



Vuelo en formación de dos A400 MRTT, uno alemán y otro francés, dos Eurofighter (alemán y español) y un Rafale francés durante el tránsito de Canadá a Alaska. Debajo, visita de la ministra de Defensa a Los Llanos para felicitar al contingente del Ala 14 y puesta a punto de uno de sus cazas en el Arctic Defender.





RAID AÉREO POR CUATRO CONTINENTES

La agrupación española culmina con éxito el mayor desafío conjunto de fuerzas aéreas europeas



SOBRE el océano Índico, tras despegar de la base aérea de Sullur, al sur de la India, el comandante Fernando Rojas Sevilla, piloto de caza del Ala 11, mantiene a los mandos de su *Eurofighter* una velocidad de 0.74 mach, unos 300 kilómetros por hora, y una altitud que oscila entre los 26.500 y 30.000 pies (hasta 9.000 metros). A su izquierda le acompaña un *Eurofighter* alemán, por delante tres más de la misma nacionalidad, a la derecha un *Rafale* francés y detrás dos *Eurofighter* españoles. Los aviones de combate vuelan mucho más lento y por debajo de la altura óptima que ofrecen las capacidades de estas plataformas supersónicas de cuarta generación, para adaptarse a los parámetros de navegación del avión cisterna A330 MRTT que lidera

el paquete multinacional europeo de trece aeronaves. Por encima de «Mamá pato», como le denominan los pilotos, vuelan dispuestos en escalera otros dos MRTT que, arropados por los cazas, viajan agrupados rumbo a Abu Dabi, la capital de los Emiratos Árabes.

Durante el tránsito de casi 3.000 kilómetros y cerca de cinco horas de vuelo, los aviones de combate repostaron en el aire hasta en tres ocasiones para alcanzar el Golfo Pérsico. A pesar de las dificultades climatológicas, sus pértigas o perchas retráctiles se conectaron extendidas sin problemas a las mangueras lanzadas por cada MRTT a ambos lados para llenar sus depósitos de combustible en áreas restringidas del espacio aéreo, lejos de las aerovías comerciales.

El vuelo entre la India y Emiratos Árabes fue el último de los diez saltos que jalonaron el desarrollo del raid que ya ha sido calificado por los responsables de su planificación y ejecución como «el más demandante y ambicioso» de la historia de la aeronáutica militar: el *Pacific Skies 2024*. Ha sido una vuelta al mundo de 58.400 kilómetros protagonizada por 1.800 militares y 28 aviones de combate y 16 aeronaves de transporte agrupados en grandes paquetes de la Luftwaffe alemana (nación líder de la operación), l'Armée de l'Air et de l'Espace de Francia y del Ejército del Aire y del Espacio, los tres países implicados en el programa Future Combat Air System (FCAS). Tal hazaña ha necesitado de un esfuerzo logístico sin precedentes sustentado, en buena medida, por las numerosas operaciones de *refuelling*



llevadas por los MRTT de la Unidad Multinacional de Cisternas de la OTAN (MMU, por sus siglas en inglés). Durante 51 días, entre el 26 de junio y el 15 de agosto, el contingente hispano-franco-alemán sobrevoló los océanos Atlántico, Pacífico e Índico y 24 países de Europa, América, Oceanía y Asia, desplegando en diez de ellos: Alemania, Canadá, Estados Unidos, Japón, Filipinas, Australia, Nueva Zelanda, Malasia, India y Emiratos Árabes.

España contribuyó al *Pacific Skies* con una agrupación aérea expedicionaria bautizada con el nombre de *Plus Ultra*, en honor y recuerdo de los cuatro aviadores que, a bordo del mítico hidroavión del mismo nombre, protagonizaron el primer vuelo transatlántico español en 1926, cuando todavía no había sido creado el Ejército del Aire. Como en aquella gesta, el *Pacific* ha afrontado desafíos aeronáuticos sin precedentes. El *Plus Ultra* centenario invirtió 61 horas y 44 minutos de vuelo en recorrer una distancia de 10.270 kilómetros entre España y Argentina a través del Atlántico.

