

# Las misiones aéreas

**A**hora que nos vamos situando respecto a horarios y funcionamiento del Flag, queda la parte más complicada. Vamos a intentar describir una misión del Flag desde el punto de vista de cada uno de sus componentes.

Veremos el punto de vista de los pilotos del Ala15, su entrenamiento previo, el despliegue, repliegue y el valor del entrenamiento en el polígono de Nellis. Hablaremos de la OCA (Offensive Counter Air), aquellos que se dedican a derribar a los "Aggressors" para que sobrevivan los buenos. Describiremos una misión desde dentro del paquete de ataque, desde la cabina de un cazabombardero. Descubriremos también cómo se desenvuelven los que van a prestar apoyo aéreo cercano (CAS) a las tropas de superficie y cómo se integra la SEAD en todo este entramado de funciones diferentes. Y por supuesto, no olvidaremos el papel de los Mig, aquellos que con sus F-16 y F-15 pintados de lagarto y sus sistemas tierra-aire vienen dispuestos a aguar la fiesta de los grandes paquetes de ataque.

## LA HORA DE LA VERDAD: EL AUTÉNTICO VALOR DEL RED FLAG

### Ala 15, 1 de noviembre de 2008

Ya desde comienzos del 2008 supimos que se acercaba de nuevo nuestro momento: el Mando Aéreo de Combate había designado al ALA 15 como unidad de caza a integrarse

dentro de la Agrupación Aérea Expedicionaria que se generaría al efecto: cuatro años después de la última vez, participaríamos en un Red Flag.

Conforme se acercaban las fechas, la actividad dentro de la Unidad se concentraba más y más en los preparativos: el Grupo de Fuerzas Aéreas, focalizando el entrenamiento de sus pilotos y su personal de apoyo en las misiones que allí se habrían de realizar; y el Grupo de Material, tratando de completar el complicado puzzle de mantenimiento que permitiría desplegar en Nellis las plataformas más adecuadas con el potencial de horas necesario.

El Red Flag 09-1 -el primero del año fiscal americano 2009, que se inicia cada mes de septiembre-comenzó para el ALA 15 el 18 de agosto de 2008. Fue a partir de esa fecha cuando sus pilotos iniciaron el entrenamiento específico para el Ejercicio: misiones de carácter interno que, junto con aquellas programadas por el Mando Aéreo de Combate y en las que se contó con la participación de otras unidades, trataron de reproducir las condiciones que nos encontraríamos en el polígono de Nevada.

Tanto en tierra como en vuelo, los pilotos veteranos de otros Flag transmitían a los que participábamos por primera vez su experiencia en anteriores ejercicios. A nivel operativo, unos procedimientos tácticos normalizados específicos para el ejercicio (SOP o Standard Operating Procedures) tratarían de simplificar a su vez la coordinación interna requerida para las formaciones en las fases de planeamiento y ejecución de cada misión.

En general y pese a sentimos con la confianza obtenida como resultado del trabajo bien hecho en el día a día, en las últimas semanas podía percibirse esa mezcla de tensión e ilusión propia de las grandes ocasiones.

El despliegue fue para nosotros un anticipo de lo que nos habríamos de encontrar durante el Ejercicio. La compartimentación del trabajo hizo que los compañeros del 151 y 152 asignados a cada tramo no pudiéramos apenas coincidir ni durante los períodos de trabajo ni fuera de ellos. Por ese motivo, aquellos que fueron designados para llevar a cabo el cruce del "charco" apenas tuvieron contacto

El punto clave tiene la formación con su líder sobre la espera, antes del "push", en el desierto de Nevada.

con los que realizamos la fase continental del despliegue, al igual que posteriormente y durante los días de Ejercicio la alternancia de períodos diurno y nocturno entre escuadrones apenas permitió el contacto con los compañeros asignados al otro período.

Sin apenas incidencias de importancia, nos encontramos en la ciudad de Las Vegas según la secuencia de tiempo prevista.

Mientras el personal de apoyo se encargó de la ins-

ta la -



cción de nuestros equipos informáticos, y el de mantenimiento del despliegue de todo su material, se llevaron a cabo los preceptivos vuelos de navegación con el objeto de familiarizar a las tripulaciones con los procedimientos locales de la Base Aérea de Nellis y el Polígono de Nevada. Tras una serie de briefings acerca de las reglas de entrenamiento que debían ser respetadas durante todo el Ejercicio y una descripción de la secuencia a seguir a lo largo de cada misión, todo estaba ya listo para comenzar el Red Flag: había llegado la hora de la verdad.

El edificio del Red Flag se corresponde con el típico patrón de instalación de la USAF: austero en la calidad de construcción, meramente funcional en la decoración pero con un considerable despliegue de recursos técnicos. La temperatura dentro de él también se correspondía con lo habitual, con el aire acondicionado a pleno rendimiento a cualquier hora del día.

Y fue en dicho edificio donde empleamos innumerables horas en planear y analizar cada una de las intensas misiones en las que participamos. En este caso y como novedad táctica más importante, se incluyó la participación de nuestras formaciones en misiones de Time Sensitive Targeting como

complemento a las misiones de interdicción preplaneadas de corte más "convencional". Conviene destacar que la asignación de objetivos llevada a cabo tanto a nivel de decisión de Mando como a nivel táctico se desarrolló de acuerdo con los procedimientos llevados a cabo en distintos escenarios reales en los que se están realizando este tipo de misiones, entre los que destaca ISAF en Afganistán.

