas misiones de combate sin exponerles al combate real. El énfasis que la USAF puso después de Vietnam en programas de entrenamiento realistas ya había dado como resultado una fuerza enemiga simulada, los "Aggressors", y un campo de batalla, con sus correspondientes amenazas y objetivos, el polígono al Norte de la Base Aérea de Nellis. Lo que hacía falta era un nexo de unión entre ambos componentes que proporcionase a los pilotos de caza jóvenes la ventaja que necesitaban en el combate aéreo.

La solución se denominó Red Flag, y el hombre que dio con ella no fue otro que Richard M. "Moody" Suter. Lo que él hizo fue viajar por todo el mundo y, literalmente, tomar notas en los bares, es-

Los EF-18M, junto al A-310. Las nieblas en Zaragoza suelen ser testigo de los primeros saltos en cada Flag.

cribiendo en servilletas. Durante sus visitas a bases aéreas, durante y después de la Guerra de Vietnam, obtuvo una larga lista de ideas de la gente con la que habló. Y detectó un punto en común en todas esas conversaciones:

“Nos habíamos quedado cortos con nuestros programas de entrenamiento y preparación para la guerra. Y esa discontinuidad entre lo que hacíamos en tiempo de paz y en guerra nos había salido muy cara.

No es que el entrenamiento de la USAF fuese malo. Simplemente se quedaba corto. Llevaba a los pilotos justo hasta el punto previo a un entrenamiento realista en combate aéreo, y les dejaba ahí colgados.

Así que, nos propusimos desarrollar un programa de entrenamiento cuya estructura no cambiase sustancialmente lo que hacíamos anteriormente, pero que le añadiese una extensión, de forma que pasásemos de una diplomatura a una licenciatura o doctorado.”

Moody Suter no sólo escuchaba, sino que hablaba, y consiguió captar la atención del general Robert J. Dixon, en aquel momento jefe del Mando Aéreo de Combate de la USAF. Y así, en tan sólo tres o cuatro meses, tuvo lugar el primer Red Flag en Nellis AFB, en noviembre de 1975.

En este dossier se recogen análisis e impresiones de varios protagonistas del Flag 08, trozos del día a



El T-17, un histórico fiable y sufrido.

Daniel Fernández de Bobadilla

Daniel Fernández de Bobadilla

día de una aventura que se repite periódicamente en el Ejército del Aire, que implica a mucha gente y numerosos y costosísimos recursos. Una aventura llevada a cabo no sólo por aquellos que van, participan, se entrenan y demuestran la preparación y profesionalidad del Ejército del Aire, sino también por muchos otros que calladamente, desde su puesto de trabajo, hacen que todo sea posible. Una aventura contada en primera persona, desde la trinchera, por profesionales que han vivido en más de una ocasión estas sensaciones, y cuya única ambición es transmitir su experiencia de una manera sencilla y atractiva, el mundo que rodea a los pilotos de caza.



Francisco de Paz Solís

La típica foto del Flag...