

# "Coalition Green Flag 98/2"

MIGUEL A. VILLARROYA VILALTA  
Comandante de Aviación





José Terceiro

**C**ON esta frase de la película "Top Gun", al más puro estilo americano, comenzó el pasado 22 de marzo para las unidades de la Agrupación Aérea Táctica "Flag-98" del Ejército del Aire, desplegadas en la Base Aérea de Nellis (Nevada, EE.UU.) el ejercicio "Coalition Green Flag 98/2".

Pero en realidad, para la Agrupación Aérea Táctica el ejercicio había comenzado mucho antes, ya que la parte más difícil: la constitución de la agrupación y su despliegue con medios propios hasta la base de Nellis, a 10.000 Km. de sus bases habituales en España, se venía planeando desde hacía 8 meses y ejecutando desde hacía 10 días.

Los ejercicios tipo Flag ya forman parte de la vida de las unidades del Ejército del Aire, ya que ésta era la quinta ocasión en la que se participaba. Estos ejercicios se diseñaron como fruto de la amarga experiencia de la guerra del Vietnam, en la que se comprobó que los pilotos de combate, si conseguían sobrevivir a las diez primeras misiones sus posibilidades de supervivencia a todo el conflicto aumentaban espectacularmente. Se pretendió entonces someter a los pilotos de las Fuerzas Armadas de los EE.UU. a esas "primeras diez misiones" de guerra en un escenario lo más real posible, de forma tal que, llegado el caso de ser empleados en combate, fuera para ellos la "misión número 11". Para ello se cuenta con el polígono de ejercicios más completo del mundo, en el que la benigna climatología y espacios abiertos del desierto de Nevada se compaginan con un despliegue de amenazas superficie-aire y aire-aire compuesto por sistemas reales, occidentales y del antiguo bloque soviético, y por los conocidos "agressors" o "red air", pilotos entrenados en las tácticas de combate de la antigua URSS. La configuración de las amenazas a las que se somete a los componentes del "bando azul" es la de un complejo sistema integrado de defensa aérea (IADS) de unas capacidades formidables. \*

*Never, ever leave your wingman*

ICEMAN

*Piloto Naval y Filósofo*

Existen varios tipos de ejercicios Flag. El "Red Flag" es el original y en él se ejercitan misiones de interdicción y OCA en ambiente de alta amenaza. Los "Green Flag" son, en esencia, unos ejercicios "Red Flag" en los que se cuenta con mayores medios de guerra electrónica, tanto en el campo enemigo como en el propio. El enfoque de estos ejercicios "Green Flag" está más en la integración de los medios ELINT, ESM y SEAD en las misiones de ataque que en la propia realización de estos ataques, aunque la destrucción de los objetivos asignados sigue siendo la meta a alcanzar. A este tipo de ejercicios se les ha puesto recientemente el apellido de "coalition" cuando las fuerzas participantes pertenecen a varios países, en contraposición a aquéllos en los que sólo participan fuerzas estadounidenses.

Solo las Fuerzas Aéreas de algunos países tienen la capacidad de poder participar en este tipo de ejercicios, el mero hecho de estar presente en ellos ya es motivo de prestigio, máxime si el desplazamiento hasta la base aérea de Nellis, donde tienen lugar, se realiza por sus propios medios. El Ejército del Aire está entre esos pocos que cuentan con esa capacidad de proyección y de integración en una fuerza multinacional.

#### UNIDADES PARTICIPANTES

Para la ejecución del ejercicio Flag-98 se creó una Agrupación Aérea Táctica (en adelante AAT) con elementos de diversas unidades del Ejército del Aire. Esta AAT, con carácter de grupo independiente, al mando de un teniente coronel y bajo dependencia directa del general jefe del Mando Aéreo de Combate, contó con todos los medios necesarios para su despliegue, integración, operación y repliegue de forma autónoma.

La AAT Flag-98 disponía de elementos de forma permanente y con otros de forma temporal para el apoyo al despliegue. Las unidades presentes pueden verse en el cuadro nº 1.

