



**Ala 12:
siempre
preparados**

**Piloto
militar de
helicópteros**

50 AÑOS DE PATRULLA MARÍTIMA

**POSICIÓN DE ESTADOS UNIDOS
EN EL CONFLICTO SIRIO**

**EL LIDERAZGO
EN LAS FUERZAS ARMADAS
DEL SIGLO XXI**

*Escuela Superior de
las Fuerzas Armadas*

208 páginas



PVP: 6 euros
ISBN: 978-84-9781-818-6

**CONTRIBUCIÓN A LA HISTORIA DE LA GUERRA DE
LA INDEPENDENCIA DE LA PENÍNSULA IBÉRICA
CONTRA NAPOLEÓN I. TOMO XII**

Jean Sarramon

508 páginas

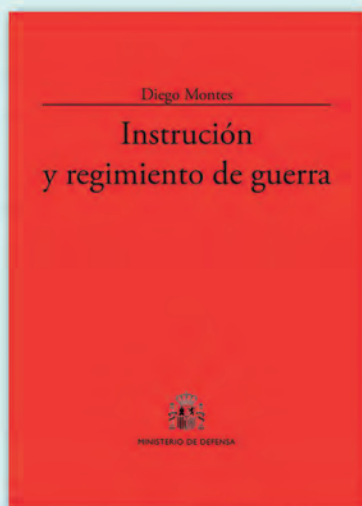


PVP: 25 euros
ISBN: 978-84-9781-770-7

**INSTRUCCIÓN
REGIMIENTO
DE GUERRA**

Diego Montes

240 páginas



PVP: 10 euros
ISBN: 978-84-9781-826-1



PVP: 30 euros
ISBN: 978-84-9781-827-8

**EL ARTE ABALUARTADO
EN CATALUÑA.
ESTRATEGIA DE DEFENSA
EN EL SIGLO XVIII**

*Francisco Segovia y
Manuel Nóvoa (coords.)*

620 páginas



Nuestra portada: 50 años de Patrulla Marítima. Foto: Ala 11/Grupo 22

REVISTA DE AERONÁUTICA Y ASTRONÁUTICA. NÚMERO 827. OCTUBRE 2013

dossier

50 AÑOS DE PATRULLA MARÍTIMA 779

RESEÑA HISTÓRICA DE LA PATRULLA MARÍTIMA
 Por VICENTE ALONSO RACERO, teniente coronel de Aviación 780

AVIONES P-3 ORIÓN DEL GRUPO 22
 Por JOSÉ LUIS VEGA CAMPOS, subteniente de Aviación 790

– **CRÓNICAS PIRATAS: GACETILLA DE LA MEDIA LUNA**
 Por SANTIAGO JUAN YÁNEZ GÓMEZ, teniente de Navío 792

CINCUENTA AÑOS EN LA SOMBRA (Y TAMBIÉN AL SOL)
 Por AGUSTÍN CHECA MARTÍNEZ, comandante de Aviación 804

– **MEDIO SIGLO DE EXPERIENCIAS**
 Por FRANCISCO JOSÉ LÓPEZ ANGOSTO, teniente de Navío 806

“Qaher” -313, el “Conquistador” del cuento de hadas

A comienzos de febrero, aprovechando los diez días de celebraciones oficiales con los que Irán festejó el 34 aniversario de la Revolución Islámica de 1979, el entonces presidente Mahmud Ahmadinejad presentó un nuevo caza: el Qaher-313 (“Conquistador”).



artículos

POSICIÓN DE EEUU EN EL CONFLICTO SIRIO
 Por ROGELIO VILLAJOS RODRÍGUEZ, sargento primero de Aviación 752

ALA 12: SIEMPRE PREPARADOS
 Por JULIO MAIZ SANZ 758

¿QUÉ QUIERES SER DE MAYOR? PILOTO MILITAR DE HELICÓPTEROS
 Por JULIÁN ROLDÁN MARTÍNEZ, coronel de Aviación 772

“QAHER 313”, EL “CONQUISTADOR” DEL CUENTO DE HADAS
 Por DAVID CORRAL HERNÁNDEZ 812

IN MEMORIAM: ÁLVARO BULTÓ
 Por MANUEL MESTRE BAREA, teniente general de Aviación 820