Casi un siglo después, los cuatro *Eurofighter* —dos del Ala 11 de Morón (Sevilla) y otros dos del Ala 14 de Los Llanos (Albacete)— y los dos aviones de transporte A400M del Ala 31 han volado cerca de 60.000 kilómetros alcanzando, respectivamente, las 400 y 200 horas de vuelo.

Los 240 militares españoles que han participado en el evento desplegaron divididos en dos rotaciones. El primer gran reto fue saltar desde Europa a Estados Unidos vía Canadá para operar en Alaska, «la última frontera», en el marco del ejercicio *Artic Defender*, que tuvo lugar entre el 8 y el 18 de julio. A continuación, otro logro: volar y desplegar por primera vez en la historia de la aviación militar española en Japón y las antípodas, donde los miembros del contingente fueron relevados.

De esta forma, los pilotos y el personal de mantenimiento del Ala 11 sustituyeron a los del Ala 14 para participar en el ejercicio *Pitch Black*, celebrado del 22 de julio al 1 de agosto al norte de Australia, y en el *Tarang Shakti*, en el sur de la India, donde

el Ejército del Aire y del Espacio proyectó también por primera vez su medios y efectivos.

ADIENTRAMIENTO

«En Alaska todas las fuerzas aéreas aliadas hemos hablado el mismo idioma técnico y trabajado conjuntamente en el planeamiento de las operaciones para alcanzar la mayor integración posible en paquetes de hasta 70 aeronaves», destaca el capitán Jaime Molina Cegarra, uno de los doce pilotos del Ala 14 que participaron en el *Artic Defender*. Pero, además, y esto ha sido lo más relevante para ellos, «en este ejercicio hemos podido liderar una misión en la que participaban aeronaves de quinta generación como los F35 o F22 estadounidenses, con capacidades de las que carecemos en España, a la vez que otro piloto alemán se encontraba al frente de una formación de cazas con el rol de ataque al suelo, una de nuestras funciones principales en Alaska que se ha traducido en el lanzamiento de 24 bombas GBU-16 de guiado láser de 500 kilos».



Militares de la *Luftwaffe* y españoles realizan labores de mantenimiento conjunto en Sullur. La Sección de Apoyo a la Misión prepara la información que utilizará el piloto durante el vuelo. Debajo, operación de repostaje entre Darwing y Kuala Lumpur y el capitán Herrero, *mission commander* en el *Artic Defender*.

