

JTAC/AFAC

"El apoyo aéreo cercano, también conocido por sus siglas en inglés CAS (Close Air Support), se define en táctica militar como la acción aérea llevada a cabo por una aeronave contra objetivos hostiles que se encuentran en las proximidades de fuerzas amigas. Estas acciones necesitan una gran integración y coordinación entre las fuerzas terrestres y aéreas"

En esta acción tendremos 3 piezas clave:

El comandante en tierra o Ground Commander: es el responsable de las tropas de tierra, y es el que marca los objetivos del apoyo aéreo.

El apoyo aéreo: son los que soltaran el armamento en el objetivo.

El controlador aéreo: comunica y dirige el ataque del apoyo aéreo para conseguir los objetivos del Ground Commander mientras se responsabiliza de que el vuelo CAS no ataca equivocadamente a fuerzas de tierra aliadas. A esta persona se la denomina JTAC , FAC o AFAC si está en vuelo .

El papel primario del FAC es dirigir el bombardeo en apoyo de las tropas de tierra, y asegurar la seguridad de estas. Los blancos enemigos están a menudo cerca de fuerzas aliadas, y por lo tanto las fuerzas aliadas están a riesgo de fuego amigo durante los ataques del aire.

La razón de que los militares usen un FAC(A) en el aire se debe a que pueden controlar un bloque más grande de espacio aéreo con menos FAC, pudiendo este estar en una zona de espera y comenzar su trabajo donde y cuando se le requiera en el campo de batalla.

Planificación

Podemos dividir las acciones CAS en dos tipos generales; Las misiones CAS pre-planificadas (Pre-Plan CAS) y las acciones CAS inmediatas (On-Call CAS).

En las Pre-planificadas, se contempla la necesidad de apoyo aéreo ya desde la planificación, con un conocimiento superior de las posibles fuerzas enemigas, de los movimientos de las tropas aliadas, con una zona de actuación delimitada, unas amenazas ya conocidas, y un estudio de la zona de trabajo para tener referencias en vuelo.

Las acciones CAS inmediatas surgen de la necesidad de un apoyo en el transcurso de las operaciones, que seguramente debido a la evolución constante de las condiciones tácticas del teatro, no se pudieron prever de ante mano a nivel de planificación.

Tipos de control

El control terminal del ataque (TAC) es la autoridad que controla la maniobra y la autorización de suelta de bombas a los aviones de ataque.

Hay tres tipos de control (tipos 1, 2, y 3). El tipo de control integra el intento de cómo atenuar riesgo para las tropas terrestres y la necesidad de controlar ataques del individuo:

a) Type 1 Control se utiliza cuando el JTAC debe adquirir visualmente el avión que ataca y el blanco para cada ataque, y el avión atacante debe adquirir visualmente el blanco o la marca. De esta forma mediante el análisis de la geometría del avión atacante, por parte del JTAC, reduce el riesgo del ataque que afecta fuerzas aliadas. Barreras lingüísticas entre JTAC y CAS, o falta de confianza son todos ejemplos donde los medios visuales del control terminal del ataque pueden ser el método de opción. Es la más segura de las 3, pero la más lenta y la que pide más requisitos para que se pueda producir el ataque.

b) Type 2 Control se usa cuando el JTAC requiere el control de ataques individuales (al igual que en el tipo 1) pero alguna o todas de las condiciones destacadas enumeradas abajo existe:

JTAC no puede adquirir visualmente el avión que ataca en el momento de lanzamiento de armas. (Ej, una capa de nubes le imposibilita ver aviones a media altura).

JTAC no puede adquirir visualmente el blanco. (Ej: No puede ver el blanco pero sabe sus coordenadas)

El avión atacante no puede adquirir la marca/blanco antes del lanzamiento de las armas.(Ej, lanzamiento GBU que posteriormente guía el JTAC)

Este método es el más usado actualmente debido a las armas inteligentes desde media/alta altura, y a que permite el ataque en condiciones meteorológicas adversas, o de noche.

c) Type 3 Control Se utiliza cuando el JTAC requiere la capacidad de proporcionar la autorización para múltiples pasadas, dentro de un mismo ataque a un objetivo, conforme a unas restricciones específicas del ataque. Durante el control tipo 3, JTACs proporciona el avión que ataca restricciones y datos para el ataque (e.j, restricciones de tiempo, límites geográficos, posición del blanco, etc.) y después concede una autorización para el ataque ("CLEARED TO ENGAGE"). El control tipo 3 no requiere al JTAC adquirir visualmente el avión o el blanco.