El EADA participa en las pruebas del A400M

El desarrollo del Programa A400M lleva consigo la realización de multitud de pruebas y ensayos en vuelo, entre los cuales ocupa un lugar destacado la operación de la aeronave en pistas no preparadas y el lanzamiento de paracaidistas. En ambas áreas colabora activamente el Escuadrón de Apoyo al Despliegue Aéreo (EADA), que resultan fundamentales para alcanzar la plena operatividad de este avión y que, entre otras capacidades, tendrá también la de realizar misiones de transporte aéreo táctico.

secciones

Editorial 739

Aviación Militar 740

Aviación Civil 744

Industria y Tecnología 746

Espacio 748

Panorama de la OTAN 750

Grupo Aéreo Europeo 817

Nuestro Museo 818

Noticario 822

El Vigía 834

Recomendamos 836

Las perlas del... Archivo Histórico del Ejército del Aire (AHEA) 837

Internet 838

Bibliografía 840

Director:

Coronel: **José Tamame Camarero**
jtamcam@ea.mde.es

Consejo de Redacción:

Coronel: **Santiago Sánchez Ripollés**

Coronel: **Carlos de Palma Arrabal**

Teniente Coronel: **Julio Crego Lourido**

Teniente Coronel: **Julio Serrano Carranza**

Teniente Coronel: **Miguel A. Orduña Rodríguez**

Teniente Coronel: **Luis González Campanero**

Teniente Coronel: **Jacobo Lecube Porrúa**

Comandante: **Alberto Lens Blanco**

Redactor jefe/Diseño Gráfico y Maquetación:

Comandante: **Antonio M^a Alonso Ibáñez**

aaloba@ea.mde.es

Redacción/Maquetación:

Capitán: **Juan A. Rodríguez Medina**

jrdmed@ea.mde.es

Secretaría de Redacción:

Maite Dáneo Barthe

mdanbar@ea.mde.es

SECCIONES RAA

REDACCIÓN DE REVISTA DE AERONÁUTICA Y

ASTRONÁUTICA Y COLABORACIONES

INSTITUCIONALES Y EXTERNAS

EN ESTE NÚMERO:

AVIACIÓN MILITAR: General **Jesús Pinillos**

Prieto. AVIACIÓN CIVIL: **José Antonio Martínez**

Cabeza. INDUSTRIA Y TECNOLOGÍA: Teniente

Coronel **Julio Crego Lourido**. ESPACIO:

David Corral Hernández. PANORAMA DE LA

OTAN Y DE LA PCSD: General **Federico Yániz**

Velasco. NUESTRO MUSEO: Coronel **Alfredo**

Kindelán Camp. EL VIGÍA: "**Canario**"

Azaola. INTERNET: Teniente Coronel **Roberto**

Plá. RECOMENDAMOS: Coronel **Santiago**

Sánchez Ripollés. BIBLIOGRAFÍA: Coronel

Antonio Rodríguez Villena.

Preimpresión:

Revista de Aeronáutica y Astronáutica

Impresión:

Centro Cartográfico y Fotográfico

del Ejército del Aire

Número normal2,10 euros

Suscripción anual.....18,12 euros

Suscripción Unión Europea38,47 euros

Suscripción extranjero.....42,08 euros

IVA incluido (más gastos de envío)

SERVICIO HISTÓRICO Y CULTURAL DEL EJÉRCITO DEL AIRE

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA AERONÁUTICA

Edita



NIPO. 083-13-012-9 (edición en papel)

NIPO. 083-13-011-3 (edición en línea)

Depósito M-5416-1960 - ISSN 0034 - 7.647

Director:.....91 550 3914

Redacción:91 550 3921

91 550 3922

91 550 3923

Suscripciones

y Administración:91 550 3916

Fax:91 550 3935

Princesa, 88 bis - 28008 - MADRID

tmarapr@ea.mde.es

NORMAS DE COLABORACIÓN

Puede colaborar con la Revista de Aeronáutica y Astronáutica toda persona que lo desee, siempre que se atenga a las siguientes normas:

1. Los artículos deben tener relación con la aeronáutica, la astronáutica, las fuerzas armadas en general, el espíritu militar, o cuyo contenido se considere de interés para los miembros del Ejército del Aire.

