

EL TRANSPORTE AÉREO EN OPERACIONES CONJUNTO-COMBINADAS

José Alfonso Otero Goyanes

*Comandante del Ejército del Aire
Concurrente del XXX Curso de EMACON.*

La movilidad y el transporte aéreo

La Directiva de Defensa Nacional fija como finalidad de la política de defensa «garantizar la soberanía e independencia de España, su integridad territorial y el ordenamiento constitucional, proteger la vida, la paz, la libertad y la prosperidad de los españoles y los intereses estratégicos nacionales, allí donde se encuentren» y además consolidar la presencia de España en las organizaciones internacionales de seguridad y defensa, entre ellas Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN), la Unión Europea Occidental (UEO) y la Organización de Seguridad y Cooperación en Europa (OSCE). De forma paralela, la Alianza debe hacer frente a riesgos multidireccionales difíciles de predecir y analizar. Muchos de estos riesgos provendrán de conflictos regionales que pueden afectar a la seguridad de la Alianza y requerir una respuesta adecuada y que puede ser de naturaleza militar. De esto se deduce que aparte de hacer frente a misiones de defensa de la seguridad e integridad territorial de sus miembros, amparados en el artículo 5 del Tratado de Washington, la Alianza puede verse en la necesidad de operar fuera de área. Por todo ello es preciso que España cuente con unas Fuerzas Armadas con una mayor flexibilidad operacional y «movilidad» que proporcionen el apropiado nivel de respuesta.

La movilidad, entendida como una cualidad o capacidad de las fuerzas militares que les permite moverse de un lugar a otro, se convierte en un elemento clave de la ejecución de la postura defensiva de la Alianza y también de España, ya que permite desplegar fuerzas militares y su apoyo logístico de forma rápida y efectiva para cualquiera de las tareas a las que se ha hecho referencia con anterioridad. La movilidad se basa en una actividad, el movimiento, y en los medios de transporte. Esta primera reflexión permite una primera aproximación al transporte aéreo como un elemento más que posibilita la movilidad de las fuerzas, tanto desde el punto de vista de la proyección de fuerzas como de su sostenimiento fuera de su zona normal de despliegue. Pero el transporte aéreo es también un elemento de carácter táctico que puede ser usado como elemento de —maniobra— en el choque entre dos fuerzas adversarias.

En términos de tiempo, distancia y accesibilidad, el transporte aéreo puede ser unos de los medios de transporte más adecuado para solucionar las necesidades de movilidad. Su razón de ser es «el oportuno movimiento, entrega y recuperación de personal, equipo y abastecimiento en apoyo de los objetivos militares y nacionales» (en este último caso, cuando no se trate de una campaña militar); la oportunidad vendría definida por la capacidad de ajustar su ejecución al cuándo y al dónde. Puede incluso decirse que en caso de

urgencia el transporte aéreo puede ser el más aconsejable y en algunos casos ser la única forma de transporte disponible para el despliegue y empleo en áreas críticas.

«La capacidad de carga» de los medios aéreos es limitada tanto si se considera individualmente la capacidad de cada aeronave, como a que debido a su alto coste el número total de medios es escaso, pero los medios de transporte aéreo completan las tres fases del transporte y regresan al punto de partida «más rápidamente» que cualquier otro medio, con lo que pueden repetir desplazamientos de carga entre dos lugares en cortos periodos de tiempo. De esta forma, relativizando la carga transportada por unidad de tiempo, podría decirse que «la capacidad de carga de los medios aéreos es considerable». Esta ventaja es más importante cuando las distancias son largas y no existe una buena infraestructura o enlaces por superficie. Se muestra, el transporte aéreo, como uno de los medios «más flexibles» y más capaces para colocar la carga donde realmente se necesita, mediante descarga o lanzamiento, pudiendo considerarse que es el único medio de transporte para el que no existen lugares inaccesibles «no limitado por factores orográficos».

«La flexibilidad» de un sistema de transporte aéreo se deriva de la velocidad, alcance, la facilidad para cambiar la configuración de carga y de la posibilidad que ofrecen los últimos sistemas de comunicaciones para enlazar con cada una de las aeronaves, los medios de apoyo y los órganos de mando y control. Si además las fuerzas de transporte (incluyendo en el concepto de fuerzas los medios y órganos de mando y control) están bien entrenadas, equipadas y organizadas, esto permitiría redirigirlas, cambiarles de destino o terminal o de misión e incluso concentrar los medios de forma muy rápida, para adaptarse a necesidades nuevas impuestas por situaciones distintas, de acuerdo con las directrices del jefe del teatro de operaciones. Así, aviones que estén volando misiones distintas (despliegue de fuerzas, apoyo logístico, aeroevacuaciones, etc.) dentro del teatro, pueden concentrarse para realizar un lanzamiento de una fuerza aerotransportada sobre una zona de objetivos en un momento determinado.

