

DACEX/DACT 2016

Cómo obtener la superioridad aérea

JULIO MAÍZ SANZ
Fotografías del autor

PARA PONER EN MARCHA CUALQUIER OPERACIÓN QUE SE LLEVE A CABO, DENTRO Y FUERA DEL TERRITORIO NACIONAL, SI LA FUERZA AÉREA PROPIA, EN NUESTRO CASO EL EJÉRCITO DEL AIRE, NO CONSIGUE LA SUPERIORIDAD AÉREA EN EL TEATRO, LA OPERACIÓN ESTARÍA ABOCADA A UN COMPLETO FRACASO. UNA LECCIÓN QUE A LO LARGO DE LA HISTORIA SE HA COMPROBADO EN MÚLTIPLES OCASIONES, Y QUE EJERCICIOS QUE SIMULAN UNA CAMPAÑA PARA OBTENER DICHA SUPERIORIDAD AÉREA, COMO EL DACEX/DACT 2016, SON VITALES PARA LOGRAR CONSEGUIRLA.

El F-16BM belga aterrizando en Gando.

El control previo del aire es imprescindible para realizar todo tipo de operaciones militares, dado que evita las graves interferencias de las fuerzas aéreas enemigas, al tiempo que proporciona una magnífica protección de cara a la proyección de las fuerzas propias, mediante la aplicación del poder aéreo.

Las denominadas operaciones *Defensive Counter-Air* (DCA) protegen las operaciones de las fuerzas propias/aliadas y los intereses vitales, tras detectar, identificar, interceptar y destruir o anular las fuerzas aéreas y los misiles adversarios que intenten atacar

o penetrar en la zona de operaciones determinada. Igualmente se logra con éstas, anular o reducir posteriormente la eficacia de este tipo de ataques por parte de los sistemas adversarios que pudiesen haber escapado a la destrucción, al inicio de la operación DCA.

La eficacia de dichas operaciones aéreas, se basan en un continuo plan de entrenamiento y adiestramiento de la fuerza, que además debe combinarse lo más posible con la proyección de las unidades implicadas. Así las pasadas maniobras DACEX/DACT han sido una magnífica oportunidad para aunar ambas vertientes y probar a la vez la

capacidad de combate y expedicionaria del Ejército del Aire.

El citado ejercicio ha tenido como principal objetivo obtener el total control del espacio aéreo fijado en Canarias, con lo que se aumenta la efectividad en el combate al promover el uso seguro,



De abajo a arriba, un F-16AM belga, sendos Eurofighter de la Luftwaffe y del Ejército del Aire, al fondo las "seta" del E-3 de la OTAN.





Los imprescindibles medios de SAR.



Piloto belga en la cabina de su F-16AM.

eficiente y flexible del espacio aéreo. Ayuda además a reducir las acciones fratricidas, facilitando el paso seguro de los aviones amigos y neutrales, y anulando la participación de los medios del adversario.

El ejercicio ha consistido de dos fases tácticas: el Ejercicio

Así durante tres semanas los participantes han hecho frente a todo los tipos de amenazas aéreas que se pueden encontrar actualmente, que van desde las convencionales, a las de guerra asimétrica, utilizando aeronaves se-

Canaria) más de treinta cazabombarderos, *Eurofighter* (Ala 11 y 14), y EF-18M (Ala 12 y 15), con sus correspondientes equipos de mecánicos y armeros, así como el resto del personal de apoyo. Estos aparatos, junto a los anfitriones F/A-18A del Ala 46, han compuesto el núcleo principal de combate en lo que se refiere a España.

En esta fase del

de Defensa Aérea de Canarias (DACEX) en el que solo han participado medios nacionales, y el denominado Dissimilar Air Combat Training, combates aéreos desiguales (DACT) 2016, que se ha prolongado entre los días 24 de febrero y 11 de marzo.

Las maniobras han sido planificadas y dirigidas por el Mando de Combate (MACOM) del Ejercicio del Ejército del Aire, con invitación a países aliados y amigos.