Sin entrar en valoraciones subjetivas acerca de los resultados finales alcanzados en el Ejercicio, existe un elevado nivel de satisfacción entre los pilotos del Ala 15 con respecto al gran aumento de capacidades que ha supuesto la Mid-Life Upgrade o MLU en el EF-18 (precisión en el posicionamiento, capacidad de interrogación del SIF en todos sus modos, data-link entre aviones vía IDM –Improved Data Modem-...), gracias a la cual nuestros aviones pueden mantenerse a la altura de las nuevas exigencias impuestas por las necesidades de la evolución tecnológica.

Para el Ala 15, además, éste ha sido el segundo Red Flag en el que se ha participado en escenarios nocturnos con gafas de visión nocturna (NVG). El Ejercicio ha servido, por tanto, para consolidar esta capacidad que multiplica las opciones de empleo táctico de sus formaciones durante la noche. En este sentido debe destacarse la enorme utilidad de un Ejercicio como éste, pues las misiones llevadas a cabo sobre el desierto de Nevada han sido – sin ningún género de dudas – las operaciones nocturnas de mayor complejidad llevadas a cabo hasta la fecha por nuestra Ala.

El repliegue de los medios aéreos

de la Agrupación se realizó empleando la Base Aérea de Langley como trampolín de cara al salto del Atlántico (base de F-22 Raptor situada a apenas una hora de Washington DC). Para cumplir con la hora requerida de llegada y debido a la gran diferencia horaria existente, el despegue del último salto tuvo que hacerse sobre las 03:00 AM hora local en Vir-

Entrando en pista con dos Mk-82 en el central de ala.



Daniel Fernández de Bobadilla

ginia. En dicha misión se realizaron siete reabastecimientos, el primero de los cuales tuvo lugar durante la noche a escasas millas de la ciudad de Nueva York, habiéndose tenido el privilegio de disfrutar de una vista increíble de la Gran Manzana, sólo enturbiada por las condiciones meteorológicas reinantes en la zona.

Coincidiendo prácticamente con el ocaso y tras casi ocho horas de vuelo, los ocho EF-18M del Ala 15 tomaban tierra en la pista 30L de la Base Aérea de Zaragoza donde fueron recibidos en persona por el general jefe del Mando Aéreo de Combate, quien, acompañado por el coronel jefe del Ala 15, esperaba a las orgullosas tripulaciones a pie de avión. Pasarían aún unos días hasta considerarse completado el repliegue de todo el personal participante y el material empleado en el ejercicio.

Como suele pasar en un mundo tan dinámico y cambiante como el aeronáutico, las mentes de todos aquellos que estuvimos plenamente dedicados a la realización del ejercicio están ya puestas en nuevos proyectos y desafíos. Pero las lecciones aprendidas en la ejecución de las misiones del Red Flag 09-1 permanecen con nosotros: han pasado ya a engrosar nuestro baúl de experiencias de manera individual y colectiva, de modo que se puede concluir que -en ambos aspectos- el Ejercicio ha contribuido enormemente a mejorar nuestra preparación para el combate. De eso no cabe ninguna duda.

Por otro lado, y como puede suponerse, a lo largo de esas semanas tan intensas se han producido un

sinfín de anécdotas. Las diferencias culturales con los EEUU y lo pintoresco de la ciudad que nos acogió se prestaron a ello con suma facilidad. Aquellas con un carácter más puramente aeronáutico no resultaron gratuitas para nosotros: tuvieron su correspondiente reflejo en el tradicional y simpático “botellero”, listado de pilotos establecido por los jefes de operaciones de cada escuadrón con el objeto de establecer entre sus miembros un ranking en función de sus errores más “veniales”, y mantener vivo así el espíritu de camaradería que debe imperar en toda Unidad de caza. Evidentemente y por el bien de la concordia entre escuadrones hermanos a la vez que amistosamente “rivalos”, los resultados de dicha pugna quedarán dentro de las paredes de nuestro querido edificio de Fuerzas Aéreas, que ambos, junto con el 153 Escuadrón, tenemos el honor de ocupar.

## OCA: OFFENSIVE COUNTER AIR

### Nellis AFB, 27 de octubre de 2008

Offensive Counter Air, también conocido como OAA (Offensive Air to Air), es la parte de una misión LFE (Large Force Employment) que se encarga de la batalla aérea.

La misión de los cazas de la OCA es sencilla: asegurar que todos los bombarderos llegan a su objetivo, lanzan sus bombas y salen del espacio aéreo enemigo sanos y salvos. Para conseguirlo tendrán que enfrentarse a la aviación enemiga, representada en el Red Flag por los F-15 y F-16 de los “Aggressors”.

Sus tácticas no van necesariamente encaminadas a derribar el enemigo, aunque ese sea el mejor resultado posible. Si consiguen que el adversario se retire, pierda terreno, y no sea capaz de amenazar a los bombarderos, habrán logrado igualmente su objetivo.

