

Joint Terminal Air Controller

JTAC

integración tierra-aire

LUIS F. GARCÍA-MAURIÑO ESPINO
Coronel del Ejército del Aire



EL 16 DE OCTUBRE DE 2015 FINALIZÓ EN EL POLÍGONO DE TIRO AIRE-SUELO DE LAS BÁRDENAS REALES EL PRIMER CURSO DE FORMACIÓN DE PERSONAL JTAC CON PERSONAL DE TODOS LOS EJÉRCITOS/ARMADA. HASTA LA FECHA SÓLO EXISTÍAN JTAC¹ DEL EJÉRCITO DEL AIRE Y DE LA ARMADA.

ESTA NOVEDAD TIENE SUS FUNDAMENTOS EN UNA SERIE DE CAMBIOS QUE SE HAN IDO PRODUCIENDO EN LOS ÚLTIMOS AÑOS Y QUE LLEVAN A LA CONVENIENCIA DE CONTAR CON JTAC DE TODOS LOS EJÉRCITOS

¿QUÉ ES UN JTAC?

Entre la tendencia imparable al uso cada vez más extendido de acrónimos y la profusión de terminología especializada en distintos ámbitos, como el militar, hacen muy posible que el potencial lector de este artículo se encuentre con un pequeño problema inicial, ¿qué es un JTAC?

Hay que decir, en primer lugar, que es un acrónimo que sustituye a las palabras inglesas de *Joint Terminal Attack Controller*, pero esto tampoco

¹JTAC son las iniciales de *Joint Terminal Attack Controller*. Este término puede considerarse casi sinónimo del antiguo FAC (Forward Air Controller), que denomina a una persona especialmente entrenada para proporcionar a aeronaves indicaciones para facilitar el ataque a posiciones en tierra.

aclara mucho al lector no especializado, por lo que habrá que decir también que se trata de una persona. Un individuo que tiene un entrenamiento especial para desarrollar una función concreta: la de señalar a aeronaves la ubicación exacta de un objetivo próximo a las fuerzas propias que debe ser atacado, pero con una precisión exacta y unas restricciones determinadas para asegurar que las fuerzas propias no sufran los efectos de dicha acción.

Antiguamente fueron llamados FAC (Forward Air Controller), pero el término ha evolucionado hacia el más moderno de JTAC. Aunque pudiera haber algunas diferencias de matiz, no es un gran pecado, al menos en el ámbito de este artículo, considerarlos sinónimos.



EL ORIGEN DE LOS JTAC

Si bien la necesidad de contar con personal en tierra que pudiera describir a las aeronaves la situación sobre el terreno debió nacer junto con la propia aviación, las características de los aviones de caza a reacción tras la II Guerra Mundial debieron impulsar el empleo de pilotos de combate para este trabajo. Aquello debió ser verdaderamente chocante, pero, posiblemente fuera la única solución.

Recuerdo las tácticas y los procedimientos de principio de los 90. Los pilotos seleccionados para hacer de FAC planeaban una ruta desde un punto inicial fácilmente identificable en zona propia hasta el objetivo co-

mo si fuesen a volarla ellos mismos. Eran tiempos en los que siempre se asumía una situación de alta amenaza y la única opción que se planteaba era la aproximación en vuelo a baja cota. La radio resultaba fundamental y el FAC transmitía constantemente las referencias sobre el terreno que se suponía debía ir viendo el piloto. En el momento adecuado le ordenaba inicial la maniobra de “pop-up”, consistente en levantar el morro del avión un ángulo determinado hasta alcanzar una altura preestablecida y, mientras tanto, le indicaba la posición relativa en que debía esperar encontrar el objetivo.

Como puede el lector imaginar, los resultados distaban de ser óptimos. La tecnología ayudaba poco y la na-

vegación era visual. Los objetivos tenían que ser muy evidentes y tanto los pilotos como los FAC debían estar muy entrenados y, a pesar de ello, no había muchas garantías de éxito.