2. Tienen que ser originales y escritos especialmente para la Revista, con estilo adecuado para ser publicados en ella.

3. El texto de los trabajos no puede tener una extensión mayor de OCHO folios de 32 líneas cada uno, que equivalen a unas 3.000 palabras. Aunque los gráficos, fotografías, dibujos y anexos que acompañen al artículo no entran en el cómputo de los ocho folios, se publicarán a juicio de la Redacción y según el espacio disponible.

Los trabajos podrán presentarse indistintamente mecanografiados o en soporte informático, adjuntando copia impresa de los mismos.

4. De los gráficos, dibujos y fotografías se utilizarán aquellos que mejor admitan su reproducción.

5. Además del título deberá figurar el nombre del autor, así como su domicilio y teléfono. Si es militar, su empleo y destino.

6. Cuando se empleen acrónimos, siglas o abreviaturas, la primera vez, tras indicar su significado completo, se pondrá entre paréntesis el acrónimo, la sigla o abreviatura correspondiente. Al final de todo artículo podrá indicarse, si es el caso, la bibliografía o trabajos consultados.

7. No se mantendrá correspondencia sobre los trabajos, ni se devolverá ningún original recibido.

8. Toda colaboración publicada será remunerada de acuerdo con las tarifas vigentes dictadas al efecto para el Programa Editorial del Ministerio de Defensa.

9. Los trabajos publicados representan exclusivamente la opinión personal de sus colaboradores.

10. Todo trabajo o colaboración se enviará a:

REVISTA DE AERONÁUTICA Y ASTRONÁUTICA
Redacción, Princesa, 88. 28008 - MADRID

Con objeto de una mejor coordinación de los artículos que se envíen a Revista de Aeronáutica y Astronáutica, a partir de ahora se ruega lo hagan a través de la secretaria de redacción: mdanbar@ea.mde.es.

LIBRERÍAS Y QUIOSCOS DONDE SE PUEDE ADQUIRIR LA REVISTA DE AERONÁUTICA Y ASTRONÁUTICA

En **ASTURIAS**: QUIOSCO JUAN CARLOS (JUAN CARLOS PRIETO). C/ Marqués de Urquijo, 18. (Gijón). En **BARCELONA**: LIBRERÍA AERONÁUTICA L'AEROTECA C/ Monseny, 22. 08012. LIBRERÍA DIDAC (REMEDIOS MAYOR GARRIGA). C/Vilamero, 90. En **BILBAO**: LIBRERÍA CAMARA. C/ Euscalduna, 6. En **LA RIOJA**: LIBRERÍA PARACUELLOS. C/ Muro del Carmen, 2. (Logroño). En **LEÓN**: KIOSKO CAMPO. Capitán Cortés, 12. 24001. En **MURCIA**: REVISTAS MAYOR (Antonio Gomariz). C/ Mayor, 27. (Cartagena). En **ZARAGOZA**: ESTABLECIMIENTOS ALMER. C/ San Juan de la Cruz, 3.

Editorial

Invertir para ahorrar

EL escenario económico en el que nuestro país se encuentra desde hace ya cinco años ha obligado a los distintos gobiernos a adoptar medidas de austeridad y control del gasto público que han ejercido una extraordinaria influencia en la forma en que el Ejército del Aire gestiona su actividad.

La fórmula mágica, la tan deseada proporción entre gastos de sostenimiento y modernización de 40-60%, que ni siquiera en tiempos de bonanza económica se llegó a conseguir, ahora se percibe como más utópica si cabe.

El Ministerio de Defensa, que tiene que hacer frente a unas considerables inversiones en programas de modernización ya comprometidos con nuestros socios internacionales, ve como año tras año son reducidas sus asignaciones financieras. A su vez, la rigidez de algunos capitulados de su presupuesto obliga a establecer un equilibrio entre las inversiones en sostenimiento y las de modernización, equilibrio que se refleja igualmente en los fondos que el Ejército del Aire recibe y gestiona para su funcionamiento.