La flota de transporte aéreo táctico debiera ser empleada a su máxima capacidad en cada momento, pero con una salvedad, que esta previa consideración no disminuyera la posibilidad de «concentración» (alcance y velocidad) de los medios aéreos para reaccionar ante situaciones imprevistas, de emergencia o simplemente para adaptarse al desarrollo de las operaciones. Atendiendo a este supuesto, «no es preciso establecer una reserva de fuerzas de transporte, porque supondría la pérdida irrecuperable de capacidad de transporte».

La flexibilidad de estos medios aéreos se ve limitada por su «dependencia de bases», más o menos preparadas, donde pueda recibir un mínimo de apoyo logístico, y a unas *minimas tareas de mantenimiento que garanticen un elevado índice de disponibilidad y una suficiente seguridad técnica*. También limita su flexibilidad «una meteorología» adversa, tal como visibilidad insuficiente y vientos fuertes.

Se podría decir que todos los medios aéreos son susceptibles de sufrir los efectos de la actividad enemiga, pero esto se hace más evidente en el caso de los medios de transporte aéreo, que son muy «vulnerables», sobre todo a las acciones de la aviación de caza enemiga y a las defensas antiaéreas, lo que obliga a que los medios de transporte sean normalmente empleados en ambientes de baja amenaza. No obstante podrían usarse en ambientes de mayor amenaza, bien dotando a las aeronaves de medios de autodefensa,

dándoles cobertura con otros medios aéreos y de superficie o aceptando un alto nivel de pérdidas.

Si se tiene en cuenta «la escasez y coste económico» de los medios de transporte, su vulnerabilidad a la vez que su valor intrínseco como herramienta, imprescindible en el desarrollo de las operaciones, se podría llegar a calificar a estos medios como «recursos críticos». De acuerdo con esta valoración, su utilización debe ser planeada cuidadosamente, haciendo hincapié en una escrupulosa priorización, continuo control de todas las misiones, una buena coordinación con todos los medios de apoyo (carga, descarga, mantenimiento, control de tráfico aéreo, etc.) y una buena dirección que asegure su uso más eficiente.

Uno de los problemas que se plantean al planear la operación de los medios de transporte es equilibrar o hacer compatible el cubrir las necesidades inmediatas de todos los potenciales usuarios, con maximizar la contribución del transporte aéreo al desarrollo global de toda la campaña. Dicho de otra manera, equilibrar los riesgos y beneficios de cada operación en relación con las necesidades tácticas de cada usuario y las necesidades y prioridades que fije el jefe del teatro de operaciones. En líneas generales podría decirse que el transporte aéreo no debería ser usado cuando las necesidades puedan quedar cubiertas con otro medio de transporte por superficie. El jefe del teatro podría fijar que tipos de misiones deberían hacerse por medio del transporte aéreo de forma sistemática.

El mando y control del transporte aéreo

El *ATP-33* recoge como principio relativo al mando y control de las operaciones de transporte aéreo táctico que se debe «establecer una agencia conjunta-combinada al más alto nivel practicable para examinar las peticiones de transporte y los recursos disponibles, fijar prioridades y decidir la distribución de recursos». Este principio va en consonancia con todo lo expuesto anteriormente; los medios de transporte son recursos críticos que deben ser empleados de la forma más eficiente posible y de forma extensiva, atendiendo no sólo a las necesidades de los usuarios (que sumarán siempre más que las posibilidades de transporte), «sino sobre todo apoyar al desarrollo de la campaña de acuerdo con las directrices y prioridades que fije el jefe del teatro de operaciones».

Con este criterio se pretende lograr una mayor economía en su empleo (economía de medios) y un mayor rendimiento mediante una unificación del esfuerzo que se aplica según un orden de prioridades, soslayando, en parte, la característica negativa de la escasez de medios. Esta centralización, junto a la característica intrínseca de movilidad de los medios aéreos permitiría atribuir-recuperar medios de transporte de mandos diferentes, incluso en áreas geográficas distintas de forma casi inmediata, por lo que «no sería necesario asignar los medios de transporte de forma permanente a mandos subordinados».

Con el objeto de centralizar el mando a un nivel practicable y asegurar el uso flexible de los medios de transporte en función de las necesidades de la campaña, el jefe del teatro de operaciones ejercerá normalmente el Mando Operativo (OPCOM) de las fuerzas de transporte, lo que le permitirá desplegar las fuerzas de transporte y delegar su Control Operativo (OPCON), si así procede, en algún comandante subordinado. El jefe del teatro determinará el esfuerzo «distribución» —*apportionment*— de transporte aéreo en porcen-

tajes o por prioridades que debe ser dedicado a las distintas operaciones o concedido en beneficio de los distintos usuarios por un periodo de tiempo determinado. Esta decisión estaría precedida por consultas con los comandantes de los componentes terrestre, naval, aéreo y otros mandos subordinados que proceda, con los representantes de mandos-órganos-centros logísticos y con su Estado Mayor (en particular J-3, J-4 y el Centro Conjunto de Coordinación de Movimiento [JMCC] *Joint Movement Coordination Center*).

