

[ reportaje ]

# RED FLAG, un reto para los Eurofighter

Los cazas españoles participan por primera vez en las maniobras más exigentes del mundo que se desarrollan en el desierto de Nevada (EEUU)





Los Eurofighter despegaron de la base aérea de Morón rumbo a la de Nellis el pasado 18 de febrero.

**E**L fuerte ruido de los motores y las espectaculares maniobras de las 165 aeronaves que sobrevuelan desde el pasado 27 de febrero el desierto de Nevada (EEUU) se han integrado en el paisaje, como las luces de neón de los cientos de locales de ocio que iluminan la cercana ciudad de Las Vegas. La mayoría son cazas y aviones cisterna estadounidenses; el resto procede de España, Holanda y Singapur. Agrupados en dos bandos, se enfrentan día y noche con armamento de instrucción y bombas reales en un combate aire/aire y aire/suelo en el ejercicio de caza y ataque *Red Flag* considerado como el más importante del mundo, el más exigente y el más complejo.

Para estas maniobras, nuestro país ha desplegado por primera vez diez *Eurofighter* de las Alas 11 (Morón de la Frontera, Sevilla) y 14 (Albacete), además de tres *Hércules C-130* del Ala 31 de Zaragoza y dos *Airbus A-310* del 45 Grupo que han transportado a la zona material logístico y personal de mantenimiento. En ellas también han participado, durante el paso de las aeronaves por el océano Atlántico, un avión *P-5 Orion* y dos *D-4 Vigma* con medios de Búsqueda y Salvamento cuya responsabilidad, una vez abandonado territorio nacional, pasó a ser de Portugal, Canadá y EEUU. En ellos viajaban miembros del Escuadrón de Zapadores Paracaidistas del Ejército del Aire preparados para realizar rescates en alta mar. En total, España ha enviado al *Red Flag* a 229 militares.

En estas maniobras, tan importante y complejo como los enfrentamientos aéreos, ha sido proyectar hasta allí todos los medios logísticos necesarios para que los *Eurofighter* estén al 100 por 100 de sus capacidades. Nunca antes habían volado tan lejos, a 9.000 kilómetros de distancia, atravesando el océano Atlántico, primero, y prácticamente todo EEUU, de este a oeste, después. En todo el trayecto contaron con el apoyo de dos aviones cisterna *Boeing TK-767* italianos —durante el ejercicio real, el combustible se lo suministran dos *Hércules* españoles—.

«Estas maniobras suponen un reto importante para el Ejército del Aire —explicaba el jefe de la base aérea de Morón, coronel Carlos Ysasi, poco antes de que los aviones partieran rumbo a la base de Nellis, en Nevada, el pasado



Un piloto de *Eurofighter* termina de ajustarse la equipación antes de subir al caza.

18 de febrero—. En primer lugar, porque es la primera vez que, tanto los *Eurofighter* como sus pilotos, participan en estas maniobras. En otras ediciones lo habíamos hecho con aviones *F-18*. Y en segundo, por el esfuerzo logístico que supone. Toda la carga viaja en transporte aéreo, que es muy caro, por lo que hemos tenido que calcular muy bien lo que llevábamos para no excedernos ni tampoco quedarnos cortos».

El *Red Flag* también es un desafío para el Mando Aéreo de Combate (MACOM), responsable del planeamiento y conducción de las maniobras. «Nos adiestramos en actividades operativas, logísticas, apoyo y mando y control. Nos permite tener a nuestra gente entrenada», señaló el segundo jefe del MACOM,

general César Simón. Con este ejercicio, en definitiva, se trata de mejorar el adiestramiento avanzado de las unidades de combate dependientes del MACOM. Para ello ha creado una Agrupación Aérea Expedicionaria, a cuyo frente está el coronel Manuel Ojeda, compuesta por personal de múltiples unidades de centros, organismos y mandos del Ejército del Aire, que se ha proyectado fuera de área y, una vez en su destino, «se ha integrado en una coalición internacional formada por distintos países no todos pertenecientes a la OTAN y, por tanto, no utilizan los mismos procedimientos, las mismas tácticas, y con los que, en muy poco tiempo, hemos tenido que coordinarnos para operar de manera conjunta», añade el general.