Los escenarios económicos que se manejan para el futuro tampoco prevén un cambio radical a corto plazo en la disponibilidad financiera, lo que obliga a adoptar estrategias de sostenibilidad que garanticen, por una parte, que el Ejército del Aire pueda cumplir la misión que tiene encomendada, y, por otra, realizar un planeamiento que permita mejorar nuestras capacidades cuando la economía vuelva a posibilitar efectuar inversiones y recuperar los niveles de actividad anteriores.

LA mejora en la eficiencia es un proceso que ya ha dado sus frutos en los últimos años y no cabe esperar que por ese camino se pueda mejorar el rendimiento alcanzado; ya no podemos hacer más con menos.

El mencionado equilibrio entre sostenimiento y modernización, junto con la preferencia dada a las inversiones en beneficio de las fuerzas desplegadas en operaciones en el extranjero, han abocado a una reducción considerable de los fondos dedicados al adiestramiento en un sentido amplio, a la vez que han impedido lanzar programas de sustitución de sistemas

de armas o de infraestructuras que son necesarios para la sostenibilidad a medio y largo plazo de nuestras capacidades militares.

En este sentido, el Ejército del Aire se ha visto obligado a mantener una serie de flotas que, dada su antigüedad, se hace cada vez más difícil mantener operativas y cuyo mantenimiento es cada vez más oneroso y consumidor de recursos, tanto de horas de trabajo como de repuestos y materiales necesarios para ello, cayendo en una espiral degenerativa que absorbe el presupuesto de sostenimiento.

Con la infraestructura cabe aplicar el mismo razonamiento. El resultado del estudio sobre racionalización y empleo eficiente del patrimonio inmobiliario, dado a conocer por la Secretaría de Estado hace poco tiempo, ha permitido cuantificar desde un punto de vista estrictamente económico el coste de operación de las instalaciones, y propone una serie de medidas que buscan un ahorro económico, pero que exigen una serie de inversiones para materializar esos beneficios.

TODOS sabemos que la solución única no existe y, por ello, las medidas que se están adoptando están adecuadas a las diferentes capacidades de que disponemos, a las características de los sistemas de armas y Unidades que las proporcionan, a sus formas específicas de empleo y a sus posibilidades de utilización. De esta forma, las medidas adoptadas para las unidades de caza son distintas a las de transporte y reabastecimiento, a las de helicópteros y a las de los medios auxiliares. Son muchos los frentes abiertos con sistemas que en breve plazo requieren ser sustituidos, porque el esfuerzo que se está realizando en su sostenimiento no para de crecer, y en buena parte de ellos la solución pasa irremediablemente por su sustitución por medios nuevos, más fiables, más baratos de operar y sobre todo de mantener.

En definitiva se trata de que para obtener ahorros sensibles en los gastos de sostenimiento de las capacidades disponibles es necesario invertir en nuevos sistemas e infraestructuras, más modernos y eficientes, o bien renunciar a algunas de estas capacidades.

▼ El EADA participa en las pruebas del A400M

Entre los días 7 y 14 de agosto de 2013, y dentro del Convenio marco de colaboración suscrito entre el Ejército del Aire y EADS/CASA, el Escuadrón de Apoyo al Despliegue Aéreo (EADA) participó en la realización de las pruebas de operación del A-400M sobre pistas no preparadas y lanzamiento de paracaidistas. Sus cometidos fueron activar la zona de aterrizaje en la pista del Aeródromo Militar de Ablitas, mediante un equipo CCT (Combat Control Team), así como personal de seguridad. De este modo los equipos CCT del EADA han tenido la responsabilidad de efectuar el reconocimiento, balizaje y Control Táctico de Combate en la zona de aterrizaje. En cuanto al lanzamiento de paracaidistas, el EADA está participando en las diferentes pruebas previas al inicio de lanzamientos de personal, consistentes en la recuperación en vuelo de cintas y bolsas de retardo de los paracaidas, así como la recuperación de paracaidista enganchado, realizando diferentes vuelos con hasta 80 cintas y bolsas de retardo, así como el lanzamiento de "dummies" o maniqués instrumentados. Las pruebas de lanzamientos se están realizando como parte del Programa Internacional A400M de la OCCAR (Organización Conjunta para la Cooperación en materia de Armamentos). Por el momento, con participación del EADA, se han completado dos fases, entre el 21 y el 24 de mayo y del 23 al 26 de julio y está pre-