Si, aún guiado por un piloto de caza, los resultados eran escasos, ¿qué hubiese pasado de ser guiado por otro personal que no estuviese familiarizado con la dificultad que entraña el manejo de la aeronave, realizar la navegación, adquirir contacto visual con el objetivo, alcanzar los parámetros de lanzamiento, coordinar con otras aeronaves de la formación e identificar las amenazas en la zona, y todo ello en minutos? Desde luego, posiblemente se trataba de la única solución, por mucho que resultara poco rentable, y algo antinatural, en-



rra pueden, a través de sistemas como el ROVER, no sólo enviar video del objetivo a las pantallas de las aeronaves para facilitar una identificación exenta de error del objetivo, sino que en algunos casos pueden asumir el control del dispositivo señalador en las pantallas de la aeronave para poner el cursor de designación sobre el propio objetivo.

Estos cambios han sido reflejados en la doctrina OTAN. Así, los documentos principales de referencia en materia CAS se centran en la formación y los estándares que tienen que cumplir el personal FAC, no importando en absoluto a qué ejército pertenezcan o que formación previa tengan.

LAS NUEVAS NECESIDADES OPERATIVAS

La figura del FAC nació unida a la provisión de CAS, pero esto también está evolucionando.

En la segunda parte del siglo XX, el arte militar era esencialmente disjunto; cada servicio tenía su misión y su entorno operacional. Lo único necesario era una coordinación adecuada. Esto también está cambiando. El

viar pilotos a integrarse con unidades terrestres de maniobra.

A mediados de los 90 las cosas empezaron a cambiar. Por un lado, las experiencias operativas de aquella época, como la guerra de los Balcanes, mostraron que también era posible el CAS² de baja amenaza. Es decir, mantener un grado adecuado de superioridad aérea de tal modo que se pudiera utilizar el espacio aéreo con libertad. De este modo, las aeronaves con misión CAS podían permanecer un largo periodo de tiempo sobre el área, lo que permitía la familiarización con el entorno y la adquisición sin prisas del objetivo. Además, la tecnología comenzó a mejorar de forma notable. Las aeronaves empezaban a estar equipadas con sistemas inerciales de navegación y aparecieron sistemas de designación de objetivo, como designadores laser o punteros infrarrojos, que permitían a los equipos en tierra señalar los objetivos a las aeronaves.

Estos avances tecnológicos facilitaron otros cambios en las tácticas y los procedimientos. La necesidad de emplear pilotos de caza comenzó a desaparecer. Empezaron a ser empleados

como FAC pilotos de transporte y de helicópteros. Luego, también personal no piloto. Desde entonces, la tecnología no ha dejado de avanzar. La navegación es perfecta, basada en inerciales y GPS. La identificación del objetivo descansa en gran medida en disponer de las coordenadas correctas. Las comunicaciones empiezan a resultar innecesarias ya que los sistemas dialogan entre sí hasta niveles inimaginables. Los equipos de tie-



²Iniciales de *Close Air Support* (Apoyo Aéreo Próximo), que es el empleo de medios aéreos en proximidad de fuerzas propias, lo que obliga a una detallada integración con el movimiento y el fuego propio y a extremar las precauciones para no afectar a las unidades propias.

componente terrestre dispone de medios con mayor alcance que nunca, lo que obliga a una coordinación de mayor calado, no restringida sólo a las inmediaciones de la zona en contacto con el adversario. También, los nuevos escenarios alejados, extensos, con una oposición irregular han obligado al empleo de fuerzas ligeras y rápidas en un espacio de batalla “vacío”. Esto obliga a buscar un apoyo del componente aéreo que se pueda dar en cualquier lugar del teatro de operaciones. Es lo que algunos, quizá con irritación, llaman el empleo de la aviación como un “cañón gordo”, pero es evidente que, guste o no, constituye una solución en algunos escenarios operativos.

También, la necesidad de disminuir daños colaterales ha impulsado el uso de los antiguos FAC para garantizar, no ya la seguridad de las fuerzas propias (razón fundamental de su nacimiento), sino para garantizar el cumplimiento de las reglas de enganche establecidas en el teatro para evitar estas consecuencias. Así, en el escenario de Afganistán hemos asistido a una proliferación extraordinaria de JTAC, que en el fondo no deja de ser un FAC con unas misiones amplia-



das. Todo coincidió en este escenario para que esto sucediera: los grandes espacios vacíos en los que en cualquier momento era posible tener un contacto inesperado con el enemigo y la necesidad de garantizar el cumplimiento de los criterios restrictivos de daños colaterales.

Pero, además, se dio, a mi juicio, otra circunstancia que también propició la proliferación de JTAC: el empleo del CCA con procedimientos CAS.