Desde el inicio del planeamiento, el líder de la OCA (normalmente perteneciente a los Sweepers) trabaja mano a mano con el Comandante de Misión. Es el experto en Aire-Aire, así que debe asesorar al MC en todo lo relacionado con la batalla aérea. Se tienen que tener en cuenta una infinidad de factores a la hora de desarrollar el plan de la OCA. Veamos algunos de ellos.

Vulnerability Time (VULTIME). Es decir, durante cuanto tiempo hay que limpiar la zona. Para ello el MC debe asegurarse que el paquete de bombarderos (coloquialmente conocidos como "mudders", porque son los que "remueven el barro") se comprime al máximo posible. Esto asegurará a los "sweepers" el combustible suficiente para permanecer en zona durante la entrada, ataque y salida de los bombarderos.

Amenaza. Hay que responder a muchas preguntas. ¿Qué medios tiene el enemigo? ¿Dónde están situados? ¿Tenemos superioridad numérica? ¿Qué armamento tienen? ¿Cómo es el entrenamiento de las tripulaciones? ¿Tienen aviones en alerta en las cercanías de los objetivos? ¿Tienen baterías SAM? ¿Dónde están? ¿Podemos neutralizarlas? Y un largo etcétera.

Capacidades de los bombarderos. No es lo mismo defender, por ejemplo, un paquete de Tornado y Mirage 2000D que un paquete de EF-18M, F-16 y F-15E. Los primeros son excelentes plataformas aire-suelo, pero tienen muchas limitaciones aire-aire. Sin embargo, los segundos, además del armamento de superficie, portan misiles AMRAAM y Sidewinder y cuentan con radares muy avanzados.

Nivel de riesgo asumible. Normalmente viene determinado por el JFACC (Joint Force Air Component Commander). Ese nivel de riesgo (bajo, medio o alto) proporciona al jefe de la OCA una vara de medir sobre la importancia de la misión. Establece quién tiene autoridad para cancelarla y quién no, y cuáles son los medios mínimos para continuar la misión. Pero aquello que determina el nivel de riesgo es si las pérdidas propias (derribos) son aceptables para la consecución del objetivo. En este sentido, las misiones del Red Flag son, casi siempre, de alto riesgo. Es decir, la consecución del objetivo de la misión es de extrema importancia para el JFACC en el desarrollo de la guerra y se asume la pérdida (simulada) de aviones y pilotos durante la misma.

Todos estos factores y muchos más se tienen en cuenta durante el planeamiento del COMAO e influyen de manera determinante en las tácticas elegidas.

Se podrían escribir cientos de libros sobre tácticas OCA. Vamos a ver, de forma muy somera, como

actúan los medios OCA en las misiones del Red Flag 08.

Normalmente, se suele acometer al enemigo en superioridad numérica o de armamento y en este Red Flag esto se cumple a rajatabla. Todos los medios participantes se sitúan en espacio aéreo amigo en sus respectivas orbitas de espera. Después de reabastecer de los KC-135 se hace el contacto inicial con el AWACS. Se comprueban las radios encriptadas, el data-link, y los interruptores de armamento en cabina. El MC "pasa lista" para asegurarse que tiene los medios mínimos para continuar. Con esto realizado todo está listo para comenzar.

La tensión se puede respirar en el ambiente. El AWACS actualiza la imagen aérea justo antes de que los primeros aviones crucen la FLOT (Forward Line of Own Troops). Los primeros en hacerlo son precisamente los "sweepers". Entran en el ring antes que los strikers para sanitizar la zona y barrer al adversario.

Lo hacen todos a la vez pero de manera coordinada. Cada formación desde su orbita de espera. Subiendo y acelerando. No debe ser agradable estar en una formación de 4 F-16 "Aggressors" y ver en tu display radar como 12 F-15C se dirigen hacia ti a más de 40.000 pies de altura y en supersónico en una línea que se extiende de Norte a Sur y por donde no hay forma de colarse.

En la cabina del F-15 el data-link entre el AWACS y los demás miembros de la formación permite que la radio quede prácticamente libre. Todos tienen una vista de pájaro del combate con un completo conocimiento de donde está cada miembro de la formación, a quién está acometiendo, quién tiene misiles en vuelo, etc. En la radio sólo se oye la voz del controlador dando la posición de los distintos grupos hostiles.

– "Chalice, two groups, North group bullseye 350/25, 24 thousand. South Group bullseye 270/20 at 16 thousand". Este Segundo grupo está amenazando a la formación de EF-18M que se aproxima a baja cota a su objetivo. El controlador les avisa.

*Dos Mk-82 en centerline.*



Daniel Fernández de Bobadilla

– “Pecos, this is Chalice. Threat BRAH 330/20 16 thousand, kick south”  
 – “Chalice, Pecos Copy. Kicking South”  
 El líder de la OCA ha escuchado esta información y defender a los Pecos acaba de convertirse en su primera prioridad.  
 – “Chalice, Cylon targeting south group. Bullseye 270/20 at 16 thousand”  
 Unos segundos después...  
 – “Chalice, Cylon contact hostile group Bullseye 265/17 at 16 thousand. Fox III away”.