visto se reanuden a corto plazo. Una vez concluidas con éxito todas las pruebas necesarias, está prevista también la participación del EADA en diversas fases de pruebas con lanzamientos reales de personal para la validación final operativa del A400M.

▼ La Unión Europea incentiva la colaboración multinacional en materia de UAV

La UE ha puesto a disposición de gobiernos e industrias europeas 100M€ con el objeto de incentivar el lanzamiento de un programa multinacional para el desarrollo y puesta en servicio de un vehículo no tripulado de tipo MALE (Medium Altitud Long Endurance). La zanaforia que ofrece la Unión Europea intenta romper las reticencias de los gobiernos a embarcarse en programas de colaboración, a pesar de los intentos de sus industrias nacionales para presentar ofertas atractivas. En el último Paris Air Show, Alenia Aermacchi, EADS y Dassault presentaron la viabilidad de un proyecto de colaboración para el desarrollo de un UAV MALE que no tuvo eco en las naciones respectivas. Por otra parte las conversaciones entre Gran Bretaña y Francia, que el pasado año firmaron un acuerdo de cooperación para compartir tecnologías en el área de inteligencia y reconocimiento, permanecen en vía muerta, tanto en cuanto al vehículo "Watchkeeper" desarrollado y operado por el UK Army, como con el programa de demo-



strucción de un UCAV (Unmanned Combat Air Vehicle) desarrollado por BAE Systems y Dassault, y cuyas negociaciones no llegan a ninguna parte. Por si las noticias no fueran suficientemente malas para la industria europea, Francia está negociando con EEUU la compra de aviones "Reapers" uniéndose a Italia y Gran Bretaña que operan actualmente en Afganistán este UAV de General Atomics. Con unos presupuestos de defensa menguantes y la falta de confianza de los gobiernos para involucrarse en programas de cooperación, el resultado solo puede ser pesimista para la industria aeronáutica de defensa en Europa, en favor de la industria estadounidense e israelí que lideran actualmente el desarrollo de las tecnologías asociadas a los UAV. Otro escollo en el desarrollo tecnológico del sector es la falta de unanimidad en los estándares para operar UAV en Europa dentro del espacio aéreo civil o no segregado. Recientemente Alemania ha cancelado su proyecto Eurohawk, basado en el "Global Hawk" de Northrop Grumman, después de haber invertido 662M€ por la imposibilidad y el coste añadido de certificar el vehículo en el espacio aéreo europeo. Irónicamente el retraso de Europa en el área UAV podría correr a su favor si se iniciaran desarrollos a la vez que se consolidan los estándares. Esto mantendría fuera de juego a los proyectos ya existentes de EEUU e Israel que no cumplen con los protocolos europeos, mientras se desarrollan aquí proyectos que se vayan adaptando a la dinámica cambiante de la reglamentación sobre el tema.

▼ Tailandia recibe sus últimos Gripen

Suecia ha completado la entrega de los últimos JAS 39C/D "Gripen" a Tailandia con la llegada de cuatro aviones a Sura Thani, su base de operaciones. Tailandia ha adquirido a Suecia un total de 24 cazas Gripen en varios lotes, desde 2008, junto con dos plataformas de mando y control Saab 340 "Erieye" un avión de transporte del mismo tipo Saab 340 y un sistema terrestre de mando y control compatible con sus recursos aéreos. Tailandia,



con una superficie similar a la de España y 68 millones de habitantes, tiene una Fuerza Aérea con 45,000 efectivos y más de 360 aviones entre los que hay que contar 56 F-16 A/B y 29 F-5E "Tiger II" que serán reemplazados por los 24 "Gripen" adquiridos recientemente. Además de Tailandia solo Sudafrica y Suecia han adquirido el avión, aunque es operado por Hungría y la República Checa en el modo "leasing". Actualmente compite por conseguir ventas en Brasil, Malasia y ha sido confirmado en Suiza como ganador de la competición por un nuevo caza.





