

# FACTOR DE RIESGO

## ¿Hasta dónde?

"Así como te entrenes así combatirás en caso real".

RICARDO RUBIO VILLAMAYOR, Teniente Coronel de Aviación

Los Planes de Instrucción de las Unidades de FF.AA. tienen por objeto el mantener el nivel de entrenamiento de las mismas lo más alto posible, es decir, el volar en condiciones lo más parecidas a como se desarrollan en caso de guerra.

No cabe la menor duda de que el volar en esas condiciones conlleva siempre un factor de riesgo, y es aquí donde los responsables de que se cumplan esos Planes de Instrucción deben saber aceptar la magnitud de dicho factor.

La Fuerza Aérea, más que ninguna otra Fuerza, pierde en accidentes durante la cumplimentación de estos planes parte de sus medios, tanto materiales como desgraciadamente personales. Es lo que hoy día se llama pérdida por "atrición".

El grado de peligrosidad en ejercicios militares, donde el enemigo sólo es simulado, es evidentemente más alto en un avión de combate que en un carro o navío, y es por ello que nuestros Mandos, al nivel que sea preciso, deben valorar hasta donde cada Unidad puede hacer frente al peligro innato que supone la realización de los Planes de Instrucción.

Es cierto que la pérdida de una vida humana, en este caso la de un piloto altamente cualificado, es irreparable, cuesta años su formación. También es cierto que los costos de un avión de combate son elevadísi-

mos (un moderno avión de caza cuesta hoy día entre 12 y 22 millones de dólares). Pero no es menos cierto que sistemas de armas tan costosísimos si no se utilizan en condiciones lo más próximas a las que se estiman se producirán en caso de guerra, no serán efectivas. Tendremos eso sí un número elevado de armas, pero sólo aptas para exhibiciones o desfiles, ya que su efectividad real alcanzará poco más.

En las Ordenes de Operaciones que regulan la realización de ejercicios aparece siempre la coletilla: "La Seguridad de Vuelo prevalecerá en todo momento sobre cualquier otra consideración". Está bien, pero siempre que los Jefes acepten que esa Seguridad tiene grados según el entrenamiento del personal, tipo de sistema de armas, etc. Por ejemplo, no es lo mismo permitir el vuelo a baja cota en condiciones marginales de visibilidad a un C-11 con capacidad para volar con apoyo radar para evitar el terreno, que a un AE-9 el cual necesita totalmente el apoyo visual para este tipo de vuelos. Tampoco es lo mismo incluso para pilotos dentro de un Plan de Instrucción núm. 3, establecer igual "Ground Kill", si unos tienen más de 1.000 horas en el avión y otros acaban de entrar en dicho Plan.

Entonces, ¿quién debe decidir la magnitud de este factor de riesgo? Creo que todos los implicados tanto en forma directa como indirecta. Es

indudable que la responsabilidad será siempre del que manda, pero también es verdad que éste debe ser asesorado a través de su cadena de Mando.

En este sentido, podemos decir que gran parte de esa responsabilidad empieza por el Jefe de Escuadrilla, que es quien mejor y en forma más directa conoce el grado de entrenamiento de sus pilotos, debiendo informar al Jefe de Escuadrón hasta qué punto cualquiera de sus pilotos puede aceptar el grado de dificultad (factor de riesgo) de una acción.

Este Jefe de Escuadrón informará a su vez al Jefe de FF.AA. sobre la posibilidad o condicionantes para desarrollar unas maniobras o ejercicios por determinados pilotos, para finalmente llegar al Jefe del Mando la información a través de los Jefes de Unidad (Ala).

Todo esto no es nuevo, pero a veces se desvirtúa su comprensión.

Es evidente que en caso de guerra, los combates aéreos se desarrollarán próximos al suelo, pues es ahí donde se realizan las incursiones enemigas. El combate próximo al suelo lleva consigo un alto grado de riesgo. Pero ¿qué pasaría en caso de combate real? ¿Sabría un piloto moverse en un bloque de altura muy bajo si nunca lo ha efectuado anteriormente? Estoy de acuerdo que se establezca el concepto de "Ground Kill" para soslayar esta

realidad, pero no es suficiente. Es algo como el trapecista que realiza sus acrobacias con red, no pasa nada si cae. Le sirve de entrenamiento, pero llegará un momento que, ante el público, tendrá que hacer sus ejercicios sin la red.

