



# Briefing de misión

---

Por ESA\_Gutillin

## Introducción

*¿Hemos tocado todos los puntos importantes antes de salir de misión?* Con esta pregunta comienzo esta breve introducción y es que es delicado no asegurarnos de que todo está atado antes de ponernos a volar, por eso se crean unos pequeños patrones, guías o como cada uno lo quiera llamar, de tal manera que nos aseguremos que se tocan todos los aspectos y puntos importantes necesarios antes de salir de misión.

Este pequeño artículo es algo diferente a los 2 anteriores de planeamiento (ejecución de misiones y aire-tierra), ya que en ellos se plasmaba de una manera más precisa, todos los datos necesarios que deberíamos conocer para preparar una misión tipo, sin embargo este nos puede ayudar a establecer un criterio y ayuda a la hora de impartir un pequeño briefing de misión con todos los pilotos participantes.

Con esto pretendo decir, que antes de este briefing de misión habrá que preparar las misiones a conciencia entre los pilotos al mando y pilotos participantes y más si eres el jefe de misión o incluso si eres el líder de la patrulla, te tendrás que sentar con tu gente y planear la misión de la mejor manera posible, evaluando una serie de aspectos que todos ya conocemos.

Con este artículo se os recordará todo esto y servirá de ayuda para incluso el planeamiento de la misión que vayáis a realizar.

Sin más preámbulo pasamos a ver de forma esquemática todos los puntos que yo considero importantes antes de salir de misión, para posteriormente realizar una pequeña descripción de lo que se hace o toca en cada uno de estos.

Recordar que esta es una manera de hacerlo, pero que cada uno de vosotros puede tener vuestro patrón propio para planear y ejecutar la misión de la forma más segura y precisa posible.



## *BRIEFING DE MISION*

- *INFORMACIÓN DE INTELIGENCIA*
- *INFORMACIÓN DE METEORLOGÍA*
- *COMPOSICION DE LAS PATRULLAS*
- *CONFIGURACIÓN DE LOS AVIONES*
- *CALCULOS A TENER EN CUENTA*
- *CONDICIONES DE LUMINOSIDAD*
- *TIMING*
- *RUTA*
- *PROCEDIMIENTOS DE SALIDA*
- *PROCEDIMIENTOS EN OBJETIVO*
- *PROCEDIMIENTOS DE LLEGADA*
- *TIPO DE FORMACIÓN EN LAS FASES*
- *CONTRAMEDIDAS*
- *CONTACTO*
- *PLAN DE EVASIÓN Y CSAR*
- *RADIO*
- *IMC*
- *CONTINGENCIAS*



escuadrón

**CruzdeSanAndrés**

esa

© Gutilin para CruzdeSanAndres.com

## *INFORMACION DE INTELIGENCIA*

Aunque previamente en la planificación de la misión, hayamos coordinado perfectamente todo lo que engloba la inteligencia, aquí deberemos informar a todos los participantes de manera clara y concisa cuales son los últimos datos de inteligencia que se disponen de todas las zonas a volar, con el fin claro esta de evitar en la medida de lo posible el paso por ellas. Es muy importante que cada piloto, patrulla, formación tenga muy claro en sus mapas cuales son las zonas peligrosas y que amenazas posibles se encuentran en cada una de ellas, para de este modo saber como combatir las en todo momento

## *INFORMACIÓN DE METEOROLOGÍA*

N Parecido al punto anterior en lo concerniente a que el jefe de misión deberá tener muy claro antes de esta reunión que meteorología tendremos tanto en la base de salida, ruta, como en la zona del objetivo. Aquí se trata de que todo el mundo conozca perfectamente las condiciones que van a reinar durante la misión, para ello se debe haber hecho un estudio de todos los informes meteorológicos de antes durante y después, ya que hay que asegurarse tanto la salida como el regreso, (muy importante la meteorología en la zona del objetivo) todos los pilotos deben conocer la situación.

## *COMPOSICIÓN DE LAS PATRULLAS*

Aunque evidentemente estas ya están definidas de antes, este es el momento de recordar cuales van a ser las patrullas participantes, así como establecer los líderes y puntos de cada una de ellas, así como la sucesión de mando.

