

# EAGLE Y FALCON, LA CONTINUA DUDA

José Emilio BESTEIRO VALIÑO



OS que en algún momento hemos tenido relación con la guerra antiaérea hemos sufrido lo que podríamos llamar «dispersión de la información», es decir, el hecho de que para reunir la doctrina relativa a un tema en particular debemos consultar una cantidad importante de publicaciones, con sus correspondientes definiciones, siglas, etcétera.

Hay un aspecto particular relativo a la coordinación aérea: la seguridad en ejercicios aeronavales y las células ASC (Air Safety Cell) y ASCC (Air Safety Contact Cell), que nos obliga a consultar diferentes publicaciones, algunas de ellas, como el *BI-SC Exercise Planning Guide*, bastante desconocidas por no tratarse de publicaciones tácticas. Ello, y sobre todo la importancia que para todos debe tener la seguridad de las aeronaves, me ha movido a escribir este artículo, en el que intento recopilar la información existente, tratando de aclarar al lector interesado algunas dudas.

## El porqué de las células de seguridad

Comenzaré diciendo que la razón de ser de las células de seguridad es crear una autoridad cuya misión sea garantizar la seguridad de las aeronaves que actúen como oponentes durante ejercicios aeronavales.

Sabemos que de la seguridad de las aeronaves propias —«los buenos»— ya se ocupa el coordinador aéreo y que existen una serie de dispositivos y normas de coordinación dedicadas a este fin —de hecho, toda la coordinación aérea tiene como objetivo evitar las interferencias mutuas entre buques y aeronaves amigas y sus sistemas de armas—, pero muchas veces tenemos colaboradores, nacionales o extranjeros, que vienen de bases en tierra y se incorporan a los ejercicios para hacer de «malos». Para garantizar la seguridad de éstos, manteniendo en lo posible la verosimilitud del ejercicio, se crean las mencionadas células de seguridad.

Así pues, ya podemos decir que las células de seguridad sólo se establecen en ejercicios en los que participan aeronaves amigas haciendo de oponentes. En tiempo de guerra nos importará bastante poco la seguridad de los enemigos, por lo que no se activarán las mencionadas células.

Además, también podemos adelantar que existen dos tipos de células de seguridad aérea: la llamada Air Safety Cell (ASC), cuyo distintivo es obligatoriamente *Eagle*, y la Air Safety Contact Cell (ASCC), cuyo distintivo es siempre *Falcon*.

Ambos tipos de células utilizan una frecuencia llamada *Eagle Safety* para enlazar con las aeronaves oponentes. Esta red no puede ser objeto de perturbación.

¿Por qué existen dos tipos distintos de células? Porque no todos los buques cuentan con las mismas capacidades en cuanto a equipos y personal debidamente cualificado. La clave está en la llamada Capacidad Total de Control (*Full Control Capability*).

### La Capacidad Total de Control

Consiste en una serie de condiciones en cuanto a material y personal, que se pueden resumir en un mínimo de:

- Capacidad de mantener comunicaciones en doble sentido en las redes de seguridad *Eagle Safety*, *Jamming* y *Attack*, en UHF y HF, así como en la frecuencia *Military Distress* en UHF (243.0 Mhz).
- Radar de exploración aérea.
- Radar secundario de vigilancia (IFF).
- Al frente de la ASC deberá haber un oficial controlador táctico de aviones en la mar (titulación acorde con el STANAG 1183) o un oficial controlador de tráfico aéreo debidamente cualificado.

La Capacidad Total de Control se tiene o no se tiene, y se pierde por la falta de una sola de las condiciones antedichas. Una unidad que cuente con Capacidad Total de Control será siempre ASC (Célula de Seguridad Aérea); si no cuenta con ella, será nombrada ASCC (Célula de Contacto de Seguridad Aérea).

En particular, los buques que solamente cuenten con personal cualificado para el control de helicópteros no se consideran capaces de asumir el control táctico de aeronaves de ala fija y, por tanto, con independencia de sus capacidades de radares y comunicaciones, no pueden actuar como *Eagle*, aunque sí pueden hacerlo como *Falcon*.

También hay buques que, en determinadas circunstancias, aun teniendo equipos de comunicaciones en número suficiente, por estar inmersos en otras guerras o actividades no pueden cubrir simultáneamente todas las redes que hemos enumerado al definir la Capacidad Total de Control. En ese caso, tal unidad no podrá ser ASC y pasará automáticamente al estatus ASCC.

Queda claro que toda unidad dotada de Capacidad Total de Control a la que se asigne la guardia de seguridad aérea llevará el distintivo *Eagle* —pudiendo coexistir más de una—, mientras que si por no disponer de cualquiera de los requisitos antedichos carece de Capacidad Total de Control, llevará el distintivo *Falcon*, con independencia de otro tipo de consideraciones.

