

Ejercicio Ocean Sky 2021: suma y sigue

JULIO MAÍZ SANZ
Fotografías del autor

Un año más las islas Canarias han sido el escenario del mayor ejercicio internacional que organiza anualmente el Mando Aéreo de Combate (MACOM) del Ejército del Aire, el denominado Ocean Sky, al que este año se ha sumado un importante contingente multinacional en materia de reabastecimiento en vuelo, el denominado EART (European Air Refuelling Training, adiestramiento europeo de reabastecimiento en vuelo).

Parque del ejercicio EART-2021, desafortunadamente al final no se pudo contar con la presencia del Boeing KC-767A italiano, que aparece en la parte izquierda



Este último evento en el campo del reabastecimiento aéreo o AAR (Air to Air Refuelling), acredita todavía más al Ocean Sky como uno de los ejercicios más importantes que se realizan en Europa en el ámbito de la defensa aérea.

Desde la primera década del actual siglo, el Mando Aéreo de Combate (MACOM) diseña cada año un complejo ejercicio de defensa aérea disimilar, al principio denominado como DACT (siglas en inglés de Disimilar Air Combat Training), aunque a finales del pasado decenio empezó a denominarse como Ocean Sky.

Año tras año, a la tradicional participación de todas las unidades de caza y ataque del Ejército del Aire, equipadas con los modernos cazabombarderos Eurofighter (Alas 11 y 14) y los veteranos, aunque plenamente en forma, EF-18M (Alas 12 y 15) y los anfitriones del Ala 46 con sus F/A-18, se han sumado otras unidades de la OTAN. Así en esta edición estaban presentes en la base

aérea de Gando (Gran Canaria), que ha sido el epicentro del ejercicio y es sede de la unidad anfitriona, el Ala 46, un cuarteto de modernos aviones de combate Lockheed Martin F-16C/D Bloque 52 de la Fuerza Aérea griega.

En total en esta edición de 2021 han participado directamente 700 militares y más de 40 cazabombarderos que han protagonizado 27 misiones de vuelo, y han generado más de 500 salidas.

CISTERNAS EN LANZAROTE

Uno de los factores claves, cada año más potenciado, es el de la presencia de los aviones AAR, que tradicionalmente se posicionan en el aeródromo militar de Lanzarote.

Las impresionantes posibilidades de entrenamiento que da el Ocean Sky fueron analizadas por el organismo militar europeo denominado Mando Europeo de Transporte Aéreo o EATC (European Air Transport Command) que, al igual que hace

con sus cursos de excelencia de transporte táctico, ha vuelto a confiar en los escenarios españoles y la capacidad del Ejército del Aire.

Así, por primera vez el EATC (que forman siete países europeos: Países Bajos, Bélgica, Francia, Alemania, Luxemburgo, Italia y España) ha desarrollado el ejercicio fuera de su sede central, sita en la macro base aérea de Eindhoven (Países Bajos).

A principios del mes de octubre un equipo de expertos de EATC se trasladó desde Eindhoven, donde predominan los cielos grises y la lluvia, hasta la luminosa isla de Lanzarote para la coordinación final con el personal del citado MACOM y de los anfitriones del Mando Aéreo de Canarias (MACAN).

Poco después fueron llegando los aviones participantes, un turbohélice Airbus Space Defence & Space (DS) A400M equipado con barquillas o pod (manguera y cesta) de AAR del Ala 31 del Ejército del Aire, y dos reactores Airbus DS A330-200



Desde la rampa de un A400M se observa un F/A-18A del Ala 46 y el Airbus DS A330 MRTT del Armée de l'Air participante en el EART-2021. (Imagen: Ejército del Aire).

Uno de los Eurofighter del ALA 14 repostando del MRTT francés

de su variante militar, la denominada multirol tanker transporte o MRTT (Multi Role Tanker Transport), que han sido la gran novedad en el escenario canario.

Este modelo de aeronave militar, a punto de ser incorporado al Ejército del Aire, se transforma a la versión militar en la planta de Airbus DS de Getafe (Madrid). Desgraciadamente, al final no se pudo contar con un A400M de la Luftwaffe alemana, ni con un Boeing KC-767A del 14.º Stormo (Ala) de la Aeronáutica Militare italiana (AMI).

Aunque la presencia del tanker español y los dos A330 MRTT, uno del Armée de l'Air francés y otro de la denominada fuerza multinacional europea o Multinational MRTT Unit (MMU), que tiene sede en la citada instalación aeronáutica holandesa, ofrecieron una capacidad espectacular en el campo del AAR al ejercicio del MACOM.