*Dos AMRAAM salen en rápida sucesión de la estación de fuselaje del F-15C y aceleran hacia la posición de los Mig-29 que amenazan a nuestros aviones. Los F-15C lanzadores se dan la vuelta. El misil es autónomo y cada uno de los misiles tiene bloqueado a un avión diferente. Ya prácticamente no hay nada que los pilotos adversarios puedan hacer para evitar su derribo.*

*Unos segundos después, justo cuando los Mig-29 estaban entrando en alcance de sus armas aire-aire y se disponían a disparar sobre los Pecos, dos bolas de fuego en el cielo y la cuenta atrás en el HUD del F-15C confirman los derribos.*

– “Chalice, Cylon Fox III Kill, two hits on bullseye 260/15 at 12 thousand”

– “Pecos, this is Cylon you are free. Continue with the route”

– “Cylon, Pecos Copy. Continuing with the route”.

Una vez más la OCA ha hecho su trabajo y los bombarderos pueden llegar indemnes al objetivo para conseguir 4 dianas y cumplir con su parte del plan.

## DCA: DEFENSIVE COUNTER AIR. LOS MIGS DEL RED FLAG

**Nellis AFB, 29 de octubre de 2008**

Se dirigen a los aviones para una misión de entrenamiento. Desde que llegó a este destino se ha dado cuenta que éste es un vuelo más creativo, que tiene menos que estudiar, menos que preparar...

Los “agresores”; suena bien. Se dedican a eso a agredir, a hacer de malos, a adoptar características de vuelo y de armamento de un posible enemigo; a hacer de “sparring”. Mientras caminan hacia el avión, repasan lo que hace un rato han estado comentando: la misión consiste en conseguir un derribo; la voz “autorizado fuego” es lo que mantiene constantemente en la cabeza.

Incrementar la atrición enemiga no es el objetivo fundamental; hay que crear confusión, engañar, molestar y si es posible derribar a los “buenos”; empezando por los que protegen al paquete, acabando por los que tiran las bombas ¡Pero ojo!, deben mantenerse fuera de la zona asignada a los sistemas de misiles de defensa aérea. Nunca se sabe si por un casual, en una confusión, volando por donde no se debía aun estando identificado, se acabe poniendo en práctica eso de “ave que vuela a la cazuela” (no es la primera vez..., no será la última).

Ya están en la espera: cuatro parejas en dos puntos a varios niveles de tal manera que una de ellas siempre esté mirando con sus sensores en dirección a la amenaza. Lo planeado se parece mucho a las tácticas medievales de empleo de caballería ligera: el centro de las fuerzas cede para envolver por los extremos.

¡Están entrando! Las voces del Control se aceleran. Las millas disminuyen y de repente: “acometiendo”. La formación enemiga se vislumbra en el radar. Los “sweepers” formando una pared, detrás una fila de contactos a baja cota: ¡ese es el objetivo!.

Él va en la última pareja por lo que en la milla convenida, los que van por delante disparan y viran con la idea de arrastrar al muro defensivo. Ahora, lo hacen otros rompiendo a nivel para reacometer seguidamente. El alertador no deja de chillar tonos que avisan de que el peligro es inminente. Es la ocasión y la pareja cae a la vertical, cruzando bloques y abriéndose por un lado. La caída hay que hacerla perfecta, con 90° y aprovechando el caos hasta el bloque bajo. A partir de ahí, correr y rezar esperando que tarden en encontrarles. No hay indicación de blocajes, están encima del paquete atacante, se han convertido en “leakers”: es el momento de ponerse las botas y hacer un estropicio. Hoy lo han conseguido; mañana, se verá.

**“STRIKERS: BOMBS ON TIME ON TARGET”**

**Nellis AFB, 27 de octubre de 2008**

Mientras el Director de Misión hablaba recordó la cara contrariada del piloto expulsado el día anterior

Últimas comprobaciones. Todo listo. Buen vuelo.



Roberto García-Arroba Díaz

Los EF-18M se aparkan en la zona especial de armamento caliente, listos para partir hacia una nueva misión.



Daniel Fernández de Bobadilla

por haber entrado en la “No Fly Zone”, una zona prohibida en mitad del polígono que en ocasiones es casi inevitable pisar durante las maniobras defensivas que se hacen en baja cota. En el Red Flag no se estila la típica amenaza escolar “que no vuelva a pasar”; no se debía sobrevolar la famosa Box y aquellas fueron las consecuencias.

El líder de la formación se concentraba en no perder detalle del briefing; repasaba una y otra vez mentalmente los datos de su formación hasta que fue capaz de aprendérselos de memoria, porque, a 300 pies sobre el suelo y 540 nudos de velocidad, es poco recomendable meter la cabeza en cabina y echar un ojo al piernógrafo.

De vez en cuando, giraba su cabeza apartando la vista de las pantallas de proyección, como si quisiera poner nombres y caras a las distintas formaciones que, junto a Pecos 31, completaban la LFE (Large Force Employment) para la misión del Red Flag de aquella mañana. Aviones ESCORT, de SEAD, CSAR, AWACS, de reabastecimiento... y los bombarderos, los que tienen que llegar al objetivo a la hora prevista y lanzar su armamento sobre cada blanco asignado. La primera de las diapositivas del briefing del MC enseñó a los presentes los objetivos globales que el JFACC perseguía alcanzar con la misión: reducir el poder aéreo y terrestre del enemigo, disminuyendo su capacidad de Mando y Control.

