

FUERZAS ARMADAS

«DOCTORADOS» EN COMBATE AÉREO

El Programa de Liderazgo Táctico de la OTAN cumple 15 años en Albacete formando a la élite de sus pilotos de caza y ataque



En el primer curso de este año del *Tactical Leadership Programme* han participado 34 aeronaves de combate de España, Francia, Grecia, Italia, Suiza y la República Checa. En primer plano, un JAS-39 checo.

DE regreso a la base aérea de Los Llanos (Albacete), mientras recorre la pista de rodaje después de una hora y media de vuelo a los mandos de un F-18, la capitán Nuria Moral mantiene en su organismo el efecto de la adrenalina producida por la tensión pero, también, por la satisfacción del objetivo cumplido. La joven pero experimentada piloto de combate del Ala 12 ha sabido gestionar su estrés como *misión commander*, la máxima autoridad en vuelo de una formación aérea aliada compuesta por 24 cazas y dos aviones de mando y control en un escenario de alta amenaza, una de las operaciones más complejas del curso de vuelo del Programa de Liderazgo Táctico de la OTAN (TLP, *Tactical Leadership Programme*).

Es la primera vez que ejerce como «directora de una gran orquesta multinacional», como ella misma dice utilizando un símil musical para definir el rol en el que se estrenó la tarde del pasado 6 de febrero. Su cometido era «marcar el tempo» en una

operación que respondía al concepto *Dynamic Targeting*, es decir, la supresión de objetivos de los que las aeronaves disponen poca o ninguna información antes de lanzarse contra el enemigo.

La capitán Moral pertenece a la promoción de 28 pilotos de combate de la OTAN que, entre el 22 de enero y 9 de febrero, demostraron su aptitud para asumir las funciones de *misión commander* y *package leader* (líderes de paquetes de aeronaves). Ellos han sido los elegidos para formar parte del primer Curso de Vuelo de COMAO (siglas en inglés de operaciones aéreas compuestas) programado este año por el TLP en su cuartel general de la base aérea de Los Llanos. Serán los nuevos «doctorados» en Liderazgo Táctico de la Alianza y lucirán en sus monos de vuelo, sobre el brazo, el parche que acredita su capacidad para planear, organizar y dirigir operaciones aéreas multinacionales complejas en las que intervienen un gran número de medios aéreos. El curso, además, ha servido para mejorar la interoperabilidad

entre las fuerzas aéreas de los países participantes y los diferentes sistemas de armas de que disponen.

«El TLP es una escuela de vuelo única en el entorno OTAN en Europa, similar a otras de Estados Unidos o el Golfo Pérsico», destaca su jefe, el coronel Luis Alberto Martínez, sobre este programa que, hace ahora 15 años, se ubicó en España para mejorar las capacidades de liderazgo táctico de las tripulaciones de caza y ataque aliadas. Son «pilotos de combate de alta experiencia elegidos por sus escuadrones para participar en el programa», explica.

En el cuartel general del TLP, situado junto a las instalaciones que acogen los *Eurofighter* del Ala 14 y próximo a la Maestranza Aérea, trabaja un *staff* de 48 militares de Alemania, Bélgica, Dinamarca, España, Estados Unidos, Francia, Grecia, Italia, Países Bajos y Reino Unido.

En este primer curso se graduaron también seis oficiales de inteligencia. Son «los INTEL de vuelo», indica el teniente coronel Juan José Sellán, jefe de Operaciones del



La capitán Nuria Moral Gorráiz, única mujer del primer curso de vuelo del TLP de este año, fue *mission commander* de una formación de cazas en un escenario de alta amenaza.



y *Eurofighter* de España, *Rafale* de Francia, *F-16* de Grecia y, aunque no forma parte de la OTAN, *F-18* de Suiza. Además, se unieron *JAS-39* de la República Checa, país que no pertenece al grupo de naciones adscritas al TLP. Como medios de apoyo se sumaron un *AWACS* de la Alianza Atlántica, un dron *MQ-9 Predator B* del Ejército del Aire y del Espacio, medios de mando y control y equipos de controladores aéreos tácticos (TACP) de Estados Unidos y de ataque terminal conjunto (JTAC) españoles.

Los *Blue* se enfrentaron a una amenaza aérea materializada por diez aviones de combate: *F-18* suizos, *Rafale* galos, *F-16* griegos y *Eurofighter* españoles e italianos. Sus acciones ofensivas se vieron reforzadas en el suelo por baterías antiaéreas *Mistral*, así como sistemas de simulación de amenazas superficie-aire.

