

# ILA 2018, la primera feria aeroespacial franco-alemana

**PEDRO DOMINGO SOLBES GALIANO**  
*Teniente coronel del Ejército del Aire*

«**E**l ILA 2018 es un símbolo de la estrecha y exitosa cooperación con el país asociado Francia» (canciller Angela Merkel). Y este ha sido el elemento diferenciador de esta edición frente a todas las anteriores, la traslación al sector aeroespacial de la estrecha colaboración política entre los dos motores industriales de la Unión Europea.

El ILA (Feria Aeroespacial Internacional) es el principal salón aeronáutico alemán y uno de los más

importantes de Europa. Considerado por muchos como la primera exhibición aérea en el mundo, inició su andadura en el año 1909 y su formato es similar a los salones de Le Bourget en Francia y a Farnborough en Gran Bretaña, con tres días dedicados a los profesionales acreditados y el fin de semana para el público en general.

El ILA es organizado cada dos años por la BDLI (Asociación Federal de la Industria Aeroespacial) y Messe Berlin

(Feria de Berlín) en las instalaciones del Berlin ExpoCenter junto al aeropuerto berlinés de Schönefeld.

Se trata sin duda de uno de los eventos más importantes a nivel mundial como escaparate de los últimos avances tecnológicos en el sector de la industria aeronáutica y aeroespacial. Los números de este año hablan por sí solos: 180.000 visitantes, la participación de 200 aeronaves y la presencia de 41 países a través de 1.100 expositores de todo el espectro aeroespacial



(equipamiento, defensa y seguridad, motores, materiales, transporte aéreo comercial y aviación general).

Ya en la edición del año 2016, los organizadores iniciaron un cambio de enfoque para el certamen, superando el modelo tradicional de feria de ventas y haciendo que la tecnología y la innovación ocupasen el espacio central, sin que perdiesen protagonismo la firma de importantes acuerdos internacionales, como ha ocurrido este mismo año en el caso de Francia.

Este cambio de planteamiento es visible en la doble lectura que se hace de las siglas del evento en los idiomas alemán e inglés. En alemán ILA, (International Luftraum Ausstellung) se traduce como Feria Internacional Aeroespacial, pero ahora con esta nueva aproximación en idioma inglés, ILA (Innovation and Leadership in Aerospace) se traduce como Innovación y Liderazgo Aeroespacial.



No en vano Alemania tiene por orgullo ser el «país de las ideas» (Deutschland «Land der Ideen», un eslogan equivalente a nuestra «Marca España»), un país productor de alta tecnología y de altos salarios, donde la exportación está en el centro de la actividad económica, y donde uno de cada dos puestos de trabajo está orientado últimamente al mercado exterior.

Volker Thum, director del BDLI, declaraba con entusiasmo que este ILA 2018 ha sido el mejor hasta la fecha. La transformación de la exposición aeroespacial más antigua del mundo a la

tecnológicamente más vanguardista ha superado todos los objetivos que se habían marcado los organizadores.

A pesar de que en Berlín la puesta en servicio de las instalaciones del nuevo aeropuerto está todavía llena de incertidumbres, los organizadores y los agentes institucionales no han tardado en llegar a un acuerdo para volver a celebrar en las mismas instalaciones la próxima edición del ILA del 13 al 17 de mayo de 2020, una prueba más del éxito y del factor dinamizador que tiene la exposición para la economía local.





La canciller Angela Merkel durante la inauguración del ILA 2018. (Imagen: Messe Berlin GmbH)

Para Volker Thum su apuesta por la «innovación y sostenibilidad» en el futuro de la aviación ha tenido un retorno excelente. En estas dos facetas Alemania se propone seguir siendo competitiva.

Los patrocinadores principales del evento fueron el Ministerio de Industria y Energía alemán, Airbus, Diehl, Liebherr, MTU y Rolls-Royce, pero como en ediciones anteriores estuvieron presentes el resto de las grandes compañías del sector como Lockheed Martin, Boeing, RUAG Aviation y Saab, entre otras.

Algunas de las empresas que participaron por primera vez en esta edición fueron la japonesa Kawasaki, las israelíes IAI (Israel Aerospace Industries) y Elbit Systems o Kongsberg Defence & Aerospace de Noruega. También la Comisión Europea estuvo presente por primera vez a través CleanSky, el partenariado de la Comisión con la industria aeronáutica para el desarrollo de aviones que ayuden al sostenimiento del medio ambiente. Rusia, como en la edición anterior, tuvo una presencia importante a través de ROSCOSMO, el Centro de Exportaciones Rusas y la Asociación Euroasiática de Clusters Aeroespaciales (EPAC).

