

Un par TAI/Leonardo T129B aseguraron el área táctica antes de la llegada de los helicópteros de rescate, apoyados por el avión de apoyo aéreo cercano "Hurkuş" y F-16 sobrevolándolos.



# EL EJERCICIO TURCO “Anatolian Phoenix 2021”

Por Stefan GOOSSENS, Arnold TEN PAS, Jurgen VAN TOOR y Patrick ROEGIES

Las labores de recuperación de personal, o PR (Personnel Recovery), y de búsqueda y rescate de combate, o CSAR (Combat Search and Rescue) son funciones centrales de la misión de la Fuerza Aérea turca, o Türk Hava Kuvvetleri (THK).

PR se refiere a la amplia gama de operaciones y fuerzas que incluyen la recuperación de personal, ya sea con ambiente hostil o pacífico. Las CSAR son más especializadas, en las que una persona aislada o un grupo de ellas se recupera extrayéndolas de entornos hostiles, generalmente con la existencia de amenazas a la fuerza que lo va a llevar a cabo. La THK ha realizado con éxito estas misiones en el pasado.

Sin embargo, han surgido cada vez más entornos operativos alta-

mente controvertidos con el desarrollo, el crecimiento y la proliferación de entornos anti-acceso y de negación de área y sistemas integrados de defensa aérea. Para estar a punto y entrenarse en esta misión principal, organiza el ejercicio internacional anual *Anatolian Phoenix*, con el objetivo principal de aumentar la experiencia y especialización en capacidades CSAR en el marco de un entorno operativo realista.

La edición de 2021 fue organizada por el 3<sup>er</sup> Base

de Reactores Principal, de Konya. La primera tuvo lugar en 2009 y se convirtió en un ejercicio anual internacional en 2012. En la edición de este año se proyectaron los recursos de todas las naciones participantes en escenarios diarios. El propósito del ejercicio es ganar experiencia en un campo internacional de participantes en posibles escenarios de misiones de una fuerza de tareas conjunta *JTF (Joint Task Force)* asistidos por tierra dentro de un entorno operativo similar.

En los escenarios, en tiempo real se adiestra a las tripulaciones aéreas y a los equipos en tierra participantes en el despliegue efectivo del sistema de mando y control *C2 (Command and Control)*, compartiendo experiencias y evaluando las tácticas específicas

del entorno como un equipo integral, con especial énfasis en el mando de la misión *RMC (Rescue Mission Command)*, escolta, rescate en helicóptero, especialistas y control aéreo avanzado *FAC (Forward Air Controlling)*.

A medida que avanza el ejercicio, los participantes desarrollan métodos de coordinación dentro de la fuerza de tarea conjunta. Se integran vuelos de formación de entrenamiento bi y unilaterales y datos de navegación táctica, incluido el apoyo aéreo de combate *CAS (Combat Air Support)*, tácticas de defensa, equipos de apoyo táctico *TST (Tactical Support Team)*, descensos rápidos por cuerda (*fast rope*) y elementos *HALO (High Altitude-Low Opening)* para aumentar la experiencia de preparación para el combate de los equipos participantes.

Durante el *Anatolian Phoenix* se realizó un taller de varios días que se centró en las necesidades de la recuperación de personas aisladas, con el propósito de adiestrar y examinar la naturaleza y las consecuencias de las amenazas para las



Durante la jornada de prensa estuvieron todos los comandantes de las naciones participantes y se hizo una pequeña presentación sobre los objetivos del ejercicio, que incluía los proyectos “Hurkus” y A129.

misiones *CSAR* y de *PR*, la estructura actual de las fuerzas de personal, equipos y entrenamiento para la recuperación de personas aisladas; y tecnologías que puedan aumentar su supervivencia en el horizonte de 2030. Durante el ejercicio, las relaciones militares y la interoperabilidad entre los participantes internacionales se fortalecieron mediante la realización de sesiones de retroalimentación de evaluación, compartiendo experiencias.