El principal objetivo de los ejercicios, además de realizar un adiestramiento aéreo avanzado centrado en el combate aire/aire, ha sido comprobar el Sistema de Defensa Aéreo en el área del archipiélago canario.

cues-tradas, o pequeñas aeronaves privadas. Igualmente se ha comprobado la capacidad de respuesta de las fuerzas permanentemente estacionadas en esa zona, Ala 46, así como de las desplegadas e integradas en dicho sistema, incluida la capacidad de los sistemas antiaéreos (cañones y misiles) del Ejército de Tierra (ET) con sede en Gran Canaria, cosa que se hizo de una manera muy satisfactoria.

EL DESPLIEGUE DE LA FUERZA Y EL DACEX

Tras casi un año de planificación, y como fase previa y no menos importante, se procedió a proyectar la Fuerza a Canarias. El Ejército del Aire desplegó en la Base Aérea de Gando (Gran

DACEX/DACT se simuló un despliegue previo, similar al que se realizaría cuando se traslada la fuerza a un país extranjero, como comentaba el director del ejercicio, el coronel Mariano Díez: "proyectamos y preparamos a nuestra Fuerza para operar fuera de sus bases de partida, a distancias superiores a las 2.000 N.M.". Un despliegue de este tipo obliga a un meticuloso planeamiento, así como una coordinación logística exhaustiva, si se quiere, como ocurrió en este caso, empezar a operar en menos de 48 horas desde que se da la orden de despliegue. Esta experiencia será muy útil para el despliegue que se realizará el próximo mes de agosto en Nellis (Nevada-Estados Unidos), para participar en el *Red Flag*.

Los responsables del exitoso despliegue, y posterior repliegue, fueron la



Los belgas se distinguieron por su alto número de salidas.



Uno de los Learjet de la empresa GFD rueda a la cabecera, mientras un D.4 espera.

Sección de Logística y la Jefatura de Movilidad Aérea (JMOVA), coordinando el despliegue con el Mando Aéreo de Canarias (MACAN) y la Base Aérea de Gando, anfitriona y cuyo apoyo logístico y administrativo fue clave para el desarrollo de sendos supuestos tácticos.

Así el DACEX/DACT-2016 se iniciaba oficialmente el 24 de febrero, con el despliegue de los cazas, que necesitaron del apoyo de aviones de transporte C-130 *Hércules* del Ala 31 y C295 del Ala 35, para llevar al personal técnico y los equipos necesarios para operar fuera de sus respectivas bases.

Igualmente la última de las unidades citadas, que tiene sede en la Base Aérea de Zaragoza, desplegó dos *tanker* de reabastecimiento en vuelo, KC-130H en una de las denominadas *Dispersed Operating Bases* (DOB) en este caso utilizando el Aeródromo Militar de Lanzarote, durante todo el ejercicio para, sobre todo, llevar a cabo misiones de reabastecimiento en vuelo.

La 1ª fase del ejercicio se desarrolló entre los días 24 y 25 de febrero, e implicó a los medios nacionales, mediante la ejecución del ejercicio de Defensa Aérea, DACEX. Así, los citados medios trasladados desde la Península se coordinaron con los medios locales de defensa aérea, Ala 46, dotada de cazabombarderos McDonnell Douglas F/A-18A (C.15A según designación militar española). El objetivo final fue buscar la interoperatividad y conexión para transferir el control de la defensa entre los distintos medios bajo supervisión de un centro de operaciones aéreas (AOC-Air Operations Center).

Para este supuesto táctico se utilizaron tanto la DOB del Aeródromo Militar de Lanzarote, que también está adscrito al MACAN, como la citada sede de Gando, que ha sido el epicentro del ejercicio, centralizándose las operaciones en todo momento en sus amplias instalaciones. De hecho en uno de los hangares de esta Base se constituyó el Puesto de Mando y Control del ejercicio, donde las unidades participantes montaron sus propios centros operativos, utilizando unas estructuras plásticas en forma de iglús, de fabricación



Uno de los tres Learjet que la empresa GFD envió a Canarias.

española, que utiliza desde hace años la UME, denominadas Células de Habitabilidad Polivalente (CEHAPO).