## PARTICIPACION PERMANENTE

UNIDAD	ALA 12	ALA 35	GRUPO 31	GRUPO 45	EADA	P. MANDO	OBSERV.
AVIONES	8 C-15	2 T-19	2 T-10	1 TK-17	-	-	-
PERSONAL	115	46	52	25	14	15	8

## APOYO

UNIDAD	ALA 12	GRUPO 31	GRUPO 45	Esc. 802	Esc. 803	EZAPAC
AVIONES	2 C-15	3 T-10	1 TK-17	2 D-2/1HD-21	1 HD-21	-
PERSONAL	-	-	-	-	-	8 PJ

## Misiones

El Ala 12, formando el núcleo de la AAT, participó en el ejercicio realizando misiones de interdicción aérea (AI) junto a aviones F-16, B-52 y F-15E de la USAF, y de supresión de defensas enemigas (SEAD), como lanzadores de misil HARM, junto a aviones Tornado ECR de la Luftwaffe y F-16 de la USAF. Otros aviones de guerra electrónica participantes en el ejercicio fueron: E-6B de la US Navy, RC-135 Rivet Joint y EC-130 Compass Call de la USAF y Nimrod de la RAF.

La participación de los T-10 y T-19 hay que dividirla en dos partes diferentes, en primer lugar en el despliegue/repliegue, transportando la carga y parte del personal del grueso de la agrupación y, en segundo lugar, el ejercicio en sí, en el que realizaron misiones de transporte aéreo táctico (TAT) junto con otros C-130 de la USAF y de las Fuerzas Armadas de Canadá. En lo que a la realización de misiones TAT se refiere, hay que reseñar que el escenario diseñado para el ejercicio implicaba la dedicación de especial atención a la protección de estos medios y a otros considerados de alto valor (HVAA) por parte de los medios SEAD y OCA.

Los aviones TK-17 participaron realizando misiones de transporte de personal y re-

abastecimiento en vuelo (AAR) tanto en los trayectos de despliegue/repliegue como en el ejercicio en Nellis. A este respecto es preciso mencionar que el peso del planeamiento y la ejecución de los vuelos transoceánicos recae en su gran mayoría sobre los miembros del Grupo 45, expresión material de la capacidad de proyección de fuerza del Ejército del Aire, gran desconocido para muchos que lo asocian principalmente a su otra función de transporte de personalidades. Durante el ejercicio se proporcionó combustible en vuelo no sólo a aviones españoles, sino a los Tornado alemanes y a los E-6B de la Navy.



José Terol

La EADA, pieza fundamental en este tipo de operaciones, realizó la función de SATA (Sección de Apoyo al Transporte Aéreo) móvil preparando las cargas en las bases de origen de las unidades, reforzando los escalones avanzados en las diferentes bases usadas como escala y, en el ejercicio propiamente dicho ejerció las funciones de Equipo de Control de Combate (CCT), controlando los lanzamientos y tomas de asalto de los aviones de transporte en las D/Z (zona de lanzamiento) y L/Z (zona de aterrizaje) realizando saltos en paracaídas y preparando las cargas que serían lanzadas por nuestros aviones.

La cobertura SAR para el cruce del Atlántico corrió a cargo de los Escuadrones 802 y 803 del Servicio Aéreo de Rescate y de la EZAPAC, sin olvidar el apoyo prestado por las fuerzas aéreas portuguesa y canadiense que contribuyeron al dispositivo con un P-3 y con un C-130 respectivamente. El Centro Coordinador de Salvamento de Canarias (RCC) fue el encargado de coordinar los esfuerzos

de los diferentes medios dedicados a esta misión.

En esta ocasión, se ha contado con la presencia de observadores de las diferentes unidades del Ejército del Aire que no han participado nunca en ejercicios Flag. De esta forma se ha podido hacer partícipe a éstas de parte de la enorme experiencia que esto supone. Estos observadores no han adquirido la experiencia de forma pasiva sino que han contribuido al esfuerzo total de la operación integrados en los escalones avanzados de las bases de escala y siguiendo activamente las misiones diarias de las unidades participantes.