Para tener el éxito esperado, el MC fijó sus propios objetivos durante la fase de planeamiento, a un nivel más bajo, en el táctico, sabiendo que un fallo de ejecución en su misión tendría consecuen-

cias importantes a niveles superiores. Quería el cien por cien de efectividad en los ataques y a la hora prevista (TOT), reduciendo a cero la pérdida de aviones propios ya fuera por ataque de fuerzas enemigas o fallo de las propias.

Mentalmente siguió la regla de las cuatro T’s (Task, Target, Threat, Tactics), intentando describir a sus compañeros cuál era su misión, qué amenazas aéreas y terrestres se esperaban encontrar, cuál era el objetivo a batir y, finalmente, qué táctica iban a emplear en función de factores externos ajenos a la formación (condiciones meteorológicas, tipo de guerra esperada, armamento disponible, medios de detección e iluminación operativos, etc...) y de las respuestas a todas las demás preguntas. Un trabajo intelectual lógico, que todo líder debe hacer si no quiere que sus puntos duden de su capacidad para llevarles hasta el objetivo final.

Se fue a los aviones sabiendo qué debía hacer, concentrado en su trabajo y dispuesto a hacer lo necesario para soltar las bombas dónde y cuándo le ordenaron hacerlo; en breve estarían los cuatro aviones de su formación volando sobre el desierto de Nevada a muy baja cota, reaccionando a las amenazas, atentos a posibles estelas de humo procedentes del terreno, vigilando las seis del compañero para alertarle a tiempo de la presencia de un Aggressor...

– “Pecos 31, pushing”...

A la hora y en el punto convenido, los cuatro EF-18M, “Pecos 31”, entraban en territorio enemigo después de haber librado la zona de espera algunas



Daniel Fernández de Bobadilla

*Pasamos a formación táctica. Empieza el espectáculo.*

millas antes, dirigiéndose al punto de inicio de ruta elegido, aquella línea imaginaria que divide el espacio aéreo en amigo y enemigo, a partir de la cual los pilotos se pegarán al suelo y volarán la mejor formación táctica posible. Prefirió no mantenerse mucho más tiempo del necesario a niveles de vuelo intermedios, así que inició un picado de casi noventa grados, reduciendo el tiempo de exposición y alcanzando en unos segundos los trescientos pies sobre el suelo que mantendrían durante el resto del vuelo. No hizo falta hablar por la radio para iniciar la maniobra; es lo bueno, y a su vez lo complicado, de volar sabiendo qué hacer en todo momento, sin que ningún punto llegue a cuestionar nunca qué hace el líder de formación, por extraña que parezca la maniobra.

Echó rápidamente la vista a izquierda y derecha para comprobar que los puntos habían adoptado la formación adecuada; el dos volaba ya a su izquier-

da, en táctica con él aunque ligeramente atrasado, una posición que le permitiría evolucionar rápidamente alrededor de su avión en caso de necesidad; el tres y cuatro a su derecha, como segundo elemento de la formación y en táctica con el líder. Aceleró rápidamente a cuatrocientos ochenta nudos, velocidad que mantendrían hasta poco antes del objetivo. Y volvió a concentrarse en lo que tenía delante, repasando mentalmente qué debía hacer en los siguientes minutos. Intentaba no fijarse en ningún punto fijo del terreno en concreto, sino escrutar el horizonte, vigilando como un acto reflejo cualquier objeto que pudiera ser peligroso para su formación; aviones de la caza enemiga, estelas de humo, etc...

Hay algo que aprendió hace años en la escuela de caza y ataque y que sus antiguos del escuadrón cuidaron en no dejar caer en el olvido: aquello que los anglosajones llaman las "Lookout Responsibilities". Quién mira dónde, quién vigila al compañero y quién me vigila a mí, en definitiva, sabe dónde buscar para advertir la presencia de cazas enemigos que intentan entrar a la formación desde el sector trasero, el más vulnerable y el que cualquier piloto, por nuevo que sea, esmera en cuidar. Así, cada cierto tiempo vigilaba las seis de sus puntos, sabiendo y confiando en que ellos harían exactamente lo mismo con él.

La primera parte de la ruta podía calificarse de tranquila, sin presencia de amenazas tierra-aire localizadas sobre la carta. Pero no por eso debía bajar la tensión física y mental que requiere una misión de este tipo. Durante el briefing de formación insistió en el hecho de poder encontrar a lo largo de la ruta planeada posiciones SAM Roland desconocidas, que suponían un grave riesgo para ellos, teniendo en cuenta sobre todo la incertidumbre sobre su localización espacial, y que sólo podrían combatir con la confianza puesta en el correcto funcionamiento de los equipos de detección de amenazas. A cada sonido que llegaba a los cascos del piloto procedente del alertador le seguía una maniobra defensiva determinada, buscando el enmascaramiento del terreno que dificultara su adquisición por parte de cualquier sistema antiaéreo.

No llevaban ni siquiera cinco minutos de navegación en baja cota cuando le pareció ver algo a lo lejos, a unas ocho millas y a las siete de su posición. Sólo captó una mancha negra sobre su cúpula. Le sorprendió ver a alguien en esa posición y aquella distancia, porque, de ser algún agresor, hubiera recibido por parte del AWACS alguna llamada previa de peligro. Y estaba seguro de no haber oído nada; el ruido de los motores a cuatrocientos ochenta nudos y en baja cota puede llegar a interferir en las comunicaciones radio, pero el cerebro, inmune a ciertos sonidos habituales al vuelo, está atento a llamadas del tipo...