DACT

La necesidad de proyectar macro dispositivos de defensa aérea comenzó a gestarse por parte del Ejército del Aire ya a finales de los noventa, aunque tras el 11S y la revisión del “Plan Estratégico” se hizo más que evidente la necesidad de montar estos ejercicios.

Así en 2004 se realiza el primer ejercicio DACT, comprobándose *in situ* el magnífico potencial que ofrece Gando, y sus cercanas zonas Delta de entrenamiento. Desde entonces prácticamente todos los años se han realizado los ejercicios DACT.

Igualmente el DACT suma cada edición continuos y cada vez más complicados supuestos aéreos tácticos, la idea es que los participantes tengan un entrenamiento continuo en todo tipo de tácticas de combate, y cuanto mayor sea la dificultad de éstas, mejor.

En este sentido los cielos de las Islas Canarias han sido de nuevo, en 2016, el escenario de uno de los más exigentes ejercicios de combate de los que consta el Plan de Adiestramiento Avanzado para unidades de cazabombarderos que realiza el Ejército del Aire. Además la última semana de febrero empezaron a llegar a Gando los aviones extranjeros participantes y los transportes de apoyo, lo que elevó todavía más el nivel de éste.

Durante el último fin de semana de febrero, el DACT arrancó, centrándose en realizar una completa fase teórica, en la que se impartieron diversos cursos acerca de las más modernas tácticas de combate aéreo, tipos de armamento y sistemas de los aparatos participantes.



Uno de los E-3A de la fuerza AWACS de la OTAN aterrizando, mientras un CN235 de la Guardia Civil espera para despegar.



Un Eurofighter del Ala 11 parece cruzarse con un F-16AM que también se aproxima a la cabecera.

Durante las dos siguientes semanas se sucedieron las sesiones de combate, en maratónicas jornadas que incluían dos salidas diarias de una duración de poco más de una hora, a veces con adversas condiciones meteorológicas.

Los pilotos realizaron continuos ejercicios de adiestramiento avanzado en tácticas de combate aire-aire, aprovechando las diferentes características de los distintos aviones participantes.

Todas las operaciones se han realizado sobre la denominada Delta D-79, en una amplia, apartada, solitaria y restringida zona sobre el Océano Atlántico, distante más de 70 kilómetros de la costa de la isla de Gran Canaria.

Una de las máximas del DACT ha sido dar prioridad, en todo momento, a las operaciones del intenso tráfico civil que acoge Gando, que no olvidemos es



Corta pero intensa fue la participación de los B-52H de la USAF. Foto: Adolfo Bento.

Uno de los dos KC-130H que aportó el Ala 31 al DACT.

también uno de los aeropuertos internacionales más importantes de Canarias.

El Control Táctico (TACON) de las operaciones aéreas lo ejerció el Grupo

d e Alerta y Control (GRUALERCON), siguiendo las directrices del Centro de Operaciones Aéreas (AOC) del MACOM.

También y para mantener la excelencia de su propio curso de élite, instructores del Programa de Liderazgo Táctico (TLP o Tactical Leadership Programme) participaron en el planeamiento y supervisión de las misiones que se realizaron durante la fase de ejecución.

También intervino el Escuadrón de Apoyo al Despliegue Aéreo (EADA), proporcionando seguridad a las fuerzas desplegadas, y el Segundo Escuadrón de Apoyo al Despliegue (SEADA), proporcionando campamentos militares y apoyo en el despliegue y repliegue de las unidades aéreas.

Así mismo participó un equipo de Special Air Operations/Operaciones Aéreas Especiales (SAO) del Escuadrón de Zapadores

Paracaidistas (EZAPAC), que apoyó a la misión de supervivencia realizada, en conjunción con el 802 Escuadrón, protagonizando en conjunto un supuesto de *Personnel Recovery* (PR) durante la fase DACEX.