No hay que olvidar que dentro del espacio aéreo de responsabilidad del jefe del teatro de operaciones, todos los vuelos de transporte, como operación aérea que son, afectan al resto de las operaciones aéreas en curso, por lo que es necesaria su correcta integración y coordinación. De acuerdo con este razonamiento, la ejecución de las operaciones de transporte aéreo debe descentralizarse a un segundo nivel y por esta razón es conveniente que al comandante del componente aéreo le sea delegado el OPCON, y en consecuencia se responsabilizaría de las misiones y cometidos relativos al transporte aéreo que le asigne el jefe del teatro de operaciones, limitado a su área de responsabilidad y por el tiempo que dure la campaña. A su vez podría redespargar las unidades y delegar su Control Táctico (TACON).

El siguiente paso sería transformar la distribución en el número de salidas disponibles cada día «reparto» —*allocation*— disponibles para cada usuario o operación. Esta función le corresponde al comandante del componente aéreo, pues es quién está en mejores condiciones de ajustar la disponibilidad de salidas a las necesidades más prioritarias, siempre pretendiendo obtener la mayor eficiencia.

Podría afirmarse que la figura de jefe del teatro de operaciones (teatro de operaciones similar a espacio estratégico de interés nacional) se puede asimilar a la del Jefe del Estado Mayor de la Defensa (JEMAD), pues sin perjuicio del ejercicio de la conducción estratégica de las operaciones, también asume el OPCOM de las fuerzas terrestres, navales y aéreas. Siguiendo con el razonamiento el comandante del componente aéreo sería el comandante del mando OPCOM aéreo. En este orden de cosas el OPCOM le corresponde al JEMAD y el OPCOM le debería corresponder al Comandante Jefe del Mando Operativo Aéreo (CJMOA). El primero «distribuiría» el esfuerzo de los medios aéreos de transporte (hay que recordar que algunos son a la vez aviones cisterna) y el segundo los utilizaría de la forma más eficaz de acuerdo con los criterios del JEMAD.

Dicho esto hay que advertir que dependiendo de la naturaleza de la campaña que se vaya a desarrollar y del teatro de operaciones, podría convenir la creación de un nuevo OPCOM, que a su vez podría tener mandos componentes, con distintos niveles de atribución de fuerzas. Si existiera un mando componente aéreo, podrían serle asignados medios de transporte aéreo, bien por el tiempo que durase la campaña o bien por un tiempo más limitado y para una operación determinada, pero siempre considerando los principios que ya se han discutido en este trabajo:

1. Establecer una agencia conjunta-combinada al más alto nivel practicable para examinar las peticiones de transporte y los recursos disponibles, fijar prioridades y decidir la distribución de recursos.
2. No es necesario asignar los medios de transporte de forma permanente a mandos subordinados.

3. No es preciso establecer una reserva de fuerzas de transporte, porque supondría la pérdida irrecuperable de capacidad de transporte.

Más difícil es predecir como se estructuraría la participación de las Fuerzas Armadas en una operación OTAN. Podría aventurarse que el JSRC (*Joint Subregional Command*) que se establezca en Madrid no va a tener un componente aéreo, pero aún si se considerase conveniente la asignación de medios aéreos, los de transporte deberían seguir bajo mando del JEMAD atendiendo a las consideraciones del párrafo anterior, y sobre todo porque sería necesario disponer de todos los medios de transporte aéreo para apoyar el despliegue, movimiento y sostenimiento de «todas» las fuerzas, participen en una operación OTAN o no.

En lo que respecta al planeamiento, será normalmente su Estado Mayor el que lleve a cabo esta tarea, repartiendo los cometidos entre los elementos que constituyen el —*staff*— de acuerdo con la doble funcionalidad de los medios de transporte aéreo. Por un lado surgirán necesidades logísticas de las que entenderá J-4 logística y por otro lado surgirán necesidades tácticas que serán materia de J-3 operaciones.

Centro Conjunto de Coordinación de Movimientos (JMCC)

Con el objeto de atender a esta doble perspectiva es necesario crear JMCC, que organice, «a caballo» de J-3 y J-4, el sistema de transporte con todos los medios puestos a disposición del jefe del teatro. Este Centro sería el responsable de realizar el planeamiento, a su nivel, de todas las operaciones de transporte, así como su gestión; controlaría su ejecución y el desarrollo de todas las misiones para su mejor integración y ajuste a las necesidades que se vayan planteando. Por un lado estaría directamente relacionado con un Centro Logístico Conjunto (JLC) *Joint Logistic Center* y por otro estaría relacionado con el Centro de Operaciones Conjunto (JOC) *Joint Operations Center*. Debido a que pueden surgir necesidades de alta prioridad no previamente planeadas, es preciso que el JMCC, realice lo siguiente: validar las necesidades que provengan de cada mando componente o subordinado, controlar el planeamiento de cada uno de los componentes y el resultado previsto y real de los movimientos y por último, mantener al día la información sobre medios y capacidades del transporte aéreo.