– "Pecos 34, threat, BRA one zero zero, eight miles..."

...y estaba convencido de no haber oído nada....

Los intermitentes bips procedentes del alertador le hicieron reaccionar y tomar conciencia de la realidad; alguien le estaba iluminando con un radar de seguimiento desde su sector trasero izquierdo. No hizo falta echar un ojo al HUD (Head Up Display), ni siquiera a la pequeña pantalla del alertador para saber de dónde procedía, quién era el responsable de quebrar la tensa tranquilidad que pudo adormecer a los pilotos hasta el punto de no escuchar esa maldita llamada radio de alerta....

– “Pecos, break left, break left, bandit five o'clock, five miles, high”.

La formación elegida para el vuelo permitía evolucionar en baja cota de tal forma que no todos viraran hacia el “bandit” en caso de tener contacto visual con él. Los puntos que se encontraban al lado opuesto del ataque, a la derecha del líder, fluirían hacia el norte aumentando la distancia con el atacante y encontrando una vía segura que les condujera hacia su objetivo.

Su cerebro empezó a trabajar rápidamente, intentando combinar las reacciones previstas que evitaran un derribo en aquellas condiciones con la razón de ser de su misión: poner las bombas en el objetivo. Si sobreviviesen al ataque y no tuvieran el tiempo suficiente para proceder a su blanco, se hubieran salvado vidas y aviones, las mismas y los mismos que pudieran emplearse en misiones futuras para obtener la victoria final; pero nada se hubiera podido hacer por la de ese día.

Al tiempo que viraba fuerte a la izquierda, le vino a la cabeza la imagen del enorme rótulo que el “Air Boss” mostró en el briefing general de aquella mañana prohibiendo el uso de chaff. Se maldijo por eso, y no le quedó otro remedio que apelar a la suerte y a sus manos para evitar el derribo que separaba el éxito del fracaso.

El punto dos siguió la trayectoria de su líder, pero cambiando el plano del viraje, forzando al atacante a decidirse por uno de los dos. Aunque las maniobras defensivas a baja cota están limitadas en un Red Flag, nada impide que cada piloto se exija a sí mismo todo lo que puede dar. Ese día no supondría pérdidas de vidas y aviones, pero él sabía que la única forma de aprovechar al máximo un Red Flag es entender que si ocurriera en la vida real no habría segunda oportunidad.

Los dos cazas que se encontraban más al norte, dirigiéndose a su objetivo y decididos a recompenzar el retraso de sus compañeros, dejaron pensar a los computadores de vuelo del EF-18M para recalcular la velocidad sobre el suelo que se requería para llegar a tiempo a su cita con el objetivo. La reacción que tuvieron tras la inesperada presencia del “aggressor” supuso un aumento en algunos nudos de la velocidad requerida, pero no el suficiente como para comprometer el propio ataque. El punto cuatro se colocó entonces en formación táctica con el tres, acelerando ambos para tener más energía disponible en caso de reacción. Nada se dijeron por la radio, ni siquiera una orden para recomponer la formación táctica. Ambos pensaron en sus dos compañeros, confiando en su suerte y supervivencia.

Los blancos estaban repartidos de tal forma que, teniendo en cuenta ataques fallidos de alguno de los aviones, el resto pudiera con sus bombas cumplir con la misión ordenada.

Los dos aviones perdidos se incorporaron a su ruta unas cinco millas detrás del tres y cuatro. Les quedaban alrededor de veinte millas, algo menos de dos minutos de vuelo, cuando el punto tres se percató de que algo quería llamar su atención. Un símbolo apareció de la nada en el HUD acompañado de un sonido intermitente de alarma a los cascos; in-



*Comprobaciones antes del despegue. Base Aérea de Langley, Virginia.*

dicación clara de que algo desde el suelo les estaba iluminando. Al instante, iniciaron agresivos jinks a un lado y a otro, molestando al operador del sistema y a su equipo, e intentando evitar que un bloqueo certero se cobrara el tercer y cuarto derribo de la jornada.

Las maniobras defensivas parecieron efectivas y una vez librados del molesto SAM, volvieron a poner rumbo hacia el objetivo para ejecutar, a las distancias acordadas y de la forma planeada, el ataque seguro que ajusticiara a sus compañeros y cumplieran con la misión. Tras la suelta del armamento aceleraron en potencia militar, dejando tras de sí las estelas de humo de los misiles superficie-aire lanzados contra ellos en la zona e intentando mantenerse durante el mínimo tiempo posible en territorio hostil.

Porque, al fin y al cabo, el entrenamiento en un escenario como el Red Flag tiene como objetivo principal situar en el balance final de las pérdidas propias un cero, y en el de "misión cumplida", un cien por cien. Ni más ni menos.

### SUPRESIÓN DE DEFENSAS AÉREAS ENEMIGAS (SEAD)

**Nellis AFB, 20 de octubre de 2008**

Miró fijamente el mapa que acababa de presentar la teniente de inteligencia.

– "Nos van a freir vivos..." pensó para sí mismo al ver la maraña de anillos SAM's de todos los colores que su colega acababa de proyectar sobre las seis pantallas del auditorio del Flag.