La idea básica del Close Combat Attack (CCA) es la del empleo orgánico de unidades de helicópteros de ataque en combinación con la unidad de superficie a la que pertenecen. Esta integración orgánica permanente permite que, por vía del desarrollo de procedimientos orgánicos y del conocimiento mutuo, se puedan emplear medios aéreos de ataque perfectamente integrados con los medios de combate de superficie, tal y como sucede con las unidades de infantería y carros de combate, perfectamente integradas o integrables. El problema que se dio en Afganistán es que existían unidades de helicópteros de ataque que no pertenecían a una unidad terrestre en particular, sino que podían actuar en apoyo de cualquiera, incluso de otro país. La ausencia de procedimientos estandarizados para CCA hizo que la solución natural para su empleo con distintas unidades fuera el de emplear procedimientos CAS; es decir, contar

con JTAC suficientes para coordinar la acción táctica.

Todo esto ha conducido a un empleo masivo de JTAC como nunca antes se ha visto. Si en el escenario de Bosnia-Herzegovina había menos de 200 FAC, en Afganistán había más de 4000. Insisto, no es resultado de un escenario más amplio, sino de una concepción distinta, que en parte ha sido comentada, pero que tiene su máxima expresión en el concepto emergente de mejorar el “Air to Land Integration” (ALI), tema que da para otro artículo otro día.

Pero volvamos a casa. Los problemas y los desafíos de otros también son los nuestros. El Ejército de Tierra cuenta con los nuevos helicópteros de ataque HA-28 “Tigre” y, tal y como sucedió en Afganistán, no es posible asignarlos en permanencia a cada una de las nuevas Brigadas Polivalentes. Más bien seguirán integrados en las FAMET como una unidad orgánica asignable a la Gran Unidad que en un momento la necesite. Esto hace más necesario que nunca contar con JTAC pertenecientes al ET.

Quizá por esta razón, los Jefes de Estado Mayor de los Ejércitos de Tierra y Aire acordaron en noviembre de 2013 resolver este asunto, cuyos frutos empezamos a ver ahora. Aunque pueda parecerlo, no hay tarea sencilla. Cambiar un modo de ver las cosas que se ha mantenido a lo largo de varias generaciones y hacerlo de manera que genere adhesiones



y no rechazo, obliga a actuar con prudencia y paciencia. Por otra parte, abrir un campo de actividad a otros hace conveniente definirlo con claridad para evitar malentendidos. Por esta razón, el Estado Mayor del Ejército del Aire acometió, en primer lugar, el desarrollo de un Concepto de Empleo Operativo del JTAC en CAS.

Los Conceptos de Empleo Operativo son documentos que se están poniendo de moda en muchas organizaciones, no sólo militares, sino en la industria y en la universidad, y que buscan expresar una posición común sobre aspectos operativos. Si bien hoy por hoy no hay una regulación sobre los mismos, podría decirse que se centran en cómo emplear una capacidad para obtener un fin o resolver un problema. De algún modo son documentos precursores de la doctrina y no llegan niveles de detalle que serían propios de tácticas, técnicas o procedimientos.

Es interesante observar, en primer lugar, su nombre: Concepto de Empleo Operativo (CEO) del JTAC en CAS. Se deduce del mismo que los JTAC podrían ser empleados en otros menesteres distintos del CAS, debate que está en plena efervescencia y en el que emergen ideas como la de coordinador de fuegos conjuntos y otras. Dejando por un momento de lado esa posibilidad aún por desarrollar, el

CEO se centra en este aspecto, el empleo en CAS. Y esto es interesante por otro motivo, el CAS en sí mismo.

Hay una cierta tendencia a creer que el CAS sólo puede ser proporcionado por el componente aéreo, pero la doctrina aliada, a la cual estamos suscritos, no dice eso. Define el CAS como el empleo de medios aéreos en unas condiciones muy particulares de proximidad a las fuerzas propias y, por ello, requiriendo una detallada integración con el movimiento y el fuego de éstas. Así pues, el CAS podría ser realizado por todo aquel que disponga de medios aéreos susceptibles de ser utilizados en dicho propósito.