Dentro del puesto de mando del JEMAD y atendiendo a que su núcleo lo constituye la División de Operaciones del EMACON, que tiene como funciones: conducir operaciones y ejercicios, así como efectuar el seguimiento y conducción de situaciones de crisis (Sección de Operaciones Actuales, Núcleo del Puesto de Mando) y coordinar el apoyo logístico de las operaciones y ejercicios (Sección de Logística Operativa), debe establecerse el JMCC, al menos mientras dure la campaña. El JMCC es el órgano «experto» que aconsejaría al JEMAD sobre la asignación de los medios de transporte aéreo, distribución del esfuerzo del transporte aéreo y determinación de prioridades. Debido a la cantidad de trabajo que debe asumir será necesario que personal proveniente de otros ejércitos y personal civil, relacionados con los diferentes medios de transporte, se integre en el mismo.

El JMCC es el órgano adecuado para establecer contactos con el ACE (*Mobility Coordination Center*), o centro similar, para coordinar los vuelos interteatros, recibir-prestar apoyo por el transporte aéreo, intercambiar información, etc. El JMCC podría también establecer

contacto con el Comité Sectorial de Transporte Aéreo, tanto para ser asesorado sobre aspectos técnicos y administrativos relativos a la contratación (o movilización de medios civiles), como sobre disponibilidad de medios, localización, posibilidades de uso, etc.

Centro de Coordinación de Transporte Aéreo

En el *staff* del comandante del componente aéreo también podría establecerse una sección de movimiento, o elemento análogo, con el objeto de que se ocupara de las necesidades de movimiento propias del componente aéreo y de las «peticiones» de apoyo y la coordinación con el JMCC. El Centro de Operaciones Aéreas (ACC) *Air Operations Center* es el nudo central del sistema de mando y control del componente aéreo. Este sistema de mando y control proporciona la información y las comunicaciones necesarias para controlar las operaciones aéreas del teatro de operaciones, incluidas las de transporte aéreo.

El planeamiento específico de las operaciones de transporte aéreo, como el resto de las operaciones aéreas, debiera hacerse desde el AOC. Para ello debe crearse dentro del AOC una Célula o Centro de Coordinación-Control de Transporte Aéreo (ALCC) *Airlift Coordination Center*, que más concretamente planifique, coordine y gestione la ejecución de las operaciones de transporte aéreo dentro del teatro de operaciones, realizando los siguientes cometidos:

- Planear y confeccionar las órdenes de operaciones.
- Supervisar y controlar las operaciones aéreas de transporte.
- Coordinar el apoyo aéreo que sea preciso para el desarrollo de las operaciones de transporte aéreo, especialmente las tácticas.
- Coordinar con la Célula de Gestión del espacio aéreo los vuelos y las reservas de espacio aéreo que se precisen.
- Coordinar y controlar las actividades de apoyo en las terminales y las actividades de embarque y desembarque con los usuarios.
- Centralizar el control de las aereo evacuaciones.
- Supervisar y evaluar el resto de los elementos para el transporte (ALCE y CCT).
- Conocer la situación de todos los medios de transporte, su disponibilidad y la capacidad de transporte, e informar de ello al JMCC.

La importancia de integrar las operaciones aéreas de transporte en el resto de operaciones aéreas que se lleven a cabo dentro del teatro, sobre lo que se ha reflexionado repetidamente en este trabajo, quedó demostrada en las operaciones sobre Bosnia. De hecho uno de los primeros elementos que se integró en el CAOC de Vicenza al comienzo de las operaciones de la Fuerza de Implementación (IFOR), fue el RAMCC (*Regional Air Movement Coordination Center*).

Normalmente el ALCC constaría de una célula de planeamiento, otra de operaciones en curso y otra de apoyo y participaría, con el resto de células del AOC, en el planeamiento general de las operaciones, el control de las misiones y medios de transporte a través de la red de mando y control que se establezca y se aseguraría que fueran emitidas las órdenes de misión de transporte con los datos precisos que permitieran la correspondiente coordinación del apoyo aéreo y su integración con el resto de las operaciones aéreas.

El comandante del componente aéreo ejercerá el control del ALCC (por tanto sobre las operaciones de transporte aéreo dentro del teatro de operaciones), a través del director-jefe del AOC. El jefe del ALCC formaría parte de su *staff* y sería el responsable del buen funcionamiento del Centro, lo que supone ser responsable de planear, coordinar y gestionar las operaciones de transporte aéreo con las fuerzas asignadas.