Este método es usado cuando hay confianza de que las tropas de tierra no están en peligro, y se quiere acometer objetivos que requieren de varias pasadas de forma rápida. Esta rapidez se consigue a base de no tener que coordinarse tanto con el JTAC como en los otros tipos de control terminal, ya que este sólo tiene que dar un "cleared to engage" y la CAS se pone a trabajar sobre el objetivo.

Métodos de ataque

El método de ataque y el tipo de control son independientes. El método de ataque es un acuerdo entre el JTAC/FAC(A), y el avión, con respecto al requisito de la correlación del objetivo. En el CAS, la correlación es el proceso por el cual el JTAC/FAC (A) coordina y confirma que el vuelo CAS, han adquirido el blanco de forma correcta. La correlación se requiere en cada ataque del CAS.

El método de ataque se analiza en dos categorías, bomba en el blanco (BOT - bombs on target) y bomba en la coordenada (BOC- bombs on coordinates). Estas dos categorías definen cómo el avión adquirirá el blanco o la marca. Cualquier tipo de control se puede utilizar con cualquier método de ataque y no se une ningún tipo de control a un método de ataque en particular.

BOT: se usan coordenadas, o referencias para que el vuelo CAS sepa la zona del ataque, pero se requiere de marcas o de coordinación para la localización del objetivo.

(Ej, te pasan coordenadas de la zona donde se encuentran unos vehículos objetivo, pero se requieren más referencias para identificar el blanco).

BOC: se usa un DMPI (Desired mean point of impact) por coordenadas donde se requiere el impacto del armamento. (Ej: Una JDAM a unas coordenadas). Como se verá más adelante en la línea 7 se utilizará "no mark"/"sin marca", ya que no es necesario una marca para el ataque.

Tipos de marcas/ayudas a la correlación

Laser Handoff. Se usa un LTD (laser target designator) para proporcionar la energía para un LST(laser spot tracker) de otro avión. Es un sistema muy preciso, pero que tiene limitaciones para que su uso sea seguro.

Sparkle Walk-On. Guía a un avión para que dirija su IR sobre un blanco usando comandos verbales.

Ground IR Sparkle. La tropa terrestre dirige su IR al objetivo.

Fuego directo. Utiliza sistemas de armas de fuego para guiar al avión al objetivo. Se utilizan trazadoras, granadas de humo, cohetes, etc... Son muy eficaces como marca visual.

Marks of Opportunity. Cualquier cosa en el campo de batalla que pueda servir para guiar y añadir SA al avión atacante. Puede ser un edificio, una explosión anterior, un tanque ardiendo, una coordenada pasada antes, etc...

Patrón para la ejecución CAS

Por su naturaleza, la ejecución CAS cambia en cada situación táctica. Las consideraciones y recomendaciones siguientes tienen como objetivo servir de guía para la ejecución CAS, y que el FAC y los pilotos CAS tengan un estándar repetitivo en todas las situaciones.

Seguridad del vuelo / Ruta

El vuelo CAS al llegar al punto de contacto (CP- Contact Point) procederá al check-in y al procedimiento de autenticación si es necesario. El vuelo FAC deberá inmediatamente informar al vuelo CAS de:

a) La ruta a seguir por el vuelo CAS y/o instrucciones de espera.

Example Routing Calls	
"Proceed xxxx and report established"	Call for aircrew to proceed to a location/elevation and verbally report when established
"Maintain xxxx"	Directive call for aircrew to hold at the specified location/altitude
"Report passing xxxx"	Call for aircrew to verbally report passing the specified altitude

Figure V-3. Example Routing Calls

Normalmente el FAC llevará al vuelo CAS a una zona de espera (HA- Holding Area) no muy lejos de la zona de combate donde el vuelo CAS pueda esperar de forma segura a nnuevas órdenes.

b) Otros vuelos en zona

c) Cualquier información que comprometa la seguridad del vuelo en ruta.

d) Alturas para asegurar el no conflicto entre vuelos.

Ej: "Cobra41, proceda waypoint 7, mantenga Ángeles 10-12, es el único vuelo en estación."

Este capítulo es un extracto del manual de Falcon BMS. No obstante aplica a todas las ramas de simulación ya que el sistema y protocolo es el real.

Para llevar esto a cabo, se usará el [9 Line CAS Brief](#).

Este capítulo es un extracto del manual de Falcon BMS. No obstante aplica a todas las ramas de simulación ya que el sistema y protocolo es el real.