ESCENARIOS COMPLEJOS

El Curso de Vuelo de COMAO dura tres semanas y consta de doce misiones, de las que tres se ejecutan en el simulador MACE. «La idea es incrementar poco a poco la dificultad de las operaciones aéreas en escenarios cada vez más complejos», detalla el teniente coronel Sellán. «Comenzamos con misiones muy sencillas que sirven de familiarización entre las tripulaciones porque, al principio, la gente no se conoce, tampoco el espacio aéreo en el que van a trabajar...», apunta el jefe de Operaciones.

El nivel de complicación va subiendo progresivamente con misiones de escolta de aeronaves, apoyo aéreo cercano, supresión de defensas aéreas enemigas basadas en tierra... o un compendio de todas ellas, como la ya citada *Dynamic Targeting*, que incluye una serie de incidencias o «factores imprevistos que obligan a adecuar el *planning* durante el vuelo», aclara el teniente coronel Sellán. La programada en este primer curso culminó con un procedimiento *Time Sensitive Targeting*. Se trata de una «acción quirúrgica» para atacar un objetivo crítico, «por ejemplo, a un líder terrorista durante una reunión de su organización», señala la capitán Moral. También son muy complejas las operaciones *Combat SAR*, de búsqueda y salvamento en combate, y las *no-conventional assisted recovery*, de recuperación de personal, en las que intervienen helicópteros y aviones de transporte, respectivamente.

En la fase final del curso se programó también una misión *A2/AD*. Fue únicamente a modo de introducción puesto que para

TLP. Estos oficiales participan en el *briefing* de la mañana, así como durante la fase de planeamiento, antes de lanzar las aeronaves, «para solventar dudas y responder a las preguntas de las tripulaciones sobre el escenario que van a volar», explica. También han participado seis controladores de tráfico aéreo y especialistas en C2ISR, (sistemas de mando y control táctico y de inteligencia, vigilancia y reconocimiento).

En el Curso de Vuelo de COMAO han operado hasta 34 aviones divididos en dos bandos —*Blue* y *Red*— enfrentados sobre un área de casi 51.500 kilómetros cuadrados con epicentro en Albacete y su provincia. Los 28 aspirantes a alcanzar la capacitación de liderazgo táctico se agruparon en el bando azul a los mandos de una flota compuesta de 24 cazas, cuatro de ellos biplaza: *Eurofighter* de Italia, *F-18*

Eurofighters del bando azul en configuración aire-aire transitan por la pista de rodaje hacia la zona de despegue.



suprimir los sistemas antiacceso/denegación de área se precisaría una flota mucho mayor que las 24 aeronaves participantes. «Se trata de una misión atípica y muy novedosa para las tripulaciones porque, como pilotos de combate, están acostumbrados a volar a gran altura y, en este caso, lo hicieron a muy baja cota, en silencio, sin comunicación radio para no ser detectados

y mantener el factor sorpresa de la operación», explica el teniente coronel Roberto Prieto, jefe de las fuerzas de oposición e instructor de vuelo.

Hace cuatro años el TLP amplió su radio de acción. Ahora dispone de un espacio aéreo de 150 millas náuticas de largo por casi 100 de ancho, en su mayor parte, desde 1000 pies sobre el suelo hasta nivel

ilimitado en altura. «Esto nos permite desplegar entre 40 y 50 aviones para ejecutar las misiones empleando su armamento de más largo alcance y desarrollar sus tácticas y la doctrina OTAN prácticamente sin limitaciones», destaca el coronel Martínez.

«Tiempo, presión, integración y liderazgo». Son los cuatro aspectos sobre los que trabajan los instructores del curso de



El teniente coronel Sellán muestra las capacidades del simulador de vuelo MACE que cuenta con 30 estaciones para que los pilotos puedan trabajar en equipo. A la izquierda, operación de reabastecimiento de combustible.

El curso de vuelo de COMAO incluye doce misiones; nueve reales y tres en simulador



Dos F-18 suizos vuelan en pareja inmersos en una COMAO *no-conventional assisted recovery*, de recuperación de personal.

Aunque Suiza no pertenece al TLP, su Fuerza Aérea desplegó aviones F-18 en Albacete integrados en los bandos azul y rojo.

Vuelo de COMAO del TLP. «A los pilotos les planteamos un problema complejo y, en 70 minutos, tienen que traernos una solución táctica aceptable», señala el teniente coronel Prieto. Para ello, las tripulaciones trabajan en equipo utilizando una metodología que les permita integrar lo mejor posible las capacidades de sus sistemas de armas. Después, ejercen el liderazgo táctico: saber lo que está haciendo cada tripulación y tomar decisiones dinámicas conforme evoluciona la operación, «porque no hay plan que soporte el primer contacto con el enemigo», asegura el teniente coronel Prieto.