El planeamiento, la cobertura de las necesidades logísticas, la



dirección y el mando directo de la operación ha correspondido a personal del Estado Mayor del Mando de Combate, junto con personal agregado de otros mandos como el MAPER (DGP y DISAN), MALOG y DAE constituyendo un puesto de mando capaz de realizar todas las funciones necesarias, incluyendo el control financiero, presupuestario y la atención sanitaria.

## EL DESPLIEGUE

El movimiento de unidades a grandes distancias no es tarea fácil y requiere un exhaustivo planeamiento y una preparación meticulosa. En esta ocasión se ha dividido el despliegue en tres tramos, empleando dos bases principales de escala y otras tantas de apoyo.

El elemento fundamental en los tramos de despliegue son las tripulaciones y los aviones del Grupo 45, que no sólo son responsables de proporcionar en vuelo el combustible necesario a los C-15, sino que son responsables de la navegación, comunicaciones y conducción de los cazas que vuelan como puntos de la formación liderada por los TK-17.

El primer tramo principal se efectuó entre la Base Aérea de Torrejón y



la Base Aérea de Lajes en las Azores (Portugal), esas estratégicas islas, portaaviones naturales en medio del océano y pieza fundamental en los primeros vuelos trasatlánticos de la aviación comercial. La Fuerza Aérea portuguesa, maestra de anfitriones, ha prestado un apoyo inestimable haciendo posible la escala de las unidades de la agrupación y la operación de las unidades de cobertura SAR. Otras unidades SAR operaron desde la Base Aérea de Montijo (Portugal),

la isla de Flores (Portugal) y la Base Aérea de Greenwood (Canadá). Las actividades en Lajes fueron dirigidas y coordinadas por un escalón avanzado formado con personal del puesto de mando de la AAT.

La característica principal de la fase de despliegue ha sido la flexibilidad para hacer frente a las circunstancias que surgieron por las múltiples variables que influyen en la compleja operación y que obligaron a modificar el plan previsto. Esto sólo



es posible si el planeamiento es tan exhaustivo que permite afrontar las modificaciones de forma rápida, segura y nunca fruto de la improvisación.

El segundo tramo del despliegue principal se realizó entre la Base Aérea de Lajes y la Base Aérea de Oceana en el estado de Virginia (EE.UU.). Esta base pertenece a la US Navy y cuenta, entre los medios allí desplegados permanentemente, con aviones F-18, cuestión que facilita el apoyo logístico a nuestras unidades, como así se demostró al facilitar la Navy equipos de apoyo para reparar uno de nuestros C-15, haciendo innecesario el desplazamiento desde España. En Oceana también se contó con la presencia de un escalón avanzado del puesto de mando.

Finalmente, el último tramo se realizó entre la Base Aérea de Oceana y la Base Aérea de Nellis en el estado de Nevada. La distancia de este tramo es casi igual que la del cruce del Atlántico y aunque se realizó empleando también reabastecimiento en vuelo, tiene la ventaja de que se realiza sobre tierra firme, lo que permite disponer de multitud de campos en caso de emergencia.

#### **EL EJERCICIO**

Como ya se ha mencionado anteriormente, la idea original de los ejercicios Flag es la de proporcionar un ambiente lo más real posible para que las tripulaciones que participan en ellos, si alguna vez entran en combate de verdad, sepan lo que les va a

ocurrir y así aumenten sus posibilidades de supervivencia.

El escenario es diseñado por el grupo de dirección del ejercicio y es válido para un mes aproximadamente. Cada ejercicio tiene dos o tres periodos quincenales y en cada periodo actúan unidades diferentes; la AAT Flag-98 participó en el segundo periodo del ejercicio "Coalition Green Flag-98".

En el ejercicio participó también un Centro de Operaciones Aéreas Desplegable (DAOC) ubicado normalmente en la Base Aérea de Shaw, perteneciente al Mando del Centro (CENTCOM) y con responsabilidad de actuación en el área del Golfo Pérsico. Este centro contaba principalmente con personal de inteligencia, responsable de construir el orden de batalla enemigo, de asignar los obje-



tivos a atacar y de confeccionar los resúmenes de inteligencia diarios para que los oficiales de inteligencia de las unidades pudieran seguir el escenario. Este DAOC contaba con un escaso número de personal de planes y operaciones dado que el planeamiento de las misiones ya está configurado de antemano, limitándose a dar formato estándar al ATO diario, y no existió un seguimiento de las operaciones en curso tal como se concibe en una operación real en un AOC de características parecidas. El ejercicio Flag está concebido para ser realizado a nivel de unidad y no para funcionar con centros de operaciones aéreas, aunque se aprovechen los ejercicios para comprobar la capacidad de despliegue y el funcionamiento de los equipos de estos DAOC.