## EL POLÍGONO DE KONYA

Todos los aviones y equipos participantes operaron desde la Base Aérea de Konya. Para presentar un entorno lo más realista posible, se utiliza su polígono, que se encuentra en las afueras de la ciudad, dotado de su propia torre, que ofrece todas las posibilidades de controlar cada escenario específico. El polígono es adecuado para soportar escenarios de apoyo aéreo cercano *CAS (Close Air Support)*, evacuación médica

La Azərbaycan Hərbi Hava Qüvvələri estuvo con 2 Mil Mi-17-IV. El "Bort" 169 amarillo fue asignado a una unidad de Fuerzas Especiales aún desconocida dentro de la Fuerza Aérea.



MEDEVAC (*Medical Evacuation*), salto en paracaídas, protección de convoyes y CSAR.

Para lograr estos objetivos, se han establecido escenarios que involucran el despliegue de aviones de alerta temprana y control AWACS (*Airborne Warning and Control System*), caza y de transporte militar, aeronaves no tripuladas UAV (*Unmanned Aerial Vehicle*), helicópteros y recursos de búsqueda y rescate. Los procedimientos conjuntos de CSAR y la eficacia de la estructura C2 son los principales objetivos mientras se avanza en el ejercicio. Esto incluye operaciones CSAR conjuntas e integradas, apoyo aéreo de combate y misiones de designación de blancos dinámicas.

Durante el escenario integral, se utilizan armamento y municiones en vivo para crear un entorno lo más realista posible. Para ello, la torre de control del polígono de Konya sigue un guion y lo dirige, lo que permite la ejecución segura y eficaz de cada misión específica. A lo largo del ejercicio, los entornos se vuelven más comple-

jos y requieren que los diferentes participantes y sus recursos logren los objetivos.

En el escenario presenciado durante la jornada de prensa se ejecutó una salida integral, que incluyó apoyo aéreo cercano, MEDEVAC, salto en paracaídas, protección de convoy y CSAR. Comenzó con un ataque aire-tierra simulado realizado por F-16. Se

## PARTICIPANTES

Fuerza	Aeronaves y equipos	Cantidad
Türk Hava Kuvvetleri (Fuerza Aérea Turca)	E-7T (737AEW&C)	1
	F-16C-30TM	6
	AS532 UL	2
	CN235M-100	1
	Anka-S (UAV)	1
	Equipo CSAR	1
	Equipo JTAC	1
Türk Kara Havacılık Komutanlığı (Mando de Aviación del Ejército Turco)	AS532 UL	1
	T129B Atak	2
	Equipo CSAR	1
Türk Deniz Hava Komutanlığı (Mando de la Aviación Naval Turco)	Equipo SAT	1
Türk Özel Kuvvetler Komutanlığı (Fuerzas de Operaciones Especiales Turcas)	S70A-28D	1
	Equipo SOF	1
Türk Jandarma Havacılık Başkanlığı (Dirección de Aviación de la Gendarmería Turca)	S-70I-12	1
	Equipo	1
Qatar Emiri Air Force	C-130J-30	1
	C-17A	1
	AW139	1
	Equipo CSAR	1
Azərbaycan Hava Qüvvələri (Fuerza Aérea de Azarbaijan)	Mi-17-IV	1
Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti (República Turca del Norte de Chipre)	AS532 UL	1
	Equipo CSAR	1



Media docena de F-16 del 132 Filo participaron y utilizaros dispensadores de señuelos para confundir a cualquier misil aire-tierra lanzado en contra los F-16.

lanzaron en vivo bombas no guiadas contra objetivos que fueron asignados a las tripulaciones por un controlador aéreo avanzado. Después se desplegó un avión *Hürkus*, que circundó el área para proporcionar apoyo aéreo de combate.