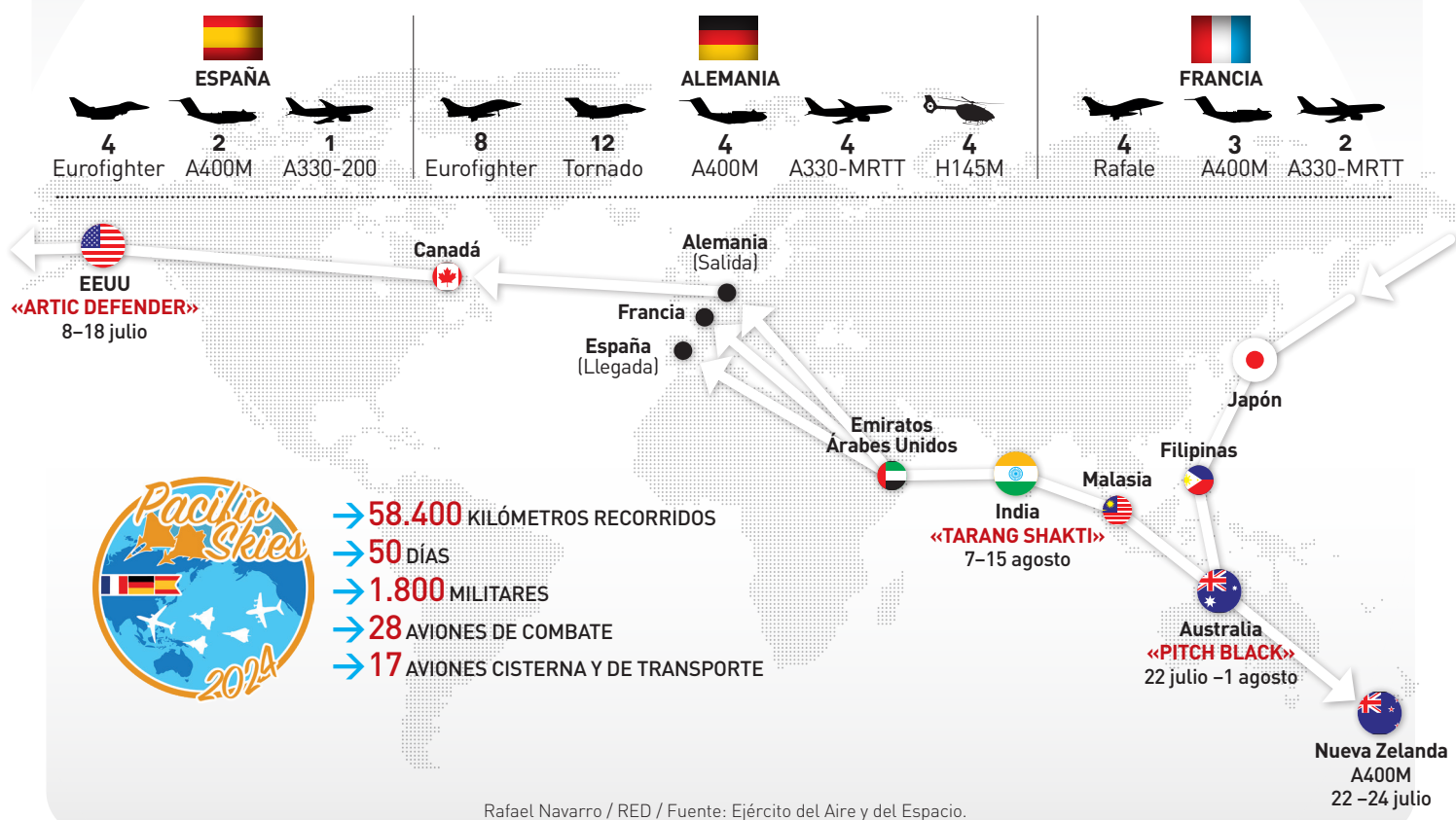


PACIFIC SKIES 2024

26 de junio – 20 de agosto

El evento ha demostrado la capacidad de proyección conjunta de tres fuerzas aeroespaciales y de operar en cualquier rincón del mundo. Durante el mismo han participado en los ejercicios *Artic*

Defender (Alaska), *Pitch Black* (Australia) y *Tarang Shakti* (India), además de realizar paradas logísticas en algunos de los países de la zona como Japón, Filipinas, Malasia y Emiratos Árabes.



Al igual que el capitán Cegarra, el comandante Rojas, jefe de operaciones del escuadrón de doce pilotos de *Eurofighter* del Ala 11 desplegados en Australia y la India, valoraba muy positivamente la participación en los ejercicios celebrados en ambos países. «Ha sido un entrenamiento muy valioso y enriquecedor», aseguraba respecto al *Pitch Black*, el más importante de la Fuerza Aérea australiana «en el que hemos volado con nuestros aliados, pero también con países del sudeste asiático con los que nunca nos habíamos encontrado, como Indonesia, Singapur, Tailandia, Vietnam, entre otros, o Corea del Sur y Japón».

Con ellos hemos sido capaces de integrarnos siguiendo procedimientos no-OTAN, lo que nos ha dado la oportunidad de conocer y practicar otras formas de operar y comprobar que, aunque distintas, son tan efectivas como las nuestras».

En la India, su fuerza aérea creó una fase *ad hoc* del *Tarang Shakti* aprovechando la presencia del contingente multinacional «para que los cazas alemanes, españoles y franceses nos adiestráramos combatiendo en ambiente visual contra los *Su-30* de fabricación rusa, así como en misiones tipo COMAO (operaciones aéreas combinadas) integrados en paquetes de 20 o 30 aeronaves», explica el comandante Rojas.



Pilotos del Ala 11 se dirigen a sus respectivas aeronaves para participar en una misión del *Pitch Black*.