Diariamente, entre los días 18 y 28 de octubre los tres cisternas se desplazaban al sur del archipiélago para repostar a los cazabombarderos, que operaban desde Gando. Al igual que los aviones de combate, los tanker se

han beneficiado del escenario que ofrece la Delta 79, como se conoce a la amplia zona de espacio aéreo al sur de las islas, por la que no discurren rutas aéreas comerciales, por lo que se puede reservar para vuelos militares de entrenamiento/adiestramiento. Se trata de un área estratégica muy adecuada para este tipo de

entrenamientos, ya que pocos lugares ofrecen un espacio aéreo abierto a relativamente poca distancia de las citadas bases de despliegue, donde volar a velocidad supersónica, y sobre todo con una meteorología tan buena. Además se cumple el objetivo de no molestar a la población canaria y de no interferir en el vital tráfico de los miles de aviones comerciales que vuelan a Canarias, en los que no olvidemos llegan el 95% de los millones de turistas que visitan las islas. En concreto en la Delta 79 se situaban dos zonas de repostaje, denominadas muy oportunamente como Repsol y Cepsa, en referencia a las grandes empresas españolas distribuidoras de combustible, que se superponían en las particiones de la Delta denominadas como área whiskey y echo respectivamente. Igualmente, fuera de la referida zona reservada, al suroeste de Fuerteventura se habilitó, con iguales estándares de seguridad al tráfico aéreo civil, el área de repostaje denominada golf.

Hay que destacar que el A330 de la MMU se retiró de la misión el día 26, y el excelente papel del A400M

Profesionales de la fuerza de la alerta temprana aérea y control de la OTAN, a bordo de uno de sus E-3 «Sentry». (Imagen: Ejército del Aire).



del Ala 31 que, aunque no es propiamente un tanquero estratégico como el A330 MRTT o el KC-767, tanto España como Francia y Alemania lo usan, entre otros muchos roles, para repostar a sus cazas en las operaciones. Actualmente el Ejército del Aire opera ya once de estos aparatos construidos en San Pablo (Sevilla), de los que cinco están adaptados como aviones tanker, o TK.23 como se los denominan militarmente en España.

Aunque la puesta en marcha del EART ha sido fundamental para el desarrollo y el éxito del Ocean Sky 21, estamos ante un ejercicio con personalidad propia, que tuvo como objetivos:

- El entrenamiento de las tripulaciones y de los equipos técnicos de mantenimiento en las diferentes aeronaves participantes.
- Compartir experiencias y la consecución de un aprendizaje mutuo entre las naciones participantes.
- Realización de maniobras diferentes a las efectuadas durante el entrenamiento regular en sus naciones de origen.
- Armonización de la comunidad europea en el cada vez más imprescindible campo del AAR.

Al frente del EART ha estado el coronel del AMI Salvatore Melillo, uno de los mayores expertos en este campo del AAR y con gran experiencia en el día a día del EATC, y su pequeño Estado Mayor, que han mantenido una intensa actividad en las instalaciones del aeródromo militar de Lanzarote. Es de resaltar el imprescindible apoyo del personal y los medios de la referida base canaria del Ejército del Aire, que manda el coronel José Vicente Teruel Sánchez.

Así el EART, que ha reunido fuerzas multinacionales de las citadas naciones del EATC, bajo el mando único del profesional del AMI, movilizó los citados recursos aeronáuticos. De esta forma, se inter-



Los versátiles Airbus DS A330 MRTT, como este de Francia, han demostrado sus capacidades en el EART-2021. Aquí le podemos ver repostando a dos cazabombarderos españoles. (Imagen OTAN).

Un F-16C de la Fuerza Aérea de Grecia despegando desde la base aérea de Gando



cambian experiencias y se unifican los procedimientos.

Este año se puso el foco en el mantenimiento transnacional o cross national maintenance. De esta forma, se entrenó y evaluó los procesos del mantenimiento de estas grandes aeronaves por parte de mecánicos de distintas naciones, tal y como se pudo ver en Lanzarote, en el caso de los MRTT entre mecánicos del MMU y el Armée de l'Air.

Así el EART motivó el traslado a Lanzarote de los expertos del EATC de la rama técnica y logística o Technical and Logistic Branch (TLB), equipos de mantenimiento de A400M de España, Francia y Alemania, así como los del A330 MRTT del Armée de l'Air y la MMU

El ejercicio ha vuelto a ofrecer oportunidades de capacitar a las tripulaciones de los aviones cisterna, centrándose especialmente en procedimientos de formación de múltiples *tankers* y de *tanker a tanker*. También hizo hincapié tanto en las reacciones ante amenazas, de aeronaves enemigas, de sistemas antiaéreos terrestres y de navíos de combate con dicha capacidad (simulados respectivamente por unidades del Ejército de Tierra y el patrullero de tipo BAM Tornado P-44 de la Armada española, como de desarrollar procedimientos defensivos ante dichos adversarios.