Nuestro país estuvo presente en el Centro Internacional de Proveedores (International Suppliers Center, ISC), junto con la mayoría de los proveedores extranjeros, que con un total de 280 empresas suponían un tercio de todos los expositores de la feria.

España, con 22 empresas o entidades, fue uno de los países con mayor representación después del país anfitrión, Francia e Italia. Cabe destacar que las grandes potencias suelen aglutinar su presencia bajo un solo paraguas, reforzando su imagen de país y aprovechando sinergias, esta es una posibilidad que merecería reflexión para próximas ediciones.

### APOYO POLÍTICO A LA INDUSTRIA AERONÁUTICA

A pesar de que en esta zona del país no está localizado el grueso del tejido industrial alemán, al menos en lo que al sector aeronáutico se refiere, Berlín como capital tiene mucho que ofrecer al ILA, y esto ha quedado de manifiesto en el gran apoyo político que ha tenido la feria, el cual se ha traducido en la presencia de varios miembros del Gobierno

alemán con la canciller Angela Merkel ejerciendo de madrina en la ceremonia de inauguración.

Alemania mantiene su competitividad en el ámbito internacional con una clara orientación a la innovación y el desarrollo de nuevos conceptos. Alemania necesita el libre comercio, y su postura ha sido siempre contraria a las tendencias nacionalistas y proteccionistas que vuelven a aparecer en las agendas políticas en este momento.

En esta búsqueda permanente del multilateralismo y la cooperación, el ILA, por primera vez en su historia, ha instaurado la figura del país colaborador (*partner country*), y siguiendo la línea política imperante en Alemania, el puesto de honor ha correspondido a Francia, como una muestra más de la unión que existe entre los principales motores industriales de la Unión Europea.

La cooperación franco-alemana en el sector aeroespacial fue el elemento central del discurso de inauguración de la canciller Angela Merkel: «el ILA 2018 no es solo una exposición de innovación, sino que lo es de cooperación. Se trata de la primera feria aeroespacial franco-alemana», mostrándose segura de que esta

cooperación en el ámbito de la política de defensa «llena de vitalidad la unión europea de la defensa».

En este acto la canciller estuvo acompañada por el ministro federal de Transporte, Andreas Scheuer y el nuevo coordinador del Gobierno federal para la Industria Aeroespacial, Thomas Jarzombek, quien resaltaba que «la industria aeroespacial de suministros alemana se está abriendo continuamente a asociaciones con los constructores de otros países, en contraposición a las líneas de pensamiento proteccionista y nacionalista que solo pueden acabar en un callejón sin salida».

### FRANCIA PARTNER NATION

Los encargados de materializar esta cooperación fueron la BDLI alemana y su homóloga francesa GIFAS (Asociación Francesa de la Industria Aeroespacial), una asociación que en Francia abarca aproximadamente a 400 empresas del sector, dando empleo a cerca de 200.000 trabajadores y con un volumen anual de 64 millardos de euros, en lo que es un sector tecnológicamente a la cabeza, con proyección global y con un marcado peso específico en la economía francesa.

El éxito de esta edición llevó a los dirigentes de ambas asociaciones, Klaus Richter por parte alemana y su homólogo francés Eric Trappier, a anunciar su intención de reforzar su cooperación en el futuro.

Otro gesto cargado de simbolismo fue la llegada de las ministras de Defensa de Alemania y Francia,



Robot humanoide TORO del Centro Alemán Aeroespacial (DLR). (Imagen: Messe Berlin GmbH)

Ürsula von der Leyen y Florence Parly, que aterrizaron juntas en un A400M de la Luftwaffe escoltadas por un Eurofighter y un Rafale. «El ILA supone una excelente tarjeta de presentación para la República Federal y este año es especialmente un símbolo de amistad y cooperación franco-alemanas», declaraba a su llegada la ministra alemana.

Ambas aprovecharon el encuentro para formalizar importantes acuerdos de cooperación entre los dos países.