*Tan complejo como los combates ha sido desplazar por aire todo el apoyo logístico que necesitan los cazas para operar lejos de sus bases*



Uno de los *Hércules* que viajaron a Estados Unidos, durante el proceso de carga con material logístico. Arriba, el sargento Freixas comprueba los niveles del *Eurofighter*.





«El *Red Flag* significa sacrificio, esfuerzo, trabajo, dedicación, compromiso, entrega, pero, sobre todo, ilusión y unas ganas tremendas de aprovechar la oportunidad que representa trabajar y colaborar en un escenario único y con las mejores fuerzas aéreas del mundo», puntualiza el general Simón.

### ADiestRAMIENTO AVANZADO

Eran las 11:30 del pasado 18 de febrero cuando los primeros cuatro *Eurofighter*, en formación de dos, despegaban de la base aérea de Morón rumbo a las islas Azores, primera escala en su tránsito a la base de Nellis. Detrás de ellos, uno de los dos aviones cisterna de la *Aeronautica Militare*. «Siempre salen detrás porque si, por alguna razón, los cazas tuvieran que abortar el despegue, los *Boeing* no podrían aterrizar al ir tan cargados de combustible», explica el coronel Ojeda. Apenas media hora después despegaron, de uno en uno, los seis cazas restantes, con su correspondiente acompañante italiano.

Desde las islas Azores regresaron a España los dos *Eurofighter* que iban de reserva y uno de los *Hércules*, tal y como estaba previsto. El resto, tardó seis horas y media en atravesar el Atlántico hasta la base de Norkfolk (Virginia, EEUU) vo-

lando a 25.000 pies de altura y repostando combustible cinco veces. En el último salto, de Norfolk a Nellis, emplearon cuatro horas y 45 minutos. Llegaron el día 20 y hasta el 27 que comenzaron el ejercicio real, los miembros de la Agrupación Aérea Expedicionaria han estado familiarizándose con el resto de los participantes en el *Red Flag*. «Y a partir de ahí, dos semanas de desenfreno. Volamos día y noche en un escenario muy complejo, de alta amenaza, de alta intensidad, donde la densidad de medios es enorme y requiere una atención inmensa», señala el segundo jefe del MACOM.

Fundamentalmente, los cazas españoles están practicando el combate aire/suelo con el designador láser de bombas

«Uno de los atractivos es el lanzamiento de armamento real contra objetivos en tierra»

introducido recientemente en estos aviones. «Es uno de los atractivos de este ejercicio; que soltamos armamento real contra objetivos en tierra», señala uno de los pilotos que participa en el *Red Flag*, el capitán Juan Carlos Márquez. Él fue el primer español que lanzó una bomba con el nuevo *software* del *Eurofighter* durante las maniobras *Tormenta* del pasado septiembre en las Bardenas Reales. «Antes necesitábamos el apoyo de los *F-18*; nosotros lanzábamos la munición y ellos la iluminaban. Ahora podemos hacerlo nosotros desde nuestros sensores».

El pasado año, España no envió los *Eurofighter* al *Red Flag* que se celebró en agosto porque su capacidad aire/suelo estaba muy incipiente. «A pesar de que nos queda camino por recorrer, ahora estamos capacitados y nuestros pilotos entrenados para esta actividad», añade el general Simón.

Antes de volar sobre el desierto de Nevada, los pilotos reciben información sobre la misión que les han encomendado y mientras algunos atacan a los objetivos basados en tierra, otros limpian el espacio aéreo para que esos aviones puedan maniobrar libremente. «Nos explican el tipo de amenaza que puede aparecer pero, como ocurriría en cualquier guerra, nunca sabemos al 100 por 100 lo



Los Eurofighter emplearon tres días en llegar desde España a Nevada e hicieron dos escalas, en las islas Azores y en la base aérea de Norkfolk.