No es correcto, pues, nombrar *Falcon* a una unidad dotada de radar de exploración aérea, IFF, suficientes circuitos de comunicaciones y con un controlador táctico de aviones en la mar embarcado. Lo acertado sería nombrarla *Eagle* y, caso de encontrarse varias ASCs en el área, será el coordinador aéreo quien nombre a una de ellas responsable de la coordinación entre células, siendo aconsejable que esta célula permanezca en la misma unidad en la que se encuentre el coordinador aéreo.

Una pregunta frecuentemente formulada es ¿quién puede estar al frente de una Célula de Contacto de Seguridad Aérea (*Falcon*)? La publicación EPG no contesta directamente a esa pregunta, pero de forma indirecta indica el perfil para esa persona. Lo ideal será un operador con formación de controlador de helicópteros, ATACO o con una experiencia tal que le haga capaz de asegurar la separación de las aeronaves que actúan como oponentes respecto a las del buque en el que se encuentre embarcado, así como transmitir a tales aeronaves toda la información de que disponga sobre el resto de tráfico conocido.

Es obvio que si hay dos tipos de células de seguridad y ambas difieren en cuanto a requisitos es porque tienen diferentes grados de responsabilidad y autoridad. También es fácil imaginar que la ASC tiene mayores atribuciones y responsabilidades que la ASCC, toda vez que cuenta con más medios. Las diferencias en cuanto a cometidos, por su extensión, serían objeto de otro artículo.

## Su dependencia

Además, deberemos tener muy claro que las células de seguridad llevan «mono blanco», es decir, son neutrales, dependen directamente del OSE



Emblema de los controladores tácticos de aviones en la mar.

(oficial que organiza el ejercicio) y de su estado mayor (DISTAFF), y solamente tienen una dependencia funcional del comandante del buque en el que se hallen ubicadas. Por todo ello, sólo intervendrán en los casos en que la seguridad del buque se vea comprometida.

## Las herramientas

Una vez que ya se han establecido las células de seguridad, ya sean de un tipo u otro, veamos con qué dispositivos cuentan para llevar a cabo su cometido.

### *Tipos de ataque*

Para ello, debemos saber que, atendiendo a cómo han sido planificados los ataques aéreos —*raids*—, éstos pueden dividirse en:

1. Misiones pre-planeadas (*pre-planned raids*), ideadas como parte de un plan de ataque fijado y publicado con anterioridad y subdivididas a su vez en otras dos categorías:
  - Misiones totalmente establecidas (*raids fully scripted*): son ataques con horarios fijos, hacia blancos situados en posiciones conocidas o al menos previstas, y
  - Misiones parcialmente establecidas (*raids partly scripted*), en las que las posiciones de los blancos son desconocidas, estando sujetas al desarrollo del ejercicio.
2. Esta categoría es la de las *misiones free play*, planeadas y ejecutadas como resultado del desarrollo del ejercicio y del supuesto táctico.

La experiencia nos dice que durante las fases CET (*Combat Enhancement Training*) y FIT (*Force Integration Training*), en las que las posiciones de los blancos se planean y conocen con anterioridad al ataque, los tipos de misión que más se adaptan a la situación son las «totalmente establecidas» (*fully scripted*), mientras que durante la fase táctica del ejercicio (fase *tacex*), aun cuando los ataques aéreos podrían ser planificados en la forma *fully scripted*, lo más indicado es que sean *partly scripted* o *free play*.

En efecto, lo más corriente es que durante la fase CET con ejercicios serios, las misiones que se vuelan en los ejercicios de defensa aérea (ADEX) son siempre del tipo «totalmente establecidas», mientras que en la fase táctica los ataques aéreos tienen lugar dentro de unas «ventanas horarias», lo que implica

*raids* «parcialmente establecidos»; muy rara vez podemos ver auténticos *raids free play*, es decir, con absoluta libertad de horario para los ataques aéreos.