La fuerte voluntad política de las dos ministras para reforzar el carácter franco-alemán del FCAS (Future Combat Air System) quedaba plasmada con la firma por el jefe de Gabinete de la Fuerza Aérea francesa, el general

André Lanata, y el teniente general Erhard Bühler, director general de Planificación del Ejército federal, del «Documento de Requisito Común de Alto Nivel (HL CORD)».

Esta firma está en sintonía con una corriente de pensamiento sobre cómo abordar los grandes proyectos industriales. En este caso los hay quienes han preferido reducir el número de países participantes desde un inicio y sumar países «observadores» en las primeras fases de definición.

Paralelamente, merece la pena mencionar la próxima retirada del servicio de la flota de Tornados alemanes. Alemania es uno de los países de la OTAN comprometidos con el *nuclear sharing* de forma que mantiene el «compromiso nuclear» ofreciendo aviones y pilotos entrenados para utilizar el armamento americano almacenado en suelo alemán, en particular la B61 de lanzamiento por gravedad.

Hasta el año 2025, fecha de su retirada, dicha misión la llevan a cabo los Tornados alemanes, y para darles relevo la Luftwaffe ha evaluado los modelos F-35, F-15, F/A-18 E/F Super Hornet y el propio Eurofighter.

El Gobierno alemán, a favor de una solución basada en el Eurofighter formalmente ha pedido al Gobierno de los Estados Unidos información sobre la posibilidad de certificar para esta misión nuclear al Eurofighter, cuánto costaría y el tiempo que sería necesario.



Exposición de MBDA. (Imagen: Messe Berlin GmbH)



Exposición de Diehl. (Imagen: Messe Berlin GmbH)

A pesar de que técnicamente nadie duda de que el Eurofighter tiene la capacidad de ser certificado antes del 2025, hay quien apunta a que podría necesitar más tiempo, ya que debería esperar su turno y esperar a que esa misma certificación la obtuviese el propio F-35.

Si bien ahora las declaraciones oficiales sobre este asunto han descendido, señal de que la decisión final está cerca, la Lufwaffe manifestó en su momento que en sus preferencias estaba un avión de 5.ª generación.

En el ILA, la ministra alemana señalaba una vez más que el Gobierno se inclinaba por una solución europea basada en un Eurofighter evolucionado, pero a nadie se le escapa que nos encontramos en un momento atípico en cuanto a las relaciones comerciales entre Estados Unidos y Alemania, por no decir con toda la Unión Europea.

La decisión de comprar un número limitado de F-35 para mantener la capacidad nuclear podría convertirse en un mensaje de entendimiento comercial y político que reforzaría la relación transatlántica, pero que por otra parte dejaría en difícil posición

la autonomía tecnológica y por lo tanto estratégica de la propia Unión Europea.

**La ministra alemana señalaba que su Gobierno se inclinaba por una solución europea basada en un Eurofighter evolucionado**

Alemania y Francia firmaron también la Carta de Intenciones (Letter of Intent, LoI), que confirmaba la voluntad de ambos ministerios de estudiar las condiciones para desarrollar una solución europea a la

capacidad de patrulla marítima MAWS *maritime airborne warfare system*.

Francia dispone de 18 aviones Atlantic 2 (Dassault Aviation) actualmente en proceso de modernización. Alemania, por su parte, cuenta con ocho aviones P-3C Orion (Lockheed Martin) que fueron fabricados en los años ochenta. Ambos países se marcan el horizonte del año 2030 para renovar sus flotas.

La firma de esta carta de intenciones abre la puerta a la redacción de un acuerdo técnico que recoja la fase de diseño a partir mediados de 2019. La arquitectura del sistema se articulará en torno a una nueva plataforma (sucesora de ATL2 en Francia), y teniendo en cuenta



El tiempo ayudó a la afluencia masiva del público al ILA 2018. (Imagen: Messe Berlin GmbH)

las capacidades desarrolladas en otros sistemas, como puede ser EUROMALE.

Los cuatro secretarios de Defensa de Alemania, España, Francia e Italia descubrieron durante el ILA la maqueta en tamaño real del EUROMALE en configuración de doble turbohélice.

El EUROMALE, cuya entrada en servicio se espera para el año 2025, ha ido ganando en importancia estratégica y se está evaluando su posible inclusión como proyecto PESCO (Cooperación Estructurada Permanente). En su fase de viabilidad, Alemania participa con un 31 % y el resto de los países con un 23 % de los costes cada uno. Paralelamente, su inclusión en la futura regulación del EDIDP (Programa Europeo de Desarrollo Industrial en materia de Defensa) facilitaría además que el programa pudiera recibir financiación europea.