Tres cazas españoles, durante el paso del Atlántico, acompañados por el avión cisterna italiano que les suministró combustible en el viaje.



que nos espera. Sabes que hay una amenaza pero no de qué entidad ni en qué medida, ni con qué fortaleza aparecerá», explica otro de los pilotos, el teniente Antonio Quijano.

Ambos aseguran que merece la pena participar en estos ejercicios con un avión que, para el teniente Quijano, es el mejor. «Tiene muchísima capacidad aire/aire, puede volar muy rápido consumiendo poco combustible cuando lo hace a mucha altitud, lo cual da muchísimo alcance a los misiles que empleamos. Además, es muy fácil de pilotar, todo va por señales de ordenador. Hoy en día, la carga que tiene el piloto no es tanto por el manejo del avión como por toda la información que recibe y que tiene que filtrar», añade. «Con la experiencia aprendes a priorizar esa información; la clave está en mirar el dato adecuado en el momento adecuado», puntualiza el capitán Márquez.

Todos los pilotos que participan en el *Red Flag* tienen la máxima calificación operativa. Y antes de viajar a Nevada, han llevado a cabo un período de instrucción muy exigente. «Hemos estudiado y entrenado muchísimo desde que, el pasado septiembre, nos comunicaron que iríamos a Estados Unidos», puntualiza el teniente.

### MANTENIMIENTO Y LOGÍSTICA

Para que los Eurofighter estén al 100 por 100 de sus capacidades, en Nellis está desplegado el personal encargado de su mantenimiento. «Hemos puesto a punto a los aviones para que lleguen a EEUU limpios de averías», explicaba el sargento primero José Carlos Torres antes de salir para Nevada a bordo de un *Hércules*. Confiado en el comportamiento de los cazas, afirmaba que con la experiencia que le dan los once años que lleva en Morón, «miedo no me da nada. Allí haremos el mismo trabajo que aquí. Lo único que puede pasar es que al avión se le exija mucho, salgan más averías de la cuenta y nos quedemos sin repuestos».

Parte de este material, unos 8.000 kilos, voló a Nellis a bordo de los *Hércules*. «Ahí llevamos la carga considerada crítica e imprescindible, los repuestos básicos para el tránsito hasta Nevada, como la unidad de energía para poner en marcha a los Eurofighter después de cada escala, maquinaria para elevar peso y acoplar depósitos y la escalera de los pilotos», explica el comandante Miguel Ángel Vilches, del Segundo Escuadrón de Apoyo al Despliegue Aéreo (SEADA). El material necesario para que los cazas operen las dos semanas de ejercicio real voló en otras aeronaves.

Cuando finalice el ejercicio, el próximo 10 de marzo, se realizará el repliegue de toda la Agrupación hasta España. Es entonces cuando se hará una valoración más profunda de las maniobras. «Antes y después de cada una de las misiones hacemos una evaluación y un examen de los resultados. Al finalizar el ejercicio también se hará una puesta en común. Y ya en España, analizaremos qué se ha hecho mejor y cuáles han sido los puntos débiles para poder corregirlos. Y todo ello se reflejará en la planificación de los ejercicios para el próximo año», concluye el general Simón.

Los ejercicios tipo *Flag* los organiza la Fuerza Aérea de los EEUU cuatro veces al año y en ellos participan otros países invitados. Comenzaron tras la guerra de Vietnam, donde se comprobó que los pilotos que conseguían sobrevivir a las diez primeras misiones aumentaban considerablemente su eficacia. Desde entonces, en sus diferentes versiones —*Red Flag*, *Green Flag*, *Coalition Flag* y *Red Flag Alaska*—, más de 30 naciones diferentes han participado en esta lucha donde no hay vencedores ni vencidos pero en la que todos ganan experiencia en combate sin exponerse a un combate real.

Elena Tarilonte

Fotos: Pepe Díaz y Ejército del Aire