El JMCC y el ALCC deben estar perfectamente conectados a través de la red conjunta que corresponda y enlazados a nivel de planeamiento a través de las respectivas terminales del Sistema ADAMS que tiene el EMACON y el Estado Mayor del Aire; con esta terminal el JMCC puede a su vez enlazar con AMCC y con otros centros de coordinación de movimientos. Esto facilitaría la coordinación de todo el movimiento para integrar las operaciones de transporte aéreo con las otras acciones del sistema de transporte «global».

Dentro de los AOC suele establecerse una Célula o Elemento de Coordinación de la Fuerzas Terrestres (BCE) *Battlefield Coordination Element*, que aparte de intercambiar información respecto de la batalla de superficie, coordinar los fuegos y el apoyo cercano, también podría coordinar el apoyo por el transporte aéreo a las unidades terrestres. De igual manera puede hablarse de una célula marítima o de un Oficial de Enlace Naval (NLO) *Navy Liaison Officer*.

Próximos a estrenar el primer CARS (CAOC y otros elementos del Sistema de Mando y Control Aéreo), es tiempo de asegurarse de que entre sus células de trabajo se incluya un ALCC para que realice las funciones que le son propias. El personal que ha de cubrir sus puestos de trabajo procedería en su mayor parte del *staff* del mando aéreo que en tiempo de paz se encargue de la función «transporte aéreo» (el MALEV y el MACOM). A su lado y como elementos del BCE deberían estar también enlaces de la Fuerza de Acción Rápida (FAR) y/o otros representantes de las unidades terrestres usuarias para asegurar un planeamiento conjunto.

¿Por qué en el CAOC y no en el AOCC o en un Cuartel General de la FAR o de la Fuerza de Maniobra?: para asegurar el éxito de la operación hay que asegurarse que se tienen en cuenta todos los condicionantes tácticos (terrestres y sobre todo aéreos), que se obtiene el apoyo aéreo necesario, que se integra la formación de transporte con el resto de los aviones de ataque (en tiempo, lugar, secuencia, comunicaciones, identificación, espacio aéreo, etc.) y que la Orden de Misión (ATO) llega, a través del SIMCA y la red TACS que se desarrolle, a las unidades de transporte y apoyo, a los CCT (*Combat Control Team*), a los ALCE (*Airlift Control Element*), a las Secciones de Apoyo de Transporte Aéreo (SATA) y a todos los elementos que participen en la operación. También es en el CAOC donde existirán más medios para enlazar con las terminales, con las aeronaves y con otros elementos de control, tanto aerotácticos como de tráfico aéreo, lo que permite conocer en todo momento lo que está aconteciendo y la situación de las cargas y aeronaves.

Con el objeto de resolver problemas concernientes a la coordinación de los movimientos y a la coordinación entre las agencias antes expuestas —el JMCC, el CAOC y el ALCC— y los usuarios, el comandante del componente aéreo debería nombrar un director de movimiento aéreo, experto en operaciones de transporte aéreo, que desde el CAOC ejerciera de autoridad de coordinación para acelerar la solución de los problemas relativos a la coor-

dinación entre agencias al nivel más bajo posible. Podría ser un oficial de alta graduación del mando «funcional» de transporte (MALEV).

Elemento de control de transporte aéreo

Al hablar del ALCC se hacía referencia al ALCE como elemento subordinado. El ALCE es un Elemento de Control de Transporte Aéreo (*Airlift Control Element*) formado por personal de las fuerzas aéreas especialista en operaciones de transporte aéreo y en las actividades de apoyo que éste necesita, y que despliegan, bajo la dirección del ALCC, en las bases, aeródromos o zonas de aterrizaje, tanto de embarque como de llegada.

Los cometidos fundamentales del ALCE son:

- Establecer un centro de operaciones y comunicaciones para activar la red aérea de la operación.
- Coordinar el plan de embarque y movimiento con los tripulantes y con los representantes de la unidad usuaria.
- Establecer el plan de aparcamiento y carga.
- Coordinar con los servicios de control de tránsito aéreo (controlar si no existieran estos servicios) el movimiento de aeronaves en la zona de su responsabilidad.
- Supervisar la actuación de los equipos de carga y descarga.
- Coordinar la aeroevacuación sanitaria.