UNA IMPORTANTE PARTICIPACIÓN INTERNACIONAL

Paralelamente al desarrollo del DACEX, comenzaron a llegar a Gando los efectivos aéreos de los otros países de la OTAN invitados al curso. Las fuerzas aéreas de la Alianza conocen bien las oportunidades que da el

curso para entrenar a sus tripulaciones, y disponer de las aludidas deltas para practicar misiones aire-aire son un lujo, sobre todo para países de territorios pequeños y con un gran tráfico aéreo comercial. Igualmente éstos ponen a prueba la capacidad de proyectar sus fuerzas a un escenario africano distante unos 4.000 kilómetros del centro de Europa. Así además de los cazabombarderos, llegaron a Gando numerosos aviones de transporte de los países participantes, entre los que pudimos ver a los C-130H belgas, un A400M y un Airbus A310 MRTT de la Luftwaffe, que reabasteció en vuelo durante el despliegue a los Eurofighter alemanes y a los F-16 belgas.

La participación extranjera ha sido muy importante: el *Armée de l'Air* francés mandó *Mirage 2000B* biplazas del *Escadron de Chasse 2/5 Île-de-France*, y *Mirage 2000-5F* del *Escadron de Chasse 1/2 Cigognes*; desde la base de Florennes (Bélgica) llegaron un total de seis F-16AM y un F-16BM

belgas de la *2ª Wing Tactique*; mientras que la Luftwaffe desplegó cuatro de

sus *Eurofighter*, en concreto de la *Taktisches Luftwaffengeschwader* (ala táctica de la fuerza aérea) 73 (TaktLwG73), incluido uno que llevaba pintado el rostro y el nombre del as de la Segunda Guerra Mundial, Johannes Steinhoff.

Tampoco se debería dejar de mencionar la participación de la *United States Air Force* (USAF), que fue bre-

ve, dos misiones, pero de altura, ya que implicó a sus superbombarderos Boeing B-52H. En concreto fueron aparatos pertenecientes a la 2ª Ala de Bombardeo, unidad que a finales de febrero

desplegó varios de sus aviones y más de un centenar de sus efectivos en Morón de la Frontera (Sevilla). Estos aparatos, que están bajo las órdenes del *Air Force Global Strike Command* (AFGSC), concretamente asignados al 96º Escuadrón que tiene sede en Barksdale AFB, en el estado de Luisiana





(Estados Unidos), son conocidos como los *Red Devils*, dado que llevan una banda roja en la parte superior del estabilizador vertical.

La participación de los recién llegados dio al DACT una dimensión internacional, propiciando “duros” enfrentamientos. Así de manera progresiva se pasó de los clásicos y sencillos dos contra uno y dos contra dos, y en alcance visual, a los denominados enfrentamientos ACM (Air Combat Maneuvering/combate aéreo maniobrando), y a las misiones más complejas, de hasta ocho contra ocho. Igualmente se realizaron combates a larga distancia, los denominados BVR (*Beyond Visual Range*/ más allá del alcance visual). En este último tipo de combates los *Eurofighter*, y sus modernos sistemas de aviónica, son los más temidos enemigos, aunque sistemas modernizados como son los EF-18M, F-16AM, y los Mirage 2000-5F no se quedan a la zaga, gracias además a las capacidades de sus misiles de medio alcance, como son los estadounidenses Raytheon

PROVEEDORES DE SERVICIOS PRIVADOS

La cada vez mayor tendencia a privatizar servicios se ha puesto de relevancia en el ejercicio DACT. Así de la mano de la participación alemana, junto a sus citados *Eurofighter*, han llegado a Canarias sistemas aéreos y personal pertenecientes a empresas que están contratadas por el Ministerio de Defensa/fuerzas armadas de Alemania, o *Bundeswehr*.