LOGÍSTICA

En junio, semanas antes de la llegada de la agrupación aérea expedicionaria a Alaska y Australia, comenzaron a operar diferentes equipos a modo de escalones avanzados formados por personal del Escuadrón y Segundo Escuadrón de Apoyo al Despliegue Aéreo (EADA y SEADA) y de operaciones y mantenimiento de las Alas 14 y 11. En ellos se integraron militares de, entre otras uni-

dades, el Mando Aéreo de Combate (MACOM) y, puntalmente en Alaska, del Centro Logístico de Armamento y Experimentación (CLAEX) que se encargaron de supervisar el ensamblaje, armado y montaje de las bombas y de los sistemas de guerra electrónica de los *Eurofighter*.

«Estos equipos multidisciplinares se ocuparon de preparar y coordinar con la suficiente antelación la llegada de los cazas y de los aviones de transporte, su sostenimiento y, por ejemplo, la



En Australia los cazas españoles tuvieron la oportunidad de realizar vuelos conjuntos con los aliados y operar por primera vez con aviones de combate del sudeste asiático y de Corea del Sur o Japón, entre otros, en el marco del ejercicio *Pitch Black*.



El brigada Marco, del Ala 11, realiza una inspección monitorizada en tiempo real con la Maestranza de Albacete.



En el *Artic Defender* los cazas españoles lanzaron armamento real ensamblado y montado por personal del CLAEX y los armeros del Ala 14.



estancia de sus tripulaciones y del personal de apoyo, entre otros muchos aspectos», explica el capitán Víctor Martínez Borrás, del EADA. Esta unidad, al igual que el SEADA, fue la encargada de la protección a la fuerza y seguridad y el apoyo al transporte aéreo en las bases desde las que operaron las aeronaves de combate y de transporte. También se ocuparon del despliegue multimodal en el *Pacific Skies*, aspecto que por primera vez se realizaba en Alaska y Australia, otro hito del Ejército del Aire y del Espacio gracias al trabajo de su Jefatura de Movilidad Aérea.

En este sentido, al puerto de Anchorage, en Alaska, arribaron 14 contenedores y al de Darwin, en Australia, otros trece con cerca de 140 toneladas y más de 60, respectivamente, «de material secundario de los *Eurofighter*», indica el capitán Borrás. «Por ejemplo, los sistemas de guiado de las bombas lanzadas en el *Artic Defender*, los carros para moverlas y las plataformas para colocarlas debajo de los cazas», aclara.

Sin embargo, «el material sensible, sus piezas y repuestos viajaron en las aeronaves». En el interior de los dos A400M del Ala 31 se estibarón dos contenedores, «uno de ellos con material de mantenimiento de los aviones de combate y otro de nuestra aeronave, con un límite de peso de 4.500 kilos cada uno, además del personal y su equipaje», recuerda el sargento Pablo Martín, supervisor de carga del primer avión de transporte del Ala 31 que partió de Alemania a finales de junio rumbo a Alaska y que, junto a los Airbus germanos, constituyeron la avanzadilla de la flota de transporte logístico en el inicio del *Pacific Skies*. El teniente Víctor Llorente era uno de sus dos pilotos. «Volamos con una carga máxima de entre doce y trece toneladas, lo que nos limitaba la cantidad de combustible que podíamos utilizar para realizar nuestro salto más largo, de Canadá a Alaska, 5.500 kilómetros de distancia y casi ocho horas de vuelo, lo que nos obligó a planificar la operación al milímetro, sobre todo en lo que se refiere a los aeropuertos alternativos que podíamos utilizar en caso de incidencia, aunque al final, lo hicimos del tirón».

Condicionado por la carga y la cantidad de combustible voló también el capitán Juan José García Bellot en la ruta de Australia a Emiratos, pendiente, además, de las condiciones meteorológicas:



Aviones A400M de Alemania, Francia y España navegan rumbo a la base de Ohakea de la Real Fuerza Aérea de Nueva Zelanda. Era la primera vez que una aeronave militar de nuestro país volaba tan lejos.