## *CONFIGURACIÓN DE LOS AVIONES*

En este punto deberemos hablar de que es lo que va a llevar cada Caza, para saber en todo momento que podemos combatir y que no. Esto abarca a prácticamente todo lo que se puede llevar, ya sean depósitos auxiliares de combustible, armamento, contramedidas etc etc.

## *CALCULOS A TENER EN CUENTA*

Este apartado engloba todo lo referente a performance del caza, ya sea combustible necesario con reserva táctica para cumplir la misión, velocidades de despegue y aterrizaje, peso máximo al despegue y aterrizaje, velocidad de máximo alcance, velocidad de máxima autonomía etc etc.

Quizás esto sea un poco particular entre patrullas, pero si se debe saber y conocer cuales serían los márgenes en los que se esta moviendo la formación, para saber proceder adecuadamente en cada momento.

## *CONDICIONES DE LUMINOSIDAD*

Tal vez parezca una chorrada, pero ni será la primera ni la última vez que se sale de día y se llega de noche al objetivo, así que todo esto conviene recordarlo para que todo el mundo tenga presente la reducción de luminosidad posible en determinadas zonas. Este punto se debe tener muy en cuenta y debe ir asociado a la consulta de meteorología, ya que una baja luminosidad con una meteo mala pueden poner en riesgo el cumplimiento de la misión, así como la seguridad de los pilotos participantes.

## *TIMING*

Apartado muy importante, ya que en el se va hablar de todos los horarios de coordinación para el cumplimiento de la misión. Aquí se deben fijar todos y cada uno de los horarios para cada una de las fases de la misión, es decir cuando tengo que estar listo, cuando tengo que despegar, cuando tengo que llegar al punto de dislocación, cuando al punto de inicio y por supuesto cuando al

objetivo, así que se debe hacer un esquema horario para no dejar nada a la improvisación y tener todo perfectamente atado.

## *RUTA*

Un punto sencillo verdad, en el explicaremos cuales son todas las rutas de la misión, ya sean principales como secundarias, explicaremos cuales son las rutas de salida, las de entrada y salida del objetivo, así como las de regreso a base, sin olvidar cuales son las medidas de coordinación en cada una de ellas (Ej: Altura 5000, luces de navegación y 500 IAs).

## *PROCEDIMIENTOS DE SALIDA*

Aquí estableceremos cual va a ser la forma de salir de la base y que perfil o envolvente de vuelo vamos a llevar en la primera fase de este, de tal manera que todo el mundo sepa que es lo que va hacer el otro para así ayudarnos muchísimo y conseguir una buena consciencia situacional.

## *PROCEDIMIENTOS EN EL OBJETIVO*

Parecido a lo anterior, salvo que esta vez estaremos cerca del enemigo, por eso se debe tener aún más claro cuando, como y por donde van a estar el resto de patrullas en el objetivo, con el fin de que la coordinación y precisión sea perfecta y no haya problemas entre los miembros participantes en la misión.

## *PROCEDIMIENTOS DE LLEGADA*

Prácticamente parecido por no decir idéntico al punto de procedimientos de salida, ya sabéis alturas de entrada, sector de recuperación etc etc.

## *TIPO DE FORMACIÓN EN LAS FASES*

Como siempre para no dejar nada fruto de la casualidad, se deberá hablar en esta reunión de las formaciones entre patrullas y en la formación en todas y cada una de las fases del vuelo, incluyendo por supuesto la fase de entrada-ataque y salida del objetivo. Datos como distancia del hombre ala con respecto al líder y distancia entre formaciones en cada una de las fases no deberían dejarse en el olvido, muchas veces hay que recordar que una formación táctica no es volar pegado al culo del otro, así que habrá que recordar como ir en todo momento.

## *CONTRAMEDIDAS*

En este punto lo que se busca es coordinar cuando se pondrán las contramedidas electrónicas, como se procederá en el caso de que nos estén iluminando, si dispensa mi líder o punto yo dispenso automáticamente etc etc una serie de medidas de coordinación para hacer un buen uso y empleo de las contramedidas de abordó .