En concreto volaron hasta Gando una pareja de *Douglas A-4N Skyhawk* pertenecientes a la empresa *Discovery Air Defence Services* (DA Defence), que tiene sede en Ottawa (Canadá), que proporciona miles de horas de vuelo con sus modernizados aviones de combate y entrenamiento avanzado a clientes como las Fuerzas Armadas de Ca-

nada o el Ministerio de Defensa de Alemania o *Bundeswehr*.

Los aparatos que han participado en el DACT han sido dos de la media docena que la empresa dedica a cumplir el contrato que tiene firmado con el Gobierno de Berlín, que están basados en la Base Aérea de Wittmundhafen, una instalación de la *Luftwaffe* sede de la unidad de cazabombarderos

JG-71, que actualmente está en fase de reequipamiento con *Eurofighter*. De esta instalación despegaban el día 26 de febrero los *Skyhawk*, que llevan las matrículas civiles canadienses G-FGZD y G-FZGS, camino de Gando donde aterrizaron al final del día, tras

Los mecánicos de línea en acción, siempre prestos a solucionar cualquier eventualidad, en este caso en un Eurofighter.

AIM-120 AMRAAM, que simulaban utilizar los dos primeros sistemas *made in USA*, y los análogos MBDA Super 530D que utiliza el *Armée de l'Air*.



Armeros del Ala 46 colocando un misil AIM-9 Sidewinder en uno de sus F/A-18A. Arriba, a la dcha, el ingente trabajo de planificar las operaciones, previo a las misiones. Foto: Ala 46. Abajo-izq Un Skyhawk, y un Eurofighter de la Luftwaffe, que luce la imagen del as de Steinhoff. Abajo-der. Un mecánico de línea ayuda al piloto de un F/A-18A del Ala 46 a colocarse el atalaje.

realizar una escala para repostar en la Base Aérea de Torrejón de Ardoz (Madrid).

La citada compañía tiene la mayor flota privada de aviones de reacción del mundo, entre ellos en torno a una decena de A-4, que entre otras misiones, en el caso del DACT realizaron funciones de “Red Air” o apoyo al bando adversario, además de servir de aviones blanco, realizar misiones de entrenamiento de *Electronic Warfare* (EW), etc.

También han participado a diario en las salidas del DACT dos aparatos Learjet (hoy Bombardier Aerospace) 35A y uno más pequeño Learjet 31A, para realizar misiones de EW y *jamming* (interferencias).

Estos aparatos tienen sede en la base de la *Luftwaffe* de Hohn, y son propiedad de la empresa germana Gesellschaft für Flugziieldarstellung (GFD), una subsidiaria de Airbus Defence and Space (Airbus DS), que trabaja especialmente para el *Bundeswehr*.

En este campo el Ejército del Aire desplegó en el Aeródromo Militar de Lanzarote un avión de EW del 47 Grupo Mixto de Fuerzas Aéreas, que tiene sede en Torrejón de Ardoz (Madrid),

en concreto uno de sus veteranos Falcon 20, o TM.11 según su designación militar española.

En total el DACT ha implicado el despliegue en Gando y Lanzarote de cerca de 500 profesionales del Ejército del Aire y las citadas fuerzas de nuestros aliados de la OTAN, a los que se han sumado los en torno a 1.400 profesionales del Ejército del Aire que trabajan permanentemente en la citada Base Aérea de Gando. Tampoco se debería dejar de mencionar a los que trabajan en el Aeródromo Militar de Lanzarote,



y al personal de los dos “picos” de Canarias, el Escuadrón de Vigilancia Aérea nº 21 (EVA 21), que tiene sede en el Pico de las Nieves (Gran Canaria); y el EVA 22, que vigila el espacio aéreo canario desde las Peñas de Chache (Lanzarote).