«hubo que volar más bajo de lo normal, entre 6.500 y 7.000 metros de altitud, para evitar que las altas temperaturas degradaran la capacidad de los motores». Además, estaba la amenaza del monzón. «Nos sorprendió la rapidez con la que crecían las tormentas. Las nubes eran inmensas y altísimas. Imposible evitarlas por arriba».

La logística operativa del *Pacific Skies* contempló la proyección de sendos equipos de reacción y contingencia constituidos también con personal del EADA y el SEADA y de mantenimiento de las Alas 14 y 11 a bordo de los dos aviones A400M, que volaron uno por delante y otro por detrás de las

formaciones aéreas de cisternas y cazas «a modo de avanzadilla y de aeronave escoba, respectivamente», detalla el capitán Borrás.

«En el primero, potenciamos los equipos con presencia de personal de línea, los encargados de recibir y despedir las aeronaves», explica el teniente Juan José Espinosa, destinado en el Escuadrón de Mantenimiento del Ala 14. «En el A400M escoba optamos por dar mayor protagonismo a la parte de mantenimiento, constituyendo equipos *recovery*, de recuperación», añade el capitán Triana, jefe del equipo de mantenimiento del Ala 11 que desplegó en Australia y la India. «Se trataba de estar preparados para solventar una avería que impidiera el lanzamiento de un *Eurofighter*, bien en las bases de despliegue o en los aeródromos y aeropuertos alternativos a los que debían desviarse si sufrían cualquier incidencia durante los saltos», concluye.

«Hemos demostrado que España, Alemania y Francia pueden trabajar conjuntamente y desplazarse a cualquier territorio del mundo gracias a la tecnología de diseño y desarrollo europea», destaca el sargento Pablo Martín. «Muchas veces no nos lo creemos hasta que no lo vemos. En el *Pacific Skies* lo hemos comprobado».

J.L. Expósito
Fotos: EA



Personal del Segundo Escuadrón de Apoyo al Despliegue Aéreo dirige la operación de descarga de material en Darwin.

TENIENTE GENERAL FRANCISCO GONZÁLEZ-ESPRESATI,
JEFE DEL MANDO AÉREO DE COMBATE

«ESTAMOS AL MISMO NIVEL QUE OTRAS FUERZAS AÉREAS»

Este despliegue ha proporcionado «el mejor adiestramiento a nuestras tripulaciones», asegura el jefe del MACOM

«**C**UANDO nuestras naciones trabajan juntas, somos más fuertes y estamos mejor preparados para enfrentar los desafíos globales». En opinión del jefe del Mando Aéreo de Combate (MACOM) es algo que ha quedado patente en el *Pacific Skies 2024*. El teniente general Francisco González-Espresati (Córdoba, 1959) considera que este despliegue no solo ha representado «un hito clave» para el fortalecimiento de la relaciones entre las fuerzas aéreas de Alemania, Francia y España, sino también «una oportunidad inigualable» para reforzar la capacidad operativa conjunta.

—¿Qué se ha puesto a prueba en *Pacific Skies*?

—Hay que destacar varios aspectos. En primer lugar, la capacidad del Estado Mayor del MACOM de liderar el planeamiento de un despliegue de estas características, y la participación en tres ejercicios internacionales de gran envergadura. Planeamiento en el que, además, han intervenido varios mandos y jefaturas del Ejército del Aire y del Espacio y, todo ello, en coordinación con otras dos fuerzas aéreas, la alemana y la francesa. En segundo lugar, la capacidad de

sostenimiento logístico de una agrupación aérea durante más de mes y medio en diferentes ubicaciones a lo largo del mundo. En tercer lugar, la capacidad de proyección y operación de esa agrupación aérea en lugares donde jamás se había desplegado y con países con los que nunca se había tenido la oportunidad de operar.

Por último, y también muy importante, haber sido capaces de mantener en los principales medios de comunicación social la información relativa a la operación durante el desarrollo de la misma.

—¿Qué trascendencia ha tenido esta experiencia para nuestro Ejército del Aire y del Espacio?

«El planeamiento logístico ha sido muy complejo debido a la extensa duración del despliegue»

—La relevancia viene dada por el hecho de demostrar que estamos al mismo nivel que otras fuerzas aéreas que disponen de mejores capacidades que nosotros, y que en coalición con ellas somos un factor multiplicador de esas capacidades.