La responsabilidad del planeamiento detallado del ataque y de la coordinación e integración de los medios de combate disponibles recae cada día en una unidad diferente que designa un "package leader". Este extrae los datos del ATO y configura la oleada a su parecer para alcanzar la finalidad marcada por el comandante. La composición de los paquetes en un "Green Flag" implica la coordinación de medios AWACS, ESM, perturbación electrónica (jammers), "Wild Weasel" (HARM shooter), aviones de ataque, bombarderos, aviones de escolta aire-aire (OCA), transportes, helicópteros CSAR y otros medios que configuran un escenario de suma complejidad, proporcionando un entrenamiento único a los miembros de las unidades participantes. Para el planeamiento de las misiones es de suma importancia el papel de las sec-

El "package leader" planea su oleada y la pone en juego, comprobando la bondad de las tácticas empleadas, validándolas frente a un enemigo real y con amenazas reales. Todo esto es posible analizarlo en el suelo en tiempo real y "a posteriori" gracias a un sistema de transmisión y grabación de datos instalado en los aviones participantes que permite reconstruir la misión comprobando la eficacia del plan y donde ha fallado.

A pesar de su realismo y de desarrollarse en el espacio aéreo del desierto de Nevada, en los ejercicios Flag existen algunas limitaciones. El espacio aéreo no es tan "ilimitado" y "sin restricciones"; de hecho es bastante limitado en el espacio y en tiempo, ya que hay que compartir el polígono con otras agencias y otros ejercicios que se desarrollan simultáneamente. Otra limitación importante es el hecho de

portantísima del empleo del poder aéreo. En este sentido y a pesar de no ser realista el empleo de medios de transporte en áreas donde no se cuenta con suficiente grado de superioridad aérea, el entrenamiento obtenido a la hora de planear las escoltas y el empleo mismo de los medios, en zonas de alta amenaza, es muy positivo para todos.

El énfasis de la denominación "coalition" en el ejercicio no es casual, se ha recalcado el hecho de que uno de los objetivos del ejercicio es alcanzar un adecuado grado de facilidad en el empleo de fuerzas multinacionales. Este objetivo, más que para las fuerzas aéreas extranjeras, se marca para las propias unidades de los EE.UU. En los últimos conflictos, si bien el peso de las operaciones ha corrido a cargo de las fuerzas estadounidenses, siempre han ido de la mano de fuerzas de otros países. Este hecho se refleja en estos ejercicios donde se pretende que las unidades americanas se acostumbren a la presencia de fuerzas extranjeras, aunque sea en su propia casa, como en el caso de la Base Aérea de Nellis.

En este último ejercicio se ha tenido que luchar contra otro enemigo más difícil de batir que el "bando rojo": la meteorología. La corriente del Niño ha hecho estragos también en el desierto de Nevada, no sólo con nubes y lluvia sino que, haciendo honor al nombre del Estado, el polígono de ejercicios amaneció nevado en varias ocasiones, provocando la cancelación de gran número de misiones.

## EL REPLIEGUE

Una vez finalizado el ejercicio en la Base Aérea de Nellis comenzó la vuelta a casa. esta fase se desarrolló con las mismas premisas que la de despliegue, usando las mismas bases de escala y la misma cobertura SAR. La única diferencia es que ahora es más fácil, aparte de contar con la experiencia del despliegue, el camino ahora es "cuesta abajo", es decir, a favor de los vientos predominantes que acortan los tiempos de vuelo y disminuyen las necesidades de combustible, facilitando la tarea de cisternas y receptores. A cambio, se cuenta con unos aviones más "tocados" después de tres semanas de ope-



ciones de inteligencia de las unidades que, aparte de dar forma al escenario diario, son responsables del mantenimiento del orden de batalla enemigo. Este orden de batalla es el obtenido realmente por los medios Elint, analizados por la sección de inteligencia del DAOC y plasmado en el INT-SUM diario. En este ejercicio, en la AAT Flag 98 se ha contado con una sección de inteligencia única en la que se integraron los oficiales de inteligencia de las diferentes unidades que aportan medios a la AAT, esta experiencia ha sido altamente positiva y ha permitido adquirir un entrenamiento único a estos oficiales.