UN IMPORTANTE TRABAJO DE MUCHA GENTE

Aunque lo más visible de un ejercicio de este tipo son los vuelos de los cazabombarderos, es de destacar el trabajo de muchos otros profesionales. Buen ejemplo lo tenemos en el personal del sistema de Mando y Control del MACOM, en especial del Grupo de Alerta y Control (GRUALERCON), y de los controladores aéreos del Ejército de Aire adscritos a la Escuadrilla de Alerta y Control Operativa (ECAO) de Las Palmas, que permitieron desarrollar un ejercicio tan complejo con total eficacia y seguridad, y sin dificultar el tráfico aéreo civil.

Igualmente en el GRUALERCON, que tiene su sede en el edificio “Papa-yo”, sito en la misma Base Aérea de Gando, también trabajaron oficiales de enlace de la OTAN, pertenecientes al

avión Boeing E-3A *Sentry* de Airborne Early Warning & Control (AEW & C) de la Alianza, que salía puntualmente todas las tardes para participar en la misión.

El planeamiento, dirección y ejecución del ejercicio ha sido responsabilidad del MACOM, y en concreto de una célula de éste, al frente de la cual ha estado el citado coronel Mariano Díez, que además tras la finalización del ejercicio ha realizado la correspondiente evaluación de los resultados.

Durante la rueda de prensa que se efectuó en Gando a los medios locales, tanto Díez como el jefe de la base y Ala 46, el militar de la misma graduación Jorge Clavero, destacaron que tanto el personal del Estado Mayor del MACOM como del MACAN coordinaron previamente con las autoridades de aviación civil, torres de control y directores de aeropuerto de Gran Canaria y Lanzarote el desarrollo del ejercicio, a fin de no entorpecer el intenso tráfico comercial.

No obstante, en el caso de Gando, el no tener la distancia mínima exigida a las dos pistas disponibles, no permitió operar simultáneamente aviones en ellas, lo que llevó a no poder agilizar los tráficos todo lo que se podría haber deseado. En este sentido cabe mencionar la gran labor y profesionalidad de los controladores, tanto de Control, como de Torre, agilizando salidas y llegadas al máximo que la reglamentación existente permitía.

Así los múltiples ciudadanos que se acercaban por la tarde a las inmediaciones del aeropuerto podían ver como se intercalaban los aterrizajes de las for-



Las unidades participantes planificaron sus operaciones en estructuras CEHAPO. Foto Ala 46.

maciones de cazabombarderos que iban llegando, con los vuelos comerciales, incluidos los numerosos aviones de *Binter* Canarias, que aseguran el enlace aéreo entre las islas.

Es de destacar el efecto mediático del DACT en Canarias, al que contribuyó el Ejército del Aire informando continuamente de los pasos dados, sobre todo a través de las redes sociales, y la organización de la tradicional jornada de spotter, que atrajo a cientos de éstos, incluidos decenas de extranjeros.

No se debería dejar de mencionar la participación del 802 Escuadrón de Fuerzas Aéreas, dependiente de la Jefatura SAO&PR del MACOM, con responsabilidad en asuntos SAR, compromiso de la nación con la aviación civil, también basado en Gando, (Search and Rescue/ Búsqueda y Salvamento) que, reforzado por personal y material de sus dos Escuadrones “hermanos” el 801 y el 803, mantuvo listos permanen-

temente sus Airbus Helicopters AS332B1 *Super Puma* y *D.4*.

Igualmente este Escuadrón llevó a cabo una misión PR durante la fase DACEX, junto con el aludido elemento terrestre que aportaron los miembros de la EZAPAC, lo que puso de manifiesto la capacidad que tiene el 802 Escuadrón en esas misiones, forjada en Afganistán.

Durante las salidas de los cazabombarderos, previamente se posicionaba en torno a las referidas zonas de operaciones un avión Airbus D.4 (CN235), que salía previamente a los paquetes de aeronaves para asegurar la cobertura SAR *in situ*. Afortunadamente el trabajo de este operativo no fue necesario, aunque cuando los pilotos evolucionaban sobre el Atlántico a grandes distancias de las islas, sabían que en caso de caer al Océano, los medios PR implicados estarían enseguida buscándolos, y prestos a rescatarlos. •