El enlace con los equipos ALCE debe hacerse a través de los Centros de Operaciones de Base (BOC), para que éstos a su vez tengan la información suficiente que les permita apoyar la operación de carga y descarga, coordinar el mejor uso de la infraestructura de la base y evitar que operaciones distintas se interfieran. En el caso del Ejército del Aire, la base-unidad aérea usuaria del transporte apoyaría las actividades de la SATA, si bien dejaría su dirección en manos del ALCE. Las SATA, y la EADA en su función de SATA móvil, deben tener más que una dependencia técnica del ALCC, al pertenecer ambos al Ejército del Aire. En muchos casos podrían incluso ser el núcleo del ALCE de la base, ya sea terminal de embarque o desembarque. Para ello, aparte de contar con más medios materiales de carga y descarga e infraestructura de apoyo, precisan de personal especializado y un mínimo de comunicaciones para enlazar con el ALCC (aparte de las normales, también correo electrónico).

No obstante los «usuarios del transporte aéreo» tienen, entre otras, las siguientes «responsabilidades»:

- Trasladar unidades y material a la base de partida.
- Prepararlos y acondicionarlos para el movimiento aéreo.
- Apoyar, si fuera preciso, a las fuerzas de transporte (comida, sanidad, alojamiento y otros servicios pertinentes).
- Recibir y transportar las unidades desde las bases de llegada.
- Preparar toda la documentación referente a la carga, tal como los manifiestos de pasajeros y carga, y emitir los informes pertinentes.

Todas estas acciones tienen como objetivo demorar lo menos posible los medios de transporte en tierra para disminuir el tiempo empleado por misión de transporte, aumentar el

ritmo de los vuelos e incrementar, por tanto, la disponibilidad de las aeronaves y la capacidad de transporte. Es preciso que las unidades usuarias establezcan unos equipos que apoyen el embarque y desembarque de sus medios tanto en las bases de salida como de llegada y para que ejecuten, en último término, las actividades derivadas de las responsabilidades a las que se hace referencia en el párrafo anterior. Desde el punto de vista funcional y sobre todo en lo que se refiere a carga y descarga de las aeronaves, deben estar «bajo la dirección del ALCE» que opere en esa terminal. Cuando un equipo de apoyo al embarque opere desde una base del Ejército del Aire, debería estar «colocado» con la SATA para participar de las comunicaciones y para apoyarse mutuamente; además la SATA sería el intermediario natural ante la jefatura de la base.

Como el Ejército de Tierra es «usuario» del transporte aéreo, se ha creado el Grupo de Lanzamiento y Aerotransporte (GLAT) derivado del antiguo Grupo de Lanzamiento Paracaidista (GLAPAC) de la Brigada Paracaidista (BRIPAC), potenciándolo para que apoyara la preparación de cargas y carga de elementos de la Brigada y también de las otras unidades que conforman la FAR. La capacidad y pericia de estos profesionales es reconocida por las tripulaciones del Ejército del Aire, pero también tienen limitaciones, sobre todo para afrontar el desarrollo de nuevas cargas tipo y hacer frente a un movimiento masivo, no sólo de dos o tres grupos tácticos, sino de toda las unidades de la FAR, desplegadas algunas en lugares alejados de su Cuartel General (ejemplo ¿quién prepararía los apoyos logísticos de la Brigada de Infantería Aerotransportable [BRILAT] posteriores a su despliegue?). El problema puede complicarse aún más si se contempla la posibilidad de apoyar por el transporte aéreo a otras unidades del Ejército no integradas en la FAR y que no disponen de especialistas en la preparación de cargas (unidades mecanizadas, artillería antiaérea, Fuerzas Aeromóviles del Ejército de Tierra [FAMET], ingenieros, etc.).

Equipos de control de combate

Los Equipos de Control de Combate (CCT) *Combat Control Team* son pequeños grupos de la fuerza aérea, equipados y entrenados (paracaidistas y operaciones especiales) para establecer de forma rápida una zona de lanzamiento o aterrizaje y controlar la operación, en un ambiente austero o en condiciones hostiles. Los CCT dependen operativamente del ALCC.

También está entre sus cometidos:

- Infiltrarse o desplegar dentro de la zona de objetivos por el medio más apropiado a cada circunstancia.
- Conducir el reconocimiento, vigilancia y valorar las posibilidades de potenciales aeródromos o zonas de asalto.
- Localizar, identificar y señalar las zonas que vayan a utilizarse en función de la operación a realizar, lanzamiento, aterrizaje o extracción.
- Remover obstáculos y limpiar las zonas de munición sin explotar.
- Establecer comunicaciones con la red de mando y control (tierra-tierra y tierra-aire).
- Instalar sistemas de ayuda a la navegación.
- Determinar en las áreas de objetivo las zonas de seguridad operacional aérea y el emplazamiento de servicios auxiliares.

- Suministrar a las aeronaves inteligencia, información táctica y meteorológica, y guía hasta estas zonas.
- Controlar el tráfico aéreo en la zona.
- Realizar las funciones de ALCE, si se trata de una zona de aterrizaje.
- Ejercer como controlador aéreo avanzado, FAC (*Forward Air Controller*) de las misiones de apoyo aéreo cercano.