«El tiempo es nuestro verdadero adversario», añade el teniente Javier Macho, piloto de F-18 y compañero de la capitán Moral en el Ala 12 y durante el curso de vuelo en Albacete. Este joven y experimentado oficial también tuvo que gestionar su estrés para ejercer de líder en una operación contraaérea ofensiva (OCA) para batir o reducir las amenazas de aviones y misiles enemigos.

Ambos oficiales cumplen el perfil de las tripulaciones de combate que participan en el TLP: «Deben tener más de 500 horas de vuelo en el

avión o el mismo rol, una experiencia a la que muchos de ellos añaden su participación en operaciones reales y grandes ejercicios internacionales», explica el teniente coronel Sellán. El teniente Macho atesora más de 700 horas en F-18, igual que la capitán Moral quien, además, voló los F-5 como instructora en el Ala 23 y ha desplegado dos veces en el exterior, una en Estonia y otra en Lituania, en la misión de Policía Aérea del Báltico.

Además del curso de vuelo, previamente es recomendable haber realizado los cursos académicos de introducción a

las operaciones COMAO, entre los que se incluye, no solo una parte teórica, sino un uso extensivo del simulador.

Superados estos cursos académicos, los participantes se encuentran en mejores condiciones para afrontar el de vuelo y sacarle todo el partido posible. «Aunque el requisito para realizarlo es cuanto a capacitación táctica es poder liderar mínimo una formación de dos aviones, muchos llegan con calificación para dirigir paquetes de hasta cuatro», indica el teniente coronel Sellán. Algunos, incluso, se han adiestrado con formaciones aéreas mayores, «de diez contra ocho», como cita por experiencia la capitán Moral.

En su opinión, las claves para ejercer el liderazgo son tres: «El dominio de tu propio sistema de armas, el conocimiento básico de todos los tipos de misiones que se realizan y, lo más importante, saber escuchar a la gente; valorar sus conocimientos y bagaje». Es por ello, que los primeros pasos de la formación están dedicados a la exposición por parte de cada participante de las capacidades de su avión, sus fortalezas, sus debilidades, qué puede aportar a la



El primer curso de vuelo del TLP ha contado con diversos medios aéreos de apoyo, como los AWACS de la OTAN (en la imagen) y de Francia.

FUERZAS ARMADAS

misión..., «así, durante el planeamiento todo el mundo puede tener claro de qué opciones disponen y cómo manejarlas», añade el teniente coronel Sellán.

«Son tres semanas agotadoras, con jornadas de trabajo de doce horas», afirma el coronel Martínez, cuatro de ellas, las primeras de la mañana, dedicadas al planeamiento, las tres siguientes al vuelo y las cuatro restantes al análisis de la operación. «Esta es una de las diferencias de nuestro curso de vuelo de COMAO con respecto, por ejemplo, a los ejercicios de la OTAN, donde normalmente se planea la misión un día antes y al siguiente se vuela», explica el jefe del TLP. «Aquí planificamos y volamos el mismo día para meter presión a los participantes y que sean capaces de ejecutar el mayor número de misiones posible a lo largo de esas tres semanas. Esa es la manera

de prepararlos para actuar en una operación real. Si no son capaces de gestionar ese estrés físico y mental, cuando llegue la hora de la verdad no estarán preparados».

PASADO, PRESENTE Y FUTURO

Para preparar a la élite de sus pilotos de caza y ataque, la OTAN se ha ido adaptando a los avances tecnológicos de los sistemas de armas y a su empleo en los también cambiantes escenarios estratégicos. El nuevo rumbo del TLP está marcado por la necesidad de avanzar, por ejemplo, en la integración del entrenamiento virtual con el simulador MACE. Otro de los retos a los que se enfrenta el programa es la integración de los aviones de quinta generación, como el F-35 que hace dos años ya participó en el TLP. Pero, como adelanta el coronel Martínez, «cada vez veremos más

plataformas de este tipo en nuestros cursos. No hay que olvidar que ocho de los diez países del TLP ya están operando estos cazas o los tienen en proceso de adquisición».

Al finalizar su formación, los «doctores» en liderazgo táctico participan en una encuesta de satisfacción para valorar el *syllabus* del curso, la calidad de los instructores o las instalaciones. Para la capitán Moral su paso por el TLP ha sido «la mejor experiencia que puede tenerse a los mandos de un avión de combate». En su opinión, la cohesión del grupo y el trabajo en equipo resultan esenciales. «Cuando volamos todos juntos y reconocemos nuestras voces por radio comprendemos que somos una gran familia».

J.L. Expósito

Fotos: Pepe Díaz

Los aviones de combate realizaron casi 500 horas de vuelo y efectuaron cerca de 300 salidas



Arriba, el teniente Macho revisa su avión antes de volar. Sobre estas líneas, *briefing* para la preparación de una misión.