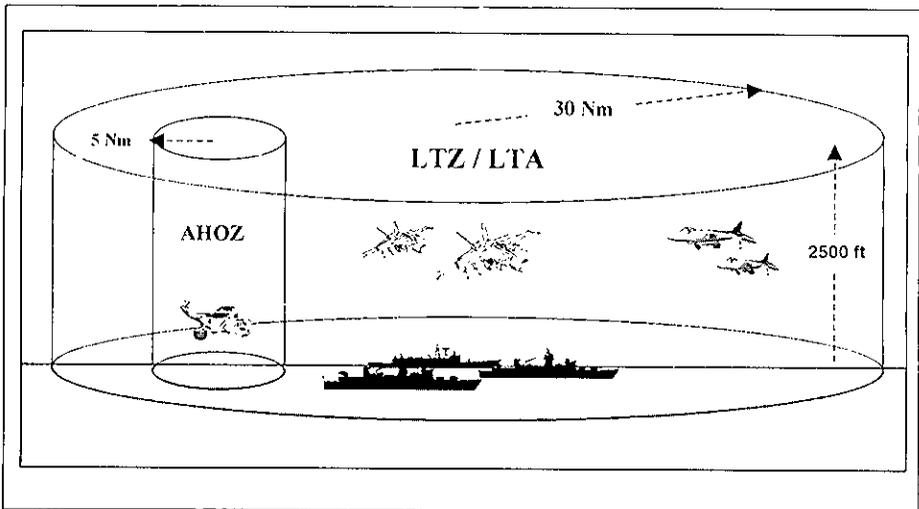
## Dispositivos

Al objeto de garantizar la seguridad de las aeronaves participantes, se crean dos tipos de áreas reservadas: la LTZ/LTA (*Local Target Zone or Area*) y la SSZ (*Ship Safety Zone*).

La primera, más restrictiva, es un cilindro de 30 millas náuticas de radio a contar desde el centro de la fuerza, y 2.500 pies de altura desde el nivel del mar. Estas dimensiones pueden ser variadas si así se indica en las órdenes de operaciones.

Este tipo de dispositivo se utiliza sólo en ataques del tipo «totalmente establecido» (*fully scripted*) y estará activado desde 10 minutos antes hasta 10 minutos después de la hora del ataque (TOT), y en él los atacantes tienen libertad táctica de movimientos, estando solamente autorizadas a permanecer en su interior las aeronaves de defensa aérea y, en algunos casos, las de alerta previa.

Con respecto a la seguridad de estas aeronaves AEW, es de resaltar el hecho de que los británicos, en sus ejercicios JMC, asignan un cilindro llamado AHOZ a sus helicópteros *Sikorsky* de alerta previa; tal cilindro, ubicado dentro de la LTZ/LTA, se fija por coordenadas geográficas y tiene un radio de cinco millas náuticas, debiendo ser evitado por el resto de aeronaves.



Representación de una *Local Target Zone/Local Target Area* incluyendo una AHOZ.

El comportamiento y *modus operandi* de las aeronaves atacantes dentro de esta zona reservada está fijado en la publicación *Guía del Planeamiento de Ejercicios* (EPG).

En cuanto al segundo tipo de área reservada, la SSZ (Zona de Seguridad de los Buques), hay que resaltar el hecho de que se utiliza en los ataques del tipo «parcialmente establecidos» y *free play*.

Sus dimensiones varían con el tipo de unidad objeto de los ataques y con las condiciones meteorológicas, ya que son diferentes en condiciones IMC y VMC. Estas dimensiones, que pueden ser alteradas en la orden de ejercicios, son por defecto las siguientes:

Tipo de buque	Condiciones visuales		Condiciones instrumentales	
	Radio	Altura	Radio	Altura
Portaaviones	10 Nm	MSL-2.500 ft	30 Nm	MSL-2.500 ft
Buques con helicóptero	5 Nm	MSL-700 ft	5 Nm	MSL-700 ft
Resto de buques	5 Nm	MSL-500 ft	5 Nm	MSL-500 ft
Submarinos	<i>Día</i>		<i>Noche</i>	
	Sobrevuelos nunca por debajo de 100 ft		Sobrevuelos nunca por debajo de 300 ft	

Podemos observar que esta zona, que como he dicho, sólo se activa cuando se efectúan ejercicios aeronavales, es algo diferente a la Zona de Control de los Buques (SCZ), habitualmente utilizada para llevar a cabo el control del tráfico aéreo en las cercanías de los buques con capacidad aérea. Ambas zonas no deben ser confundidas.

Como resumen de lo expuesto, se presenta el siguiente cuadro.

Tipo de ataque	Características	Fases del ejercicio	Tipo de dispositivo de seguridad
TOTALMENTE PLANEADO	Horario fijo. Posiciones blancos conocidas.	CET WORK-UP	LTZ/LTA
PARCIALMENTE PLANEADO	Horario fijo. Posiciones blancos desconocidas.	CET WORK-UP	SSZ
FREE PLAY	Horario desconocido. Posiciones blancos desconocidas.	TACEX	SSZ

## Juego limpio

Por último, un aspecto que considero interesante resaltar es que, evidentemente, si tenemos a bordo una de estas células en cuestión, con sólo «pinchar» su frecuencia sabremos cuándo y por dónde vienen los atacantes. Con ello obtendríamos una ventaja táctica, pero a cambio el ejercicio perdería realismo y se desvirtuaría; todos somos conscientes de las dificultades, económicas y de coordinación, que implica organizar un ejercicio conjunto, y debemos pensar que lo que en definitiva se busca durante los ejercicios es obtener un adiestramiento en condiciones lo más verosímiles posible.