UN COMPLETO APOYO DEL EJÉRCITO DEL AIRE

Ambos ejercicios se han beneficiado de la participación de los aparatos de alerta temprana y control o Airborne Early Warning and Control (AEW&C) Boeing E-3A Sentry de la fuerza de la OTAN, que hizo pasar dos de estos aparatos por Canarias, para garantizar dicho apoyo del Sistema de Mando y Control del Ejército del Aire, que como de costumbre se mantuvo permanentemente activado. Este rol fue apoyado sobre el terreno con el concurso del Grupo de Alerta y Control (GRUALERCON), ubicado en la propia base de Gando.

También se contó con el trabajo de los profesionales del Escuadrón de Apoyo al Despliegue (EADA) y el Segundo Escuadrón de Apoyo al Despliegue Aéreo (SEADA), que aseguraron la seguridad y apoyaron el despliegue del resto de unidades. Otros de los roles fundamentales para el éxito de los ejercicios que proporcionó el Ala 46, fue el de garantizar a todos los participantes la capacidad de búsqueda y salvamento o Search and Rescue (SAR), ante cualquier accidente, que afortunadamente, sobre todo por los estrictos procedimientos de seguridad en vuelo, no se han producido.

En concreto la cobertura la garantizó su 82 Grupo de Fuerzas Aéreas, con sus veteranos aviones Airbus DS

D.4 (versión de patrulla marítima del CN235), y sus nuevos helicópteros Airbus Helicopters AS332C1e Superpuma del 82 Grupo del Ala 46.

A todo ello se sumó la participación de un equipo del programa de adiestramiento avanzado de élite de la OTAN o Tactical Leadership Program (TLP), que tiene su sede en la base aérea de Los Llanos (Albacete) y que proporcionó el personal necesario para llevar a cabo las labores de arbitraje o Airboss cuyo cometido fue la supervisión del planeamiento y ejecución de las distintas misiones con el fin de comprobar y evaluar que el ejercicio alcanzaba los hitos previstos.

El Ocean Sky 2021 se efectuó en diferentes fases. En la primera, de generación y despliegue de fuerzas, se llevaron a cabo todas las tareas de preparación y despliegue de las unidades participantes, tanto españolas como foráneas.

La fase teórica incluyó una larga serie de conferencias de integración de los participantes, destinadas al conocimiento de las aeronaves que



participaban en el supuesto táctico, las tácticas de combate previstas, la seguridad en vuelo, etc.

Le siguió la fase práctica, con misiones de combate aéreo disimilar, del denominado tipo DACT, es decir entre diferente número de participantes adversos y con cazas de características diversas.

Dentro de esta exhaustiva fase se programaron tres periodos de combate visual en los que operaban en cada misión en torno a 30 cazas, que desarrollaron misiones variadas de: defensa de una zona de exclusión aérea, defensa aérea y control del espacio aéreo y defensa de recursos aéreos de alto valor.

Igualmente se planificaron las complejas misiones de recuperación de personal derribado o Combat SAR (CSAR), en la que los aviones de combate se coordinan con los helicópteros de rescate ante cualquier reacción enemiga para impedir el rescate. En este sentido los citados AS332C1e practicaron en aguas de la costa de Gando misiones de rescate de supuestos pilotos derribados y eyectados sobre el mar.



Imagen de la puesta de sol en Lanzarote, en primer plano se ve el A400M del Ejército del Aire, y al fondo el A330 MRTT del Armée de l'Air francés. (Imagen: OTAN)

Ambos ejercicios han puesto al límite a los participantes. Así los pilotos y otros miembros de las tripulaciones soportaron jornadas de hasta once horas, ya que a la planificación exhaustiva antes del vuelo, mediante múltiples *briefing*, se sumaba una larga reunión posterior, o *debriefing*, en la que se analizaban los resultados y se extraían las conclusiones.

Tampoco faltó la ciberseguridad, ya que el Centro Informático de Gestión (CIGES) instaló una red informática aislada y segura que dio soporte a la ejecución del ejercicio ante cualquier posible ataque de este tipo, que tanto se prodigan en los escenarios de guerra asimétrica o conflictos en la zona gris. ■

Uno de los veteranos F/A-18A del Ala 46, fotografiado desde el MRTT francés, tras repostar desde el sistema de manguera cesta de este