Como solución transitoria a la entrada en servicio del EUROMALE Alemania ha renovado su acuerdo con Israel para el uso de drones de reconocimiento Heron TP. En el acuerdo se contemplan cinco

aeronaves no tripuladas y cuatro estaciones de suelo que al fabricante israelí IAI (Israeli Aerospace Industries) que adaptará a las necesidades alemanas por un importe de 895 millones de euros.

Como viene siendo habitual en las grandes ferias aeronáuticas, el país anfitrión convoca las reuniones de alto nivel en las mismas fechas, y así ocurrió con la reunión ministerial del Airbus A-400M, en la que se trataron las negociaciones de OCCAR con Airbus para cerrar los términos del Global Rebaselining lo que supone un cambio fundamental al contrato.

La industria está comprometida a seguir poniendo el máximo esfuerzo en desarrollar las capacidades de este magnífico avión de transporte y «retrofitar» los ya entregados.

Con la presencia de un Hercules C-130J francés en la rampa, las dos ministras impulsaron una vez más su cooperación en el futuro escuadrón conjunto de C-130J en Evreux (Francia) al que Alemania aportará los 6 C-130J que ha acordado comprar a Estados Unidos.

En Alemania los nuevos C-130J cubrirán el hueco dejado por la retirada en 2021 de los 29 Transall todavía en servicio. Los Hercules serán empleados allí donde el A400M pudiera presentarse como un avión grande para pistas pequeñas y mal pavimentadas, como por ejemplo en misiones de evacuación en África.

Los aviones alemanes irán equipados, entre otros, con terminales Link-16 MIDS, sistema antimisiles AN/AAR-47A (V) 2, avisador radar AN/ALR-56M, sistema de cámara electroóptica e infrarrojos MX-20 y sistema IFF Modo 5 AN APX-114/119.

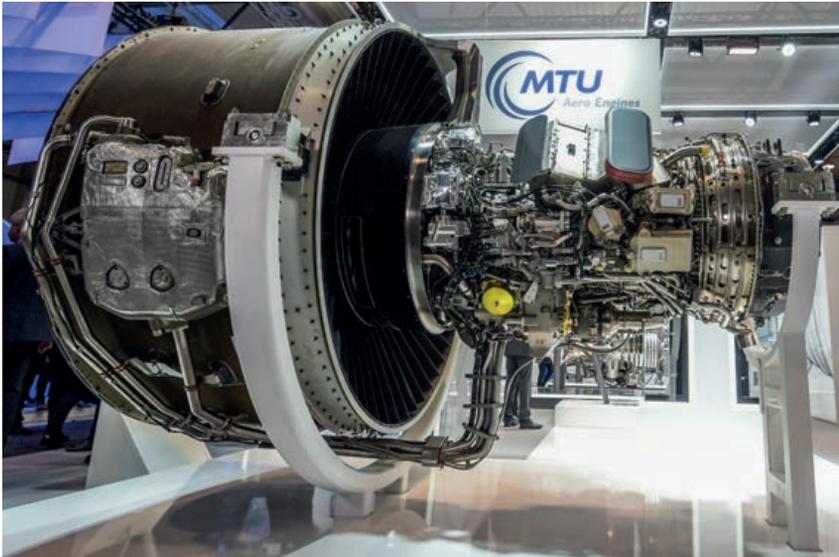
La inversión que cada país deberá realizar para la mejora de las infraestructuras en la base francesa de Evreux asciende a 110 millones de euros y se espera que el escuadrón alcance la IOC en 2021, estando prevista su FOC para 2024.

El Ejército federal alemán (Bundeswehr) fue una vez más el mayor expositor individual del ILA, exhibiendo la gama completa de su flota. Aviones de todos los tipos y tamaños, incluyendo el Airbus A310 MRTT y el A400M. Las exhibiciones aéreas de más de 40 aviones incluyeron una demostración de interceptación de un

### ***Alemania ha renovado su acuerdo con Israel para el uso de drones de reconocimiento Heron TP***



Presentación de la maqueta del EUROMALE por los secretarios de Estado. (Imagen: Messe Berlin GmbH)



Exposición de MTU Aero Engines. (Imagen: Messe Berlin GmbH)

Eurofighter. También se aprovechó la feria para presentar sus innovaciones en las áreas de la ciberseguridad, transporte aéreo y drones.