Además, salvo un par de ellos que podían considerarse fijos, el resto estaban sin localizar y los "aggressors" dedicados a amargarles la vida con los sistemas tierra-aire se encargarían de moverlos a varias millas de distancia, listos para sorprenderles cuando estuviesen llegando al objetivo.

– "Como no tenemos suficiente con el Red Air, encima hay que ir rompiendo el avión cada vez que uno de esos SAM's nos quiere amargar el día".

De los Migs y Sukhois ya se ocupaban los F-15C, sus amigos recién estrenados de la Base de Kadena, en Japón..., pero ¿y de las amenazas tierra aire? Miró alrededor suyo, esperando encontrar a los que ese día iban volar para intentar que él no fuese otro "SA-3, derribo, alta probabilidad"... Y ahí estaban, dando la lata al Comandante de Misión de ese día, preguntando mil detalles como las ventanas en el objetivo de las formaciones, las prioridades, las órbitas, la "deconfliction": eran sus colegas griegos del F-16 C y los "Raiders" del F-15E. Los primeros harían SEAD (Supresión de Defensas Aéreas Enemigas), empleando sus HARM contra cualquier emisor que intentase "seguir" y derribar a las formaciones. Los Strike Eagle tenían una tarea algo más comprometida: DEAD (Destrucción de Defensas Aéreas Enemigas), es decir, entrar en la misma envolvente de las amenazas y destruirlas con armamento convencional. Este año

habían faltado a la cita dos clásicos: el Tornado ECR, especialista en pegarse al suelo y localizar amenazas "excitándolas" para después lanzar sus HARM; y el Prowler, aquél que hace ya algunos años dejó sin telefonía móvil a parte de California cuando se pasó un poco con la potencia de sus perturbadores...

Cerró la cúpula y se encontró como en casa... ni el ruido de los motores, ni el calor del sol del desierto de Nevada... Fuera quedaron los mecánicos y armeros de línea, moviéndose debajo de su avión, comprobando que todo estuviese perfectamente ajustado; frente a él, sus compañeros de averías, dispuestos a saltar sobre los paneles de equipos a la más ligera señal de fallo; y dentro de la furgoneta que le acercó a este lado de la pista, los muchachos de equipo personal de vuelo, con cintas de datos y conectores de reserva, "por siaca"... Muchos llevaban toda la noche trabajando en ese avión y no querían que el más leve problema lo dejase en tierra aquella tarde.

Comprobó con especial cariño el alertador de amenazas, que a buen seguro iba a tener bastante ajetreo ese día... Ese era el único nexo de unión entre él y los operadores de los SAM enemigos; el



Mariano Diez

hechizo para leer en sus mentes la orden de pulsar el botón, de lanzar el misil que podía derribarlo del cielo.

– “Pecos 31, ready to taxi with four”... Alea Jacta Est.

Libró el punto de salida a su hora, descendiendo para 500 pies AGL y acelerando a 480 nudos... El sol en el oeste era una molestia añadida contra la que también había que luchar. A los 10 minutos de baja cota pasó por debajo de la formación de F-16 griegos. Allí estaba la SEAD, puntual, en sus órbitas a media cota, dispuestos a cubrir su entrada... Y en un momento, empezó a sonar la “chicharra”. Se desató el infierno en la tierra y no tuvo más remedio que empezar a romper su avión para evitar que los radares de amenazas se cebaran en él... Entonces comenzó a oír las palabras mágicas... esas que avisan de que hay un colega disparando un HARM contra los sistemas enemigos para hacerle a él más fácil su trabajo. Y mientras cruzaba la última cordillera que ocultaba sus blancos... vio regresar a los Eagles, quienes con un poco de suerte habrían cegado uno de los SA-3 que intentarían amargarle el día...

Por suerte eso era sólo un ejercicio... realista, pero ejercicio al fin y al cabo... No había que valorar la efectividad de los misiles enemigos según el número de aviones que faltaban en el parking a la hora de toma: bastaba con asistir al debriefing de aire-suelo para comprobar la buena ejecución de sus maniobras y la precisión de la SEAD y la DEAD. Y, según el “staff” del ejercicio, el SA-3 fue destruido por una GBU lanzada desde un F-15 ocho minutos antes del TOT... y el SA-6 móvil que apareció de repente bajo los EF-18M en medio de la ruta no llegó a disparar un sólo Gainful gracias a un par de HARM que inutilizaron sus radares de seguimiento...

Todos en el aparcamiento, y de una pieza...

Ese día, las bombas de su EF-18M habían inutilizado un puesto de mando y control clave para el esfuerzo de guerra del enemigo. Y aunque consciente de que, en la inmensidad del cosmos, él no era más que una efímera estrella fugaz, egoístamente hablando se sintió bastante alegre por haber regresado entero a la Base. Y todo gracias al esfuerzo de mucha gente: los muchachos de inteligencia, mecánicos, armeros, el personal de apoyo, la OCA y... la SEAD/DEAD... Buen trabajo.



*Fase de despliegue. Reparación de avería en el vuelo Zaragoza-Hill AFB durante su escala en Goose Bay AFB, Canadá.*

## APOYO AÉREO CERCANO (CAS)

### Nellis AFB, 21 de octubre de 2008

La sala de briefing es esta vez pequeña, muy pequeña. Se encuentra en el segundo piso del edificio RED FLAG. Habitualmente no subimos a este piso, al estar declarado en su mayor parte como "US ONLY".