que para obtener el máximo de entrenamiento, algunas veces se planean las misiones de forma no real, como podría ser el caso de la presencia de aviones de transporte en un área en la que no se cuenta con la superioridad aérea adecuada para su operación. Por otra parte, la protección de los medios de transporte y otros HVAA fue en varias ocasiones la finalidad de la misión fijada por el comandante en el ATO para ese día, quizá recogiendo la experiencia de los últimos conflictos y operaciones de apoyo a la paz, donde la protección de los medios de transporte lanzando abastecimientos a la población civil ha sido una parte im-



ración ininterrumpida; esto causó algunos pequeños percances que gracias a la pericia y dedicación del personal de mantenimiento fueron subsanados sin mayor novedad.

Los primeros aviones de la AAT Flag-98 llegaron a tierras españolas el día 9 de abril de 1998, Jueves Santo, y los últimos lo hicieron al día siguiente, Viernes Santo, después de 31 días de operación, con la satisfacción del deber cumplido y con la ilusión de haber contribuido a potenciar la operatividad de nuestro Ejército del Aire y de haber demostrado sus capacidades de proyección de fuerza.

## CONCLUSION

Un año más el Ejército del Aire ha participado en uno de los ejercicios más importantes de la aviación militar contemporánea, importante no sólo por las dos semanas de operaciones en la Base Aérea de Nellis, sino por lo que que significa en el contexto internacional que una fuerza aérea pueda desplegar de manera autónoma unidades de combate a más de 10.000 km. de distancia de sus bases habituales,

*Cuadro nº 2*

UNIDAD	Nº/TIPO AVO.	EJERCICIO SALIDAS	EJERCICIO H/V	DESPLIEGUE H/V	TOTAL H/V
Ala 12	8 C-15	115	174:45	227:25	402:10
Ala 35	2 T-19	21	48:25	111:25	159:50
Grupo 45	1/2 TK-17	14	31:10	162:00	193:10
Grupo 31	2/5 T-10	18	43:05	337:05	380:10
Esc. 802	2 D-2	-	-	153:45	153:45
Esc. 802	1 HD-21	-	-	46:45	46:45
Esc. 803	1 HD-21	-	-	09:55	09:55
<b>Total</b>	-	<b>168</b>	<b>297:25</b>	<b>1048:20</b>	<b>1345:45</b>

allí se integre eficazmente en una fuerza multinacional en el desempeño de operaciones aéreas y después regrese también por sus propios medios.

A nivel de las unidades, también es importante la participación de los Flag. Para muchas como las de transporte, inmersas en la operación cotidiana, representa una de las pocas oportunidades de poder practicar la operación en ambiente hostil, de comprobar la bondad de las tácticas de vuelo y de realizar lanzamientos de cargas y personal en condiciones de alta amenaza. La presencia de las unidades del Ejército del Aire en los Flag actúa como motor en los planes de instrucción, sirviendo de acicate por-

que hay que estar a la altura del ejercicio; allí hay que acudir a demostrar lo que se sabe hacer, es como un examen de la instrucción y el adiestramiento de toda unidad que participa.

Quizás sería bueno poder enviar más unidades. Algunas no es posible por las propias características de los medios aéreos que las dotan, pero otras, como el 408 Escuadrón con sus Falcon y con el Boeing 707, tendrían cabida en este tipo de ejercicios "Green Flag" con una predominancia del empleo de medios de guerra electrónica.

En el cuadro nº 2 se presenta el resumen de las actividades desarrolladas por la AAT en el ejercicio Flag 98 ■