En Alemania los gastos de Defensa hasta 2025 deberán incrementarse del 1,2 al 1,5% del PIB. De ser así, el presupuesto se incrementaría en unos 60.000 millones de euros en ese período. Pero con la formación del nuevo gobierno de coalición y el nombramiento como ministro de Finanzas a un miembro del Partido Socialdemócrata

Alemán (SPD) anticipó la alta probabilidad de falta de sintonía entre ambos ministerios en orden a establecer un presupuesto acorde a las necesidades del Ministerio de Defensa.

Alrededor del ILA se desarrollaron varios foros que preparaban y daban dinamismo a la feria, así durante los días previos se celebró por primera vez la Berlin Aviation Summit, una plataforma donde relevantes líderes mundiales del sector de la aviación, la política, la industria, agencias

nacionales e internacionales y del sector financiero debatieron para analizar la dinámica actual del sector aeronáutico y las posibilidades que presenta para el futuro.

Este foro estuvo coorganizado por la BDLI y por el Centro Aeroespacial Alemán (DLR), y en él participaron entre otros el secretario de Estado federal para de Economía y Energía, Oliver Wittke, Patrick Ky, CEO de Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA), y el director general de Aviación Civil de Francia Patrick Gandil.

Como empresarios relevantes estuvieron Tom Enders, presidente de Airbus y su homólogos de Boeing y Dassault, Marc Allen y Éric Trappier.

Este año los ejes temáticos sobre los que giró la conferencia fueron la digitalización, la transición energética y la búsqueda de fórmulas para hacer evolucionar el sistema de transporte aéreo actual.

Los participantes debatieron sobre las consecuencias del incremento previsto de la aviación en los próximos 15 años prácticamente al doble del actual, lanzando una mirada a la aviación eléctrica, a las características del avión del futuro y a la búsqueda de una aviación sostenible con cero emisiones.



Pabellón del Espacio. (Imagen: Messe Berlin GmbH)



ILA Career Center - Airbus. (Imagen: Messe Berlin GmbH)

Otro foro aglutinador fue el ILA Future Lab que ofreció la posibilidad de adentrarse en las tecnologías aeroespaciales de vanguardia capaces de influir significativamente en la forma de entender el transporte aéreo en el futuro.

Este laboratorio de ideas analizó los desafíos a los que se enfrenta la investigación aeroespacial europea en la era de la globalización y la digitalización, con temas tan vanguardistas como la industria 4.0, la fabricación aditiva/impresión 3D, cabinas de pasajeros del futuro, el transporte aéreo urbano, los vuelos híbrido-eléctricos, los combustibles alternativos y los sistemas de propulsión del futuro.

No obstante, como ya se indicado, el gran tema de esta edición fue el futuro digital de la aviación, como por ejemplo en el desarrollo digital de sistemas al mantenimiento predictivo, y en la optimización en el uso del espacio aéreo.

Como elemento para generar negocios, el Airbus Bizlab (Business Laboratory de Airbus) y el ESA BIC (Business Incubation Centre de la Agencia Espacial Europea) ofrecieron a 10 *startups* la oportunidad de establecer contacto con empresas líderes y organizaciones internacionales para presentarles sus innovaciones.

El Ministerio Federal de Industria estuvo también presente en el Future Lab para exponer su visión del futuro tecnológico de la industria aeroespacial, desde estaciones de carga móviles para drones al CityAirbus, hasta la

aparición de nuevos modelos de negocio en el espacio (*space economy*).

El ministro de Economía y Energía anunció por su parte inversiones para el sector aeronáutico en digitalización, movilidad no tripulada y ecoeficiencia.

La ministra federal de Digitalización mostró su satisfacción con el Future Lab por la variedad de innovaciones y tecnología *made in Germany* que estuvo presente.

También destacó la actividad que llevó a cabo el ILA Career Center, un punto de encuentro para aquellos empleadores y futuros trabajadores que desean desarrollar una carrera en el sector aeronáutico. En este foro más

### **El gran tema de esta edición fue el futuro digital de la aviación**

de 40 empresas e instituciones presentaron sus programas de estudio y de desarrollo profesional para aquellos jóvenes interesados, ofreciendo una explicación clara de los requerimientos, cualidades profesionales y perspectivas de un sector en clara expansión.