Ahora bien, aquel que proporciona el CAS es responsable de crear una estructura de mando y control que le permita llevar a la práctica el apoyo que le solicitan. Por eso, el JTAC se concibe como un elemento terminal integrable en cualquier estructura aerotáctica. Por eso, la segunda gran tarea de los EE.MM. fue pactar una “Carta de Acuerdo” que dejara claro que los JTAC españoles se integrarían en la estructura aerotáctica que correspondiera dependiendo de la situación y que estarían disponibles para que la estructura operativa los pudiese atribuir al componente al que le encomiende proporcionar el apoyo aéreo, en muchos casos una estructura multinacional.

EL PRESENTE

La elaboración del Concepto y la negociación de la Carta de Acuerdo se prolongaron por espacio de un año y medio, tiempo durante el cual otro factor vino a complicar las cosas: el proceso de certificación OTAN del Programa Nacional de Formación JTAC, la Escuela Militar de Paracaidismo Méndez Parada como centro de formación y el simulador FAC.

Una vez legitimado el EA para actuar en nombre de todos como única agencia nacional para el Programa Nacional de Formación de JTAC o, en inglés, idioma en el que se redactó, “Spanish JTAC Training Program”.

Este documento, aunque contiene las definiciones, los criterios, las responsabilidades de los organismos, los productos y la organización de todo el sistema de formación, y, por lo tanto, es la base de los acuerdos con OTAN y de la subsiguiente acreditación, que tuvo lugar el 21 de agosto de 2015, no es directamente ejecutivo y requiere de una norma nacional que lo implemente. Las normas nacionales que regulan todo el Programa son la “Carta de Acuerdo inter-ejércitos



para la formación de personal JTAC” y la Instrucción General 50-4, que establece la estructura, responsabilidades, requisitos, productos y criterios del Programa.

El Programa concibe alcanzar y mantener una cifra determinada de personal JTAC cualificado como tal. Considerando el gran esfuerzo que hay que realizar tanto para mantener la cualificación del personal JTAC ya formado como para proporcionar la certificación JTAC al nuevo personal que se incorpora, este número global de personal JTAC se fijó considerando criterios operativos, pero muy principalmente atendiendo a la disponibilidad de recursos. Por esta razón, cada año se realizará un curso de certificación JTAC de forma que el nuevo personal JTAC que se incorpore cubra los huecos que se hayan podido producir y, en su caso, fuerce el reemplazo de otros que lleven mucho tiempo. En ningún caso se prevé superar el número acordado, salvo que la necesidad operativa lo requiera y los recursos disponibles lo permitan.

EL FUTURO

Contamos ahora con una Escuela acreditada por OTAN, responsable de llevar a la práctica la certificación de los nuevos JTAC y el mantenimiento de la cualificación de todos ellos. Sus contenidos formativos están en línea con la doctrina y TTPs³ aprobados en OTAN y elaborados en inglés. Un paso natural sería admitir personal militar de otros países, siempre que la capacidad de la Escuela Militar de Paracaidismo Méndez Parada (EMPMP) lo permita y se establezca un adecuado mecanismo de compensación de costes.

El personal en fase de certificación utilizará equipo propio de la EMP y, aunque en el mantenimiento de la cualificación use el equipamiento propio de su ejército/unidad, el hecho de que la EMP actúe como centro de referencia facilitará sin duda el desarrollo de la estandarización en cuanto al equipamiento.

Un nuevo factor que se deriva del hecho de incorporar JTAC del Ejército de Tierra es el de reforzar la cohe-



sión de los equipos de operaciones especiales de cada ejército, ya que podrán disponer de JTAC orgánicos, evitando así una mezcla innecesaria entre equipos de operaciones especiales de distintos ejércitos, los cuales, por razón de su misión, deben estar fuertemente cohesionados.

Este primer curso de certificación, en el que cuatro miembros del Ejército de Tierra, junto con dos oficiales de la Armada, han sido certificados como JTAC, es el primer paso. Otro personal que realizó la certificación

³Iniciales de Tácticas, Técnicas y Procedimientos.

en el extranjero está en fase de cualificación. Así, en un par de años se habrán alcanzado los objetivos marcados.

Con este nuevo modelo se fomentará el entendimiento mutuo y la interoperabilidad, lo que puede facilitar el progreso en otras áreas, como el CCA y el empleo de JTAC para reforzar la integración tierra-aire. Además, creo que el proceso seguido constituye un buen ejemplo de cooperación aeroterrestre a nivel Cuarteles Generales, lo que tiene su mérito, pues a veces puede resultar más complicado incluso que la cooperación táctica sobre el terreno. •