## *CONTACTO*

Otro apartado muy importante y es que muchas veces obviamos que nuestro compañero lo ve y sabe todo, pero al final no es así, por lo tanto toda la información que se le pueda pasar a el y al resto de pilotos que formen la formación será de vital importancia para el éxito de la misión. Se puede hablar y coordinar que en el caso de que se vea al enemigo o bien se reciba fuego de cualquier tipo, se proceda avisando inmediatamente de que sector viene, que es y a que distancia más o menos esta. Como a veces es complicado decir la hora exacta del contacto una manera sencilla, simple y eficaz sería decirlo de la siguiente manera " *contacto izquierda cañón antiaéreo 1 Km.* ". Esta simple frase ayudará muchísimo al resto de pilotos, ya que podrán romper hacia una zona segura, dispensar contramedidas o incluso proceder a la amenaza para neutralizarla.

## *PLAN DE EVASIÓN Y CSAR*

Aunque evidentemente esto no es de aplicación para nosotros debido a que esto es un simulador, si que me gustaría que se supiese que este punto se toma muy en cuenta, ya que en el caso de que nos derriben, o bien tengamos alguna emergencia mecánica y nos veamos obligados a bien ejectionarnos o incluso aterrizar en terreno enemigo, deberemos proceder según nuestro plan de evasión, para que las fuerzas de rescate sepan por donde buscarnos y cuando buscarnos. Como pilotos deberemos saber todas las medidas Csar, así como todas las palabras claves para el día para así codificar coordenadas y demás cosas que nos puedan pedir los equipos de rescate.

## *RADIO*

Punto importante también, en el debemos coordinar las frecuencias que vamos a utilizar durante el vuelo, frecuencias de coordinación entre la patrulla, frecuencia de coordinación entre toda la formación, así como tratar el posible fallo radio. El fallo radio puede dar lugar a que la misión no se pueda llevar a cabo, por lo tanto no se debe olvidar nunca este punto, se pueden establecer medidas para confirmar que se tiene fallo radio, por ejemplo si el punto de una patrulla tiene fallo radio, este podría ponerse a la altura del líder y alabeo el avión de un lado al otro hasta que el líder confirmase con otro alabeo de que se ha enterado del fallo radio y decidir así que hacer, o bien el punto sigue a cola y se procede según lo acordado o bien se retorna a la base. Como veis este punto es muy importante ya que puede haber muchos supuestos y todos pueden ocurrir, así que analizarlos bien y exponerlos en este briefing previo al vuelo.

## *IMC*

Igual que el anterior pero esta vez tratando el tema de la entrada inadvertida en condiciones meteorológicas instrumentales, así que igual, establecer medidas de coordinación para salir de esa situación (nunca se debe entrar inadvertidamente) en el caso de que se de.

## *CONTINGENCIAS*

He dejado para el final quizás el punto mas importante según mi criterio, y es que tratar el tema de las contingencias pasa a ser fundamental, ya que si todo va bien genial el éxito está garantizado, pero si empiezan a salir problemas el desastre puede ser tremendo, así que por eso hay que tratar muy bien este aspecto.

Las contingencias no es ni más ni menos algo que puede ocurrir en cualquier parte del vuelo, desde una pérdida de combustible, desde un fallo radio, una avería mecánica, un encuentro inesperado con el enemigo, un derribo de nuestro compañero, una toma de emergencia etc etc, así que habrá que estudiar y acordar todas las cosas que podrían suceder, para que en el caso de que sucedan no se deje nada a la improvisación y se proceda según los procedimientos acordados en esta reunión de misión.

Nada más camaradas, recordar que este artículo va asociado a los de planeamientos tácticos y que podréis encontrarlos tanto en la biblioteca de la web como en la documentación del curso CR (documentación necesaria/fase de combate/planeamientos tácticos). Si recordáis había una guía de reunión prevuelo que profundiza aún más en la coordinación táctica de la misión, así que trabajar con estas 2 ayudas o s puede hacer que mejoréis aún más, tanto en planeamiento como en la ejecución de las misiones.