Asimismo, la participación en los ejercicios ha permitido a nuestros pilotos operar con aviones de quinta generación obteniendo una experiencia de gran valor que pueda ser aprovechada para nuestras operaciones nacionales.

En el plano histórico, supone un hito jamás realizado que viene a ampliar las gestas alcanzadas por nuestros aviadores en el pasado. Y también, algo muy importante, las relaciones de amistad que se han reforzado con los países que se han ido visitando durante todo el despliegue, especialmente con los del área indo-pacífica.

—¿Qué dificultades presentaba la planificación de un despliegue tan exigente?

—La complejidad ha sido, por un lado, planear con personal de tres países con procesos y mentalidades distintas, lo que implica una necesaria puesta en común de ideas y, por otro, la extensa duración del despliegue en zonas muy distantes unas de otras.



En primer lugar, el planeamiento de los tránsitos de los aviones de caza junto a los aviones cisternas, rutas con zonas de reabastecimiento en vuelo, alternativos en caso de incidencia y obtención de las correspondientes autorizaciones de sobrevuelos de numerosos países. Estas últimas, especialmente complicadas por el gran número de países a sobrevolar, y porque a pesar de ir los aviones de las tres fuerzas aéreas en formaciones mixtas, cada una tenía que solicitarlas individualmente por los diferentes acuerdos de sobrevuelo permanente que cada país tiene. Se han dado casos en los que un país ya tenía las autorizaciones listas cuando a otro no le llegaba hasta última hora, lo que generaba incertidumbre para iniciar los tránsitos.

Por otro lado, el planeamiento logístico para sostener en diferentes ubicaciones los medios aéreos. Ubicaciones en las que ha sido necesario colocar el material apropiado para ese sostenimiento de la manera más eficiente posible, teniendo en cuenta la diversidad de averías que se pueden dar, pero con el agravante de que los repuestos no son ilimitados y que hay que compartirlos con las operaciones que se continúan llevando a cabo en territorio nacional.

Por último, cada ejercicio en cada uno de los países requirió tres diferentes reuniones de planeamiento, una inicial (IPC), otra principal (MPC), y una final (FPC), lo que derivó en nueve reuniones de planeamiento más los correspondientes «site surveys» de todas las bases desde las que se iba a operar, o en las que se realizaba algún tránsito de nuestros aviones, en total doce bases distintas. En cada una de ellas, además, había que buscar los alojamientos del personal.

—¿Cómo se ha resuelto el reto de mover y mantener medios y personal a lo largo del mundo?

—El plan de transporte logístico ha implicado movimientos no solo por vía aérea, sino también terrestre y marítima. El buque danés *ARK Germania*, desde mucho antes del inicio oficial de este ejercicio, había ido posicionando contenedores logísticos en los puertos próximos de las bases aéreas donde iban a desplegar nuestras aeronaves, tanto en Alaska (puerto de Anchorage) como en Australia (puerto de Darwin). Personal del EADA/SEADA se posicionó con la suficiente antelación en dichos puertos al

objeto de controlar la descarga de nuestros contenedores, y resolver cualquier conflicto «in situ», en coordinación con la Jefatura de Movilidad Aérea. Como dificultad añadida, mencionar el estricto control de bioseguridad que todo el material que se desplegaba en Australia tuvo que pasar previamente para cumplir con la normativa de ese país.

A esto hay que añadir que junto al despliegue de los cazas iban dos A400M con personal y material para atender las posibles contingencias en los tránsitos. Tanto el personal como el material era compartido con alemanes y franceses, con los que se habían firmado acuerdos técnicos de colaboración en mantenimiento. Este era uno de los objetivos más importantes de este despliegue.

—¿Cuál ha sido el «salto» más complicado?

—En realidad, todos los saltos han tenido el mismo planeamiento y, a priori, todos tenían la misma complicación, si bien se ha prestado una mayor atención a los del Pacífico por ser los más largos, lo que implicaba mayor número de reabastecimientos en vuelo y un cansancio mayor para los pilotos, además de estar expuestos a una climatología más adversa en esta época del año, que afortunadamente no se produjo.