Este centro no pasó desapercibido en las palabras de la canciller, sobre todo en su referencia al *Girls' Day*, alabando no solo que el fomento de vocaciones fuese un elemento central de las actividades de la feria, sino que la mujer tuviese su protagonismo específico, promocionando la igualdad de género también en este sector económico altamente tecnificado.

El centro de innovación HeliLounge, único en Europa, ofreció un amplio programa de conferencias en torno al uso de los helicópteros por parte de la Bundeswehr y la Policía Federal. De nuevo la digitalización e interoperabilidad fueron los temas centrales. Se presentaron conceptos innovadores, como los helicópteros

híbridos y eléctricos, y se celebró un simposio sobre la colaboración entre el Ejército

(Bundeswehr) y la industria, en particular sobre el uso de armas aerotransportadas. Como parte del programa de conferencias se presentaron también ejemplos de cooperaciones multinacionales como el International Helicopter Training Centre en Bückeburg y el



Antonov 225. (Imagen: Messe Berlin GmbH)

Franco-German Training Centre (TIGER). Airbus expuso los modelos H145M y el nuevo H160, que pronto entrarán en servicio.

Otro de los grandes hitos del festival fue la presencia de los dos grandes candidatos a convertirse en el próximo helicóptero de transporte pesado del Ejército alemán, el CH-53K King Stallion (Sikorsky/Lockheed Martin) y el CH-47F Chinook (Boeing).

El primer día del evento, Boeing dio a conocer su asociación con diez empresas aeronáuticas alemanas para el desarrollo y construcción del Chinook CH-47 en caso de adjudicarse el concurso. Este helicóptero operado con éxito desde hace décadas por varios países de la Alianza Atlántica (Canadá, España, Estados Unidos, Gran Bretaña, Grecia, Holanda y Turquía). Boeing explicó que esta asociación no se limitará a este grupo de empresas y que comprenderá la entrega de las aeronaves, simulación, entrenamiento técnico y de personal de vuelo, investigación y desarrollo de tecnologías, así como la optimización de la cadena de montaje.

En España Boeing ha entregado *letter of offer and acceptance* (LOA) relativa a la modernización de los 17 helicópteros CH-47 Chinook del Ejército de Tierra que incluye además el mantenimiento durante cinco años y otros elementos cuyo desarrollo será nacional.

## LA EXHIBICIÓN AÉREA

El aeropuerto en Schoenefeld dispone de dos pistas. La pista norte atiende al tráfico civil de forma permanente, mientras que la sur, construida junto a la nueva terminal, se activa durante la celebración del ILA.

En la exhibición estática y dinámica participaron 211 aeronaves, de las cuales 106 pertenecían a distintas fuerzas aéreas, lo que supone que tanto la aviación civil como la militar estaban representadas a partes iguales.

Por vez primera Airbus mostraba el A340-300 (MSN001) modificado, su avión exponente del Programa BLADE (Breakthrough Laminar Aircraft Demonstrator in Europe), parte de la iniciativa Clean Sky anteriormente mencionada.

*A400M junto a dos Eurofighter. (Imagen: Messe Berlin GmbH)*



*Exhibición del helicóptero NH90. (Imagen: Messe Berlin GmbH)*



*Imágenes de las diferente exhibiciones. (Imagen: Messe Berlin GmbH)*

Airbus A330. (Imagen: Messe Berlin GmbH)



Se trata de un programa iniciado en 2008 con un presupuesto de 1.6 billones de euros que se orienta a la introducción de la tecnología de flujo laminar en los planos de los aviones de transporte, de forma que se reduzca el *drag* en un 10% y las emisiones de CO2 en un 5%.

La compañía presentó también el CityAirbus, un vehículo aéreo eléctrico capaz de despegar y aterrizar

verticalmente. Además mostró el concepto del Zephyr, un híbrido entre satélite y dron con 25 metros de envergadura que puede permanecer en el aire de forma autónoma durante meses alimentándose exclusivamente de energía solar y convirtiéndose en una alternativa a satélites comerciales.

En la parte dinámica de la exhibición participaron 72 aviones con un total de 1.103 movimientos sin que se registrase ningún incidente digno de mención, un éxito por lo tanto desde el punto de vista operativo.