Un *F-16* informó de un impacto simulado y el piloto de la necesidad de eyectarse. Con él en tierra, dos helicópteros de ataque *T129B* aseguraron el área, tras lo cual aeronaves de ala rotatoria de *CSAR* llegaron y recuperaron al supuestamente derribado, con los *F-16*



Los AS532 UL "Cougar" del 135 Filo realizaron el transporte de los VIP al polígono de Konya durante la jornada de prensa y cumplieron el rol de recuperación de personal durante el escenario presentado. Los helicópteros de rescate fueron dirigidos a su zona de aterrizaje y los equipos de *CSAR* aseguraron el área y recuperaron al piloto derribado.

## PARTICIPACIÓN DE "HÜRKUS-C"

El evento de 2021 vio la introducción del prototipo de la variante de soporte cercano Turkish Aerospace Industries (TAI) *Hürkuş-C HYEU* (*Hava Yer Entegrasyon Uçağı*), o *AGI* (*Air Ground Integration*), desarrollada en Turquía, dentro de los escenarios operativos, que voló por primera vez en 2017. Turquía actualmente tiene pedidos pendientes para el *Hürkuş-B* de la Fuerza Aérea y el *Hürkuş-C* del Ejército y Gendarmería. Algunos *Hürkuş-C* se han entregado a la Fuerza Aérea. Durante el ejercicio se vio al 17-105 actuando como demostrador del concepto *AGI*, que en su día se empleó para lo mismo del *Hürkuş-B* (como 18-105) y luego se actualizó a este estándar.

Responsables de TAI afirman que 6 *Hürkuş-C* en configuración *AGI* están en producción y se entregarán al 135 Filo en Konya en un futuro próximo. La versión *AGI* integrará el entrenamiento de controladores aéreo y de combate avanzados y de apoyo de fuego conjunto dentro de esa unidad. Además de las características del modelo básico, el *Hürkuş-C HYEU* también integrará gradualmente una cámara electro-óptica e infrarroja (*EO/IR*), munición de entrenamiento guiada por láser y no guiada, así como un piloto automático.

cerca y listos para desplegarse si la aeronave CAS exigía su ayuda y los dos *T129B* dando vueltas en la zona para evitar que el equipo CSAR se topara con actividades hostiles. Los *Hürkus* siguieron vigilando el área hasta que los recursos de CSAR estuvieron a una distancia segura y se reportó que la situación estaba bajo control.



Dirigidos por la capacidad AWACS y guiados por un controlador aéreo avanzado, los F-16 apuntaron a objetivos específicos en tierra. Se lanzaron bombas no guiadas para eliminar esas amenazas.

Debido a las condiciones, climáticas durante el escenario del día de prensa se cancelaron los lanzamientos en paracaídas. Esta parte la cubrieron los transportes *C-17*, *C-130* y *CN235*. Los equipos participantes se reúnen siempre para evaluar cada escenario individual. Con una curva de aprendizaje creciente a lo largo del ejercicio, en la que el nivel de dificultad aumenta a medida que avanza, esa evaluación es una parte vital para comprender los retos y enseñanzas en un escenario cooperativo internacional. Se proporciona una retroalimentación constructiva con el propósito de incrementar el desarrollo profesional de las tripulaciones y los equipos. ★



Las Türk Özel Kuvvetler Komutanlığı o Fuerzas de Operaciones Especiales de Turquía participaron con un helicóptero S-70A-28D. El número de serie 10053 está asignado al Özel Hava Grup.



El Jandarma opera varios S-701-12. El número de serie J-3943 se vio por primera vez en mayo de 2021 ayudando durante el escenario de Recuperación de Personal, situando un equipo en tierra, asegurando el área y rescatando al piloto supuestamente derribado.



Catar participó con 1 C-17A y 1 C-130J, que proporcionaron principalmente capacidad de lanzamiento desde el aire; y 2 helicópteros AW139 del 20º Escuadrón de la Base Aérea Al Udaid. Debido a las malas condiciones climáticas los transportes no pudieron desplegar los equipos de paracaidistas, pero los AW139 participaron en el escenario de rescate.