Cada salto estaba formado por tres grupos, cada uno compuesto por dos aviones MRTT y seis cazas separados un minuto, y cada grupo separado 30 minutos, de forma que si en un grupo fallaba un MRTT el otro MRTT se hacía cargo del reabastecimiento de ese grupo completo.

En el tránsito de Japón a Australia se ha batido el record de permanencia en vuelo de un Eurofighter español, con una duración de ocho horas y 40 minutos.

—¿Qué experiencia han adquirido nuestros pilotos de combate en estos ejercicios?

—El adiestramiento no ha podido ser mejor. Los pilotos se han adiestrado en tres ambientes distintos con tres objetivos diferentes. En el *Artic Defender* (Alaska) en un ambiente polar, se ha tenido la oportuni-

dad de volar con y contra aviones de quinta generación F35 y F22, en un escenario altamente demandante con simulación de amenazas en tierra reales, y la posibilidad de emplear armamento real.

En el *Pitch Black* (Australia), se ha volado en un ambiente desértico, en el que además de operar con aviones de quinta generación (F35), se han podido intercambiar tácticas con fuerzas aéreas del área indo-pacífica con las que nunca se había participado. El haber podido intercambiar puntos de vista sobre el empleo de los medios aéreos ha sido muy provechoso.

En el ejercicio *Tarang Shakti*, en la India, se ha volado en un ambiente más tropical con escenarios más simples, pero



El teniente general González-Espresati visita al contingente español en Darwin durante su participación en el ejercicio *Pitch Black*.

con la posibilidad de combatir directamente contra un avión de fabricación rusa de altas prestaciones (SU-30) en misiones de uno contra uno y uno contra dos, lo que ha ido en beneficio de la experiencia de los pilotos, especialmente de los tenientes más jóvenes.

—¿Y en cuanto a las tripulaciones de transporte?

—Sin que nuestros aviones hayan participado directamente en los ejercicios, el despliegue en sí, y el haber operado en zonas lejanas y en bases desconocidas hasta ahora, ha ido en beneficio de la experiencia de las tripulaciones para futuras misiones de transporte en estas zonas. Hay que reseñar el despliegue de un A400

del Ala 31 llevado a cabo en Nueva Zelanda, junto con un A400 alemán, y otro francés, que realizaron una misión a baja cota acompañados por un C-130 neozelandés.

En resumen, durante este despliegue, se le ha proporcionado a nuestro personal, no solo al personal de vuelo, sino a todo el destacamento, el mejor adiestramiento que se haya tenido jamás en el Ejército del Aire y del Espacio, y la mejor experiencia en los aspectos logísticos, sanitarios, de apoyo financiero y de proyección de la fuerza en todas sus áreas.

—Alemania, Francia y España son los socios en el proyecto FCAS ¿Qué enseñanzas se pueden extraer de este despliegue para el desarrollo de este futuro sistema aéreo?

—La principal enseñanza es que debemos ser interoperables. El FCAS debe nacer con la idea de que debe ser capaz de interoperar con cualquier plataforma aérea, pero también naval y/o terrestre del entorno de nuestros países aliados y amigos. Allí donde opere el FCAS debe ser capaz de intercambiar datos con cualquier sistema de armas de esos países. Puede suponer un reto tecnológico difícil de alcanzar al 100 por 100, pero no debe dejar de ser

una aspiración en su desarrollo.

Por otro lado, lo que he visto en este despliegue es que cuando tres fuerzas aéreas como son la alemana, la francesa y la española se han puesto de acuerdo, han alcanzado con éxito este mayúsculo reto al que nos hemos enfrentado. Debemos aprender que la voluntad de un grupo para alcanzar un hito debe estar por encima de reticencias o posiciones individuales que puedan impedir alcanzarlo.

El FCAS supone un hito para la industria europea, y en especial para los tres países, y la voluntad de alcanzar ese hito debe ser lo que nos guíe a llevarlo a buen puerto por encima de cualquier otro interés que lo ponga en peligro.

J.L. Expósito