Tan solo hay dos pilotos en esta misión, junto a doce personas más. Entre ellas destacan dos en uniforme árido en el que no existen distintivos de empleo ni unidad; uno de ellos muestra un raído parche escrito en alfabeto árabe en el que se intuyen los colores de una bandera. Son los controladores aéreos avanzados (FACs) pertenecientes a una selecta y desconocida unidad de la USAF, conocida como "Air Commandos".

El líder de la misión CAS es un capitán del Ala 15 que dirige el briefing con la experiencia propia de quien lleva años de entrenamiento en diversos escenarios de España y Europa.

El especialista en inteligencia resume a los presentes el escenario de la misión. Un convoy de fuerzas amigas se encuentra próximo a un paso entre dos montañas en el que se han detectado fuerzas irregulares hostiles. La zona se encuentra al alcance de varias bases enemigas, por lo que la coordinación con las unidades de Defensa Aérea será esencial para el éxito de la misión. El mando determina que esta misión de apoyo aéreo cercano se integrará en otra misión de mayor entidad que tendrá lugar en la zona norte, de la que recibirá cobertura aérea y de Supresión de las Defensas Aéreas Enemigas, SEAD.

El responsable de la gestión del espacio aéreo ha realizado las reservas oportunas y coordinado con el "Mission Commander" la asignación de dos F-15 para cubrir la zona Sur. En el Norte quedan aún 14 aeronaves con este rol principal, que podrían apoyar si fuera necesario. Lo mismo ocurre con los 4 aviones SEAD, que establecen una ruta que sobrevuela la zona de operaciones CAS antes de proceder a su destino en la zona de objetivos del paquete principal.

Tras la exhaustiva preparación de la misión, los dos miembros de los Air Commandos se levantan y abandonan la sala. Son los primeros en actuar y deben prepararse. En menos de veinte minutos están despegando de la Base Aérea de Nellis a bordo de un MC-130H Combat Talon II rumbo a un punto próximo al convoy amenazado. Ya es noche cerrada en el desierto al sur de Groom Lake, al este de las montañas Yuca. Los dos miembros de las fuerzas especiales son lanzados en paracaídas a baja altura, a un lugar en que se reúnen con el resto de su equipo de control aerotáctico (TACP). Deben conducir todavía unos 20 minutos en sus vehículos para lograr alcanzar una posición que les permita dirigir a las tripulaciones sobre el objetivo. Las gafas de visión nocturna les permiten avanzar a gran velocidad en el

desierto, pero en poco tiempo quedan atrapados en una trampa de arena.

La actividad en la pista de Nellis es frenética. Ya han despegado más de la mitad de los 55 aviones de los que se compone la misión en la que se integra la formación MAUL 51, cargada con dos GBU-12 cada uno de los dos aviones. Después del despegue reabastecen del KC-135 que les espera en zona segura y se dirigen a la zona de contacto inicial, donde reciben la noticia de que el equipo TACP tiene problemas para acceder a la posición establecida en el briefing.

Los F-15 de la OCA asignados a la zona sur deben acometer dos trazas que se acercan a la posición del convoy. Hoy no va a ser un día fácil. Los contactos, que son dos F-16 "aggressors", acometen y se retiran hostigando la misión durante toda la duración de la misma.

Mientras el TACP logra a pie una posición alternativa que permite una visión limitada de los objetivos. La misión se considera de riesgo alto, por lo que se autoriza el lanzamiento de cargas en estas circunstancias.

La formación localiza la zona de objetivos y determina la posición de las fuerzas amigas; el convoy y el TACP. A continuación el FAC envía la información actualizada del enemigo mediante datos a través del Data-Link y señala la posición exacta del mismo mediante dispositivos infrarrojos. El señalizador láser ha quedado dañado en el vehículo Hummer por lo que los EF-18M deberán iluminarse a sí mismos en el momento de lanzar las cargas.

Cuatro MK-82 con su dispositivo de guía láser estallan en la oscuridad de la noche en el lugar donde las fuerzas de oposición tenían establecido una posición que les permitía controlar el paso del convoy. En este ejercicio consistió en un grupo de vehículos junto a una edificación protegida. La precisión de este armamento nunca dejará de sorprenderme.

Una vez abandonada la zona, las aeronaves vuelven a la Base Aérea de Nellis y las tripulaciones a comunicar al oficial de inteligencia las vicisitudes de la misión. En la zona norte de la base un solitario MH-53 Pave Low despega sin que el atareado personal que atiende la vuelta de la misión de esta noche se percate de ello.

Tras analizar los datos de la misión se procede al debriefing de la misma en la misma sala del "piso de arriba". A mitad del briefing la puerta se abre y los dos componentes del grupo que faltaban toman sus puestos.

La misión ha sido un éxito. El jefe de misión ha demostrado su capacidad de planear y ejecutar una misión de alto valor en un ambiente de gran hostilidad. España puede estar orgullosa de sus pilotos.

Al abandonar la sala de briefing observo que en dos de los asientos aún queda la silueta de sus ocupantes marcada con polvo y arena del desierto de Nevada: "TAKE CARE GUYS, YOU ARE IN THE FRONT LINE". •