Cuando no existan equipos CCT disponibles de la fuerza aérea o cuando se necesite un apoyo desde el suelo mayor, las fuerzas terrestres deberán disponer en la zona unos equipos de apoyo al desembarco aéreo en zona. La presencia de los equipos CCT y la cantidad de personal necesario entre los dos tipos de equipos vendrá determinada por la entidad y naturaleza de la misión; en cualquier caso trabajarán coordinadamente. En casos extremos, o cuando se trate de aviones aislados o pequeñas formaciones, sus funciones las podría asumir un Oficial Aéreo de Enlace (ALO) *Air Liaison Officer*.

Los equipos CCT de la EADA no son suficientes para apoyar un desembarco aéreo que haya de realizarse de forma simultánea en varias zonas distintas o secuencialmente si éstas están muy alejadas, por lo que suele ser necesaria la colaboración de las Secciones de Apoyo al Desembarco Aéreo (SADA) de la BRIPAC. Pero para ello se precisa que ambas unidades tengan un programa de entrenamiento conjunto y que sus equipos y procedimientos sean compatibles para que la operación en tierra sea segura y eficiente.

El GLAT debería tener posibilidades de crecimiento para hacer frente a las muchas necesidades de apoyo al transporte que surgirían no sólo desde la FAF, sino de otras unidades del Ejército de Tierra. Un razonamiento parecido se podría seguir con la EADA, tanto respecto a su Sección de Apoyo al Transporte Aéreo, como a sus equipos CCT. La colaboración entre los Ejércitos y la acción conjunta permitirían unificar esfuerzos y concentrar los medios allí donde fueran más necesarios. No es necesario unificar las unidades bajo un mando único, solamente que realicen sus propias actividades de forma coordinada y apoyándose recíprocamente, bajo un control centralizado. Es también necesario que realicen suficientes ejercicios conjuntos, que garanticen un alto grado de entrenamiento, y que sus procedimientos deriven de un mismo cuerpo doctrinal para que no existan conflictos en su actuación, ni queden tareas sin realizar.

Otros elementos de mando y control

El Sistema de Control Aéreo del Teatro de Operaciones (TACS) *Theater Air Control System* proporciona al comandante del componente aéreo los medios para ejercer el mando y control sobre todas las operaciones aerotácticas que se desarrollen en el teatro de operaciones, tanto las específicas como las de apoyo a otras operaciones. Por esta razón, la red de comunicaciones y elementos asociados de coordinación y control deben enlazar e integrarse en las fuerzas de superficie a las que apoyan. A continuación se repasarán algunos de estos elementos y su relación con el transporte aéreo.

Como parte integrante del Sistema de Mando y Control Aéreo se establece una agencia que bajo control operativo del ACC se encarga de la dirección de las operaciones aéreas de apoyo a las fuerzas terrestres, AOCC (*Air Operations Coordination Center*). Este órgano

es el responsable de procesar las peticiones de apoyo aéreo (interdicción, reconocimiento, transporte y apoyo aéreo cercano). El AOCC suele estar colocado junto a los puestos de mando del jefe del teatro o grandes unidades terrestres; a niveles inferiores, hasta batallón, se pueden colocar otros elementos aéreos, los Destacamentos de Control Aerotáctico (TACP) *Tactical Air Control Parties*, que están autorizados a formular peticiones de apoyo aéreo como el transporte.

El jefe del TACP es el representante del jefe del componente aéreo ante la unidad terrestre, y asume por tanto las funciones de ALO. Entre sus cometidos está también el aconsejar a los jefes de las unidades terrestres de las capacidades y limitaciones del transporte aéreo, apoyar en el planeamiento, peticiones y uso de los medios aéreos.

Las unidades de las fuerzas de transporte son mandadas y controladas desde el AOC a través de los Centros de Operaciones de Base, Ala o Escuadrón (BOC, WOC, SQOC) *Base, Wing, Squadron Operations Center*. En estos centros puede integrarse un Oficial de Enlace de las Fuerzas Terrestres (GLO) *Ground Liaison Officer* o de otra fuerza usuaria que se considere.

Peticiones de apoyo de transporte aéreo

Cualquier organización en una fuerza conjunta puede pedir apoyo por el transporte aéreo (ATP-33) y no debe dejar de hacerse si el transporte aéreo potencia el mejor desarrollo de la misión asignada, pero esas peticiones deben respetar los siguientes principios:

- Que exista una necesidad operativa.
- Que no estén disponibles o no sean idóneos los medios de transporte por superficie.
- Que esté contemplada de alguna manera en la lista de prioridades.
- Se respete la distribución fijada por el jefe del teatro.

Las peticiones pueden ser «planeadas, inmediatas» o «de emergencia», dependiendo del margen de tiempo del que se disponga. Este margen de tiempo se puede definir como el que se precisa para localizar un medio de transporte disponible y tenerlo a disposición, ordenar la misión y generar y preparar la carga en la terminal para su transporte, y que dependerá entre otras cosas de la naturaleza de la propia necesidad, de las fuerzas disponibles y del proceso de planeamiento aéreo.