El piloto ante el enemigo actúa "sin red" y deberá estar acostumbrado a ello. Por supuesto que para esto deberá ir aumentando progresivamente su entrenamiento. Es decir, empezará con un "Ground Kill" a 10.000 ft, pero llegará un momento en que su entrenamiento le permitirá realizar las prácticas de combate lo más próximo a tierra posible o de lo contrario será derribado o lo que es peor, se derribará solo.

Por citar otro ejemplo, en las acciones aire/superficie, el vuelo a muy baja cota y alta velocidad es la "regla de oro" para vulnerar las defensas enemigas. Difícilmente podrá un piloto llevar esos parámetros de vuelo si no está previamente entrenado. No se le puede pedir a un piloto que vuele a 50 pies y 500 nudos si con anterioridad no lo ha realizado, considerando además el "stress" del combate. El volar a las alturas y velocidades citadas es 10 veces más difícil que el hacerlo a 500 pies, pero esto es solamente dos veces más difícil que realizarlo a 1.000 pies y para un piloto de combate no hay mayor dificultad entre volar a 1.000 ó 10.000 pies, es

decir, se establece una proporción inversa entre el grado de dificultad y altura de vuelo a medida que esta última es menor.

¿A dónde quiero llegar? Pues sencillamente a admitir que la aviación de combate debe aceptar hasta un cierto grado el accidente, sobre todo cuando éste se produce simulando acciones bélicas.

Si sabemos positivamente que en caso de conflicto nuestros pilotos deberán combatir en acciones aire/aire o aire/superficie a muy baja cota, nuestra meta en los Planes de Instrucción será que éstos se entrenen en condiciones lo más parecidas, aunque haya que aceptar alguna pérdida y en este caso la responsabilidad no será de nadie.

En los últimos años hemos perdido pilotos altamente calificados que así lo entendieron. Dos de ellos, uno en A-9 y otro en C-14, colisionaron con el suelo al realizar ataques simulados. Sin duda que dichos accidentes no habrían ocurrido de volar 100 pies más alto, pero esto no lo acepta un piloto de combate con alto grado de entrenamiento; se lo impide su profesionalismo.

Resulta fácil para un Jefe de Mando Operativo o simplemente de Unidad el tomar la decisión de que sus pilotos no vuelen por debajo de 500 pies, establecer un "Ground Kill" a 10.000 pies, prohibir que se realicen maniobras de baja velocidad

en combate aéreo o que el armamento se lance a 400 nudos, cuando en la realidad sus pilotos si quieren salir victoriosos del combate, tendrán que volar a 50 pies, pelear contra otro caza a nivel del suelo, entrar en "tijeras" o lanzar el armamento como mínimo a 500 nudos.

¿Se mantendrían estos límites operativos en el caso de confrontación bélica? o por el contrario ¿se pedirá a los pilotos que hagan algo que nunca realizaran antes, como por ejemplo llevar a cabo ataques nocturnos contra el suelo? Está claro que en caso de necesidad a los pilotos se les exigirá algo más de lo que se les ha pedido en sus programas de entrenamiento, pero más claro está que las posibilidades de éxito en estas condiciones serán tanto menores cuanto mayor sea la diferencia entre el combate real y el entrenamiento.

Como conclusión, el factor de riesgo inherente a las operaciones en tiempo de paz de la FF.AA. debe de ser asumido por los diferentes escalones de mando, siempre y cuando se acepte en base a que las tripulaciones mejor entrenadas (entrenamiento que se adquiere progresivamente) se aproximen lo más posible a la realidad del combate aéreo, aunque para ello se produzca el inevitable accidente, el cual no será responsabilidad de nadie, sino en todo caso de la propia profesión. ■



Es evidente que en caso de guerra los combates aéreos se desarrollarán próximos al suelo, como el Mirage III de la foto, pues es ahí donde se realizan las incursiones enemigas.