Emirates mantuvo un A280 en exposición estática, y la parte dinámica correspondió a un A350-900, F-WWCF, probablemente el avión más elegante de la flota Airbus, con un récord de 850 unidades encargadas, y con Singapore Airlines a la cabeza con 67 unidades.

Otro avión de gran tamaño fue el Boeing 747-400 D-AYBA de Lufthansa, pero la gran sorpresa para organizadores y público

fue la participación a última hora del Antonov An-225 Mriya, el avión más grande del mundo, con una carga de pago de 250 toneladas. Un modelo que se encuentra en un proceso de modernización para permitirle seguir operando en el futuro con seguridad en el transporte de grandes cargas y de situaciones de apoyo a emergencias de forma global.

La Fuerza Marítima de Autodefensa de Japón (JMSDF) estuvo presente en el ILA con dos Kawasaki P-1, uno para estática y el otro para exhibición dinámica. Este nuevo avión de patrulla marítima se presenta como un claro competidor del P-8 Poseidon de Boeing.

La JMSDF ha firmado la compra de más de 80 unidades de esta plataforma, de las cuales 12 ya se encuentran en servicio, para ir sustituyendo sus Lockheed P-3 Orion.

La exhibición aérea supuso un inicio muy digno de la temporada europea, con una mezcla equilibrada de aviación civil, helicópteros y aviones militares. La presencia en territorio alemán de Geilenkirchen y de Spangdahlem favorece habitualmente al ILA con la participación de medios de la Fuerza Aérea americana, que contribuyó en esta edición con un C-17, C-130J, CH-47F, AH-64D, F-15E, F-16, F-35A, MH-60R, EA-18G, F/A-18E, P-8A y MV-22, si bien en la dinámica solo tomó parte un CH-53K.

CH-47 Chinook.  
(Imagen: Messe Berlin GmbH)



## LA PATRULLA ÁGUILA DE VUELTA EN ALEMANIA

En este año se cumplen 30 años desde que la Patrulla Águila dibujase por última vez los colores de la bandera de España en cielo alemán.

Tras el llamado Desastre de Ramstein, ocurrido el 28 de agosto de 1988, la regulación alemana estableció un estricto y particular protocolo de seguridad. Desde un primer momento las coordinaciones con el director de Operaciones de la exhibición, Wolfram «Conny» Cornelius, fueron excelentes y dejaron patente la ilusión que había por ambas partes para que esta participación se llevase a cabo.

Tras tener conocimiento de los medios asignados por el Ejército del Aire para participar en el ILA 2018, la embajadora de España en Berlín, María Victoria Morera Villuendas, manifestó que había que «tratar a la Patrulla como corresponde» para lo que se constituyó un equipo de trabajo con representantes de las Consejerías de Económica y Comercial, Educación, Comunicación y Prensa y esta Agregaduría Militar.

El objetivo era reforzar lo que en palabras del teniente coronel Jose Manuel García Mora, jefe de la Patrulla se pretende en sus participaciones internacionales: «Hacemos de marca España por donde vamos, representando a su Ejército y al país».

La diplomacia de Defensa contribuye a la potenciación y el refuerzo de las relaciones diplomáticas entre Estados a través de la plena integración en ellas de las capacidades propias de la defensa nacional, y con ese espíritu se presentaron varias iniciativas de actividades a lo largo de la semana bajo el paraguas de Marca España.

Entre estas iniciativas estuvieron la creación de una exposición fotográfica itinerante con el patrocinio de Airbus, un encuentro con jóvenes y firma de posters, una convocatoria de prensa y una recepción en los salones de la Embajada.

El encuentro con jóvenes y padres fue especialmente emotivo y se realizó en el auditorio de la Embajada. A él acudieron muchos españoles no solo que nunca habían tenido la oportunidad de ver a su patrulla en vuelo, sino de tenerlos personalmente junto a ellos. Los asistentes tuvieron la oportunidad de conocer la misión de la Academia General del Aire y los pasos que debe seguir un joven español que tenga una vocación aeronáutica de servicio en el Ejército del Aire.

Las embajadas españolas suelen disponer de espacios dedicados a exposiciones culturales que en algunos casos son específicas de la ciudad (exposición cinematográfica con motivo de la Berlinale), pero que en la mayoría de los casos son genéricas y se trasladan de unas capitales a otras según una programación prevista.

La Embajada tomó esta iniciativa como propia y coordinó con el apoyo de la división de Relaciones Institucionales de Airbus España en un tiempo record la creación de una exposición fotográfica con carácter itinerante.