Cuando las necesidades de movimiento sean conocidas con suficiente anticipación, deberán ser tramitadas a través de los conductos logísticos normales hasta J-4, que lo pondrá en conocimiento del JMCC donde se validará y coordinará su ejecución con el ALCC, de acuerdo con el reparto de salidas.

Cuando las necesidades de movimiento sean identificadas demasiado tarde para que puedan ser tramitadas en un ciclo normal de coordinación, deberán ser consideradas como peticiones inmediatas. Estas peticiones tienen su origen, normalmente, en transportes urgentes, sostenimiento de la fuerza o necesidades de extracción. La petición debe ser dirigida sin pérdida de tiempo a través de la vía operativa y de la logística. Por la primera llegaría al AOC —vía TACP/AOCC/ALCC— para que pudiera hacer los preparativos y coordinaciones necesarias como operación aérea. Por el canal logístico para que el JMCC la

valide, y porque normalmente será preciso posponer otras misiones de transporte ya planeadas en beneficio de la inmediata.

Las peticiones de emergencia son aquellas que resultan de condicionantes tácticos tales como la evacuación de heridos, suministro a fuerzas en combate, desembarco o lanzamiento de fuerzas de contingencia, etc. Con tanta premura ha de ser satisfecho el transporte, que no es posible el trámite a través del JMCC de la manera estándar. Las peticiones deben llegar por voz u otros medios igual de rápidos, al ALCC y al JMCC a la vez. El director del AOC va ordenando la disposición de los medios, incluso cancelando otras misiones, hasta ponerse en contacto con el JMCC, donde se confirmaría la petición y se tomaría nota de las acciones efectuadas.

Se ha formulado la necesidad de que el JMCC valide las peticiones, ¿pero qué se entiende por validación? Se podría definir la validación como la valoración de la viabilidad y el valor intrínseco de una necesidad de transporte aéreo. La validación empieza en el peticionario que ha de ver si su necesidad se ajusta a los principios enunciados con anterioridad. Las autoridades u órganos que han de validar, habrán de realizar el mismo proceso de reflexión, aunque desde otra perspectiva y contando con más información y a la vista de la totalidad de las peticiones y de acuerdo con los recursos disponibles. El proceso de validación ha de incluir también el asegurarse que la carga esté disponible para el transporte en los plazos en que está previsto realizar la misión. A nivel de teatro de operaciones el «validador» debería ser el JMCC.

Otras consideraciones

Todas las consideraciones que hasta ahora se han hecho (organización, funciones, cometidos, manuales, etc.) han de estar por un cuerpo doctrinal suficiente, para que trate básicamente todos los aspectos, pero no exhaustivo, para que no sea demasiado rígido y no limite la flexibilidad del sistema y la iniciativa de las personas que lo componen. Este trabajo podría servir como guía de esa doctrina, que tendría que tener en cuenta las publicaciones aliadas relativas al transporte. Es necesario crear una comisión interjércitos que dirigida desde el EMACON lleve a cabo la redacción de la «doctrina de transporte aéreo» y que además aborde otros estudios pertinentes, como los previos a la ratificación o modificación de los Acuerdos de Normalización (*STANAG,s*) y otras publicaciones aliadas, y como los que se refieren a los manuales de transporte.

¿Por qué el comandante del componente aéreo debe tener el OPCON de las fuerzas de transporte aéreo? Si se analiza la Historia a través de los principios de la guerra, se puede llegar a la conclusión que es preciso que haya un solo comandante para asegurar la «unidad de esfuerzo», especialmente si la situación se complica por la asignación de medios de más de un ejército o nación. Los medios aéreos son limitados y requieren ser utilizados de forma centralizada para «economizar los medios» y poder garantizar además que se pueden «concentrar» en el lugar y momento oportuno. Las cualidades inherentes al poder aéreo, velocidad, alcance y flexibilidad, son mejor explotadas a través de un único comandante que pueda orquestrar la «maniobra» para así mejor conseguir la «sorpresa» y mantener la «ofensiva». La protección de la fuerza y su «seguridad» se simplifican y maximizan.

zan si un único comandante es el responsable de toda la defensa aérea y la gestión del espacio aéreo.

El control centralizado y la ejecución descentralizada, tal y como se ha planteado hasta ahora, potencian la integración oportuna —en tiempo y lugar— de las operaciones de transporte aéreo en el conjunto de todas las operaciones aéreas y por lo tanto en la campaña aérea, considerada como un todo, sin por ello mermar la contribución del transporte aéreo a la movilidad que precisa el desarrollo global de la campaña, conforme a las directrices del jefe del teatro de operaciones.