La exposición permaneció abierta al público alemán durante un mes. En su creación se utilizaron trabajos del magnífico fotógrafo aeronáutico Peng Chen y participaron tanto la Academia General del Aire como el CECAF (Centro Cartográfico y Fotográfico del Ejército del Aire). Esta exposición pasó a formar parte de los fondos de la Fundación de Aeronáutica y Astronáutica Españolas, que igualmente facilitó que este proyecto saliese adelante.

El ex secretario de Estado de Defensa aprovechó su asistencia en Berlín, para imponer la Cruz de la Orden del Mérito Militar con distintivo blanco su homólogo alemán Benedikt Zimmer. Este acto también se llevó a cabo en los salones de la Embajada, de forma que, al finalizar el mismo, ambos secretarios de Estado junto a Fernando Alonso, director de Airbus D&S España, tuvieron la ocasión de disfrutar de la exposición fotográfica y recibir las explicaciones sobre las distintas fotografías directamente de su autor y de los miembros de la Patrulla Águila.

Otra actividad de gran colorido fue la recepción en la Embajada ofrecida en honor de la Patrulla y los



representantes de la industria aeronáutica española presentes en el ILA. Tras la parte formal del acto, los miembros del equipo pudieron departir con las autoridades invitadas, representantes de la Luftwaffe y de otros países, y todo ello sintiéndose como en casa.

La participación de la Patrulla Águila en todas sus actividades, operativas y protocolarias, fue un éxito, reforzando la imagen del Ejército del Aire en Alemania y convirtiéndose una vez más en un magnífico exponente de la Marca España. Su disponibilidad para todas estas actividades en tierra estuvo acorde a la dedicación absoluta de todos sus miembros en cada vuelo, tanto de los pilotos como de todo el equipo de mecánicos, un reflejo del espíritu de equipo de su unidad de origen, la Academia General del Aire.

Finalmente y para dejar testimonio permanente de este vínculo de amistad de la Patrulla y la ciudad de Berlín, el equipo recibió en las instalaciones del ILA un bloque del Muro de Berlín, en una entrega a la que asistieron los artistas y el director de Operaciones de la exhibición.

En este elemento tan simbólico en la historia de la ciudad y del duro periodo de la separación de las dos Alemanias durante la guerra fría, el artista representó los colores de la bandera de España junto a la bandera de Berlín y los emblemas del ILA y la Patrulla Águila.

## CONCLUSIONES

El ILA 2018 ha sido el mejor ILA hasta la fecha en palabras de sus organizadores. Se da por consolidado el cambio de enfoque desde una feria orientada a las ventas a una feria centrada en mantener el «liderazgo e innovación» en el sector aeroespacial, con la tecnología ocupando el lugar central.



Un A400M del Ejército del Aire apoyó el repliegue de la Patrulla Águila. (Imagen: Chen Peng)

Por primera vez se instituye la figura del país colaborador o *partner country* que ha correspondido a Francia. La canciller alemana, Angela Merkel, se refirió al ILA como la «primera feria aeroespacial franco-alemana», y en particular ensalzó la estrecha colaboración en el sector de la defensa, que tanto aporta al dinamismo de la Europa de la defensa.

Francia y Alemania cerraron importantes acuerdos, entre ellos cabe resaltar el Documento de Requisito Común de Alto Nivel del programa

tal vez se podría abrir el debate sobre cómo aumentar la efectividad de las acciones de las distintas entidades tal vez unificadas bajo el paraguas de Marca España. En el futuro se podría estudiar la conveniencia de reforzar la imagen de la capacidad industrial aeronáutica española a través de su participación como *partner country*.

Desde el punto de vista operativo el ILA fue un éxito rotundo. La meteorología ayudó a tener una entrada masiva de público que puedo disfrutar de un programa aéreo completo.

FCAS, una carta de intenciones (LoI) para encontrar una solución europea de patrulla marítima MAWS (*maritime airborne warfare system*) e impulsaron una vez más su cooperación en el futuro escuadrón conjunto de C-130J en Evreux, Francia.

España contó con una representación importante, pero siguiendo el modelo de otros países como Francia,

Las actividades organizadas por la Embajada de España en Berlín contribuyeron significativamente a que se maximizara el impacto de la presencia del Ejército del Aire a través de la Patrulla Águila. ■