▼ La Armada rusa adquiere Su-30SM "Super Flanker"

La Armada rusa ha confirmado la intención de adquirir el Sukhoi, Su-30SM basado en el mismo modelo desarrollado para la India aunque con sensibles mejoras en el radar, comunicaciones y asiento lanzable, además de integrar el inventario ruso de armamento. La Fuerza Aérea ha confirmado también la adquisición de 60 ejemplares de este super-caza, cuyo derivado, el Su-35, impresionó a todo el público que tuvo el privilegio de verlo evolucionar este año en el Salón Aeronáutico de París. El Su-30SM deberá cubrir las necesidades del ejército ruso hasta la llegada del T-50 PAK-FA la quinta generación de cazas desarrollada por Sukhoi en respuesta al F-22 estadounidense. El T-50 realizó su primer vuelo en 2009, y se espera que la producción a gran escala pueda comenzar en 2015.

▼ Canadá sustituirá sus "Buffalo"

El gobierno canadiense ha lanzado una petición de ofertas para sustituir los aviones de ala fija de la Fuerza Aérea responsables del Servicio de Salvamento y Rescate. La adquisición está prevista para el próximo año y el nuevo avión deberá reemplazar a los ancianos "Buffalo" de Havi-

land Canada así como a 13 Lockheed Martin C-130E "Hércules". Como candidatos a este contrato se presentan el Embraer KC-390, el Bell-Boeing V-22 "Osprey", el Lockheed Martin C-130L "Hercules", el Alenia Aermacchi



C-27J "Spartan" y el Airbus Military C295. La Fuerza Aérea Canadiense quiere las primeras entregas en 2017 y la capacidad operativa inicial en 2018. La plataforma seleccionada será volada por una mezcla de tripulaciones militares y civiles operando siempre desde bases militares.

▼ Gran Bretaña comprometida con el JSF

Después del baile de decisiones sobre adquirir la versión embarcada del avión F-35C o la de despegue corto y aterrizaje vertical F-35B que costó al gobierno británico 114M\$, finalmente el programa parece estabilizado y los planes de la RAF y de la Royal Navy consolidados en un

único proyecto. El ministro de Defensa Británico negocia la compra de un paquete inicial de 14 aviones F-35B que se unirán a los tres ya entregados para la fase de evaluación y ensayo. Cuando Gran Bretaña entró en el programa, con una inversión y retorno industrial del 15%, declaró su intención de adquirir 138 unidades, por el momento su compromiso alcanza solamente 48 y se espera que en la próxima Revisión Estratégica de la Defensa prevista para el 2015, el gobierno determine la cifra final. A pesar de que el F-35B estaba previsto inicialmente para operaciones embarcadas, la RAF parece llevar por el momento la delantera. Ha seleccionado su base de operaciones en el sureste de Inglaterra, Marham,

núcleo del escuadrón responsable de la evaluación y ensayos del avión antes de su entrada en servicio. Entre el armamento británico específico que será integrado en el avión hay que destacar la bomba de precisión Pavey IV, el misil aire-aire de corto alcance AIM-132 "Asraam" (similar al AIM-9X) y el de medio alcance MBDA "Meteor" (similar al AMRAAM). No está previsto que los primeros aviones lleguen al Reino Unido hasta 2018 aunque para entonces no es muy probable que el portaviones Queen Elizabeth esté disponible para poder iniciar operaciones embarcadas dado el retraso y los problemas que afectan a este programa.

▼ Rusia se suma a la carrera de los UCAV

Rusia se ha unido a la carrera de las empresas chinas, europeas y estadounidenses en el desarrollo de UCAV (vehículo aéreo de combate no tripulado), llamados a sustituir a los aviones de caza ligeros y de reconocimiento en la próxima década. El proyecto ruso es un desarrollo de su UAV "Skat", un avión de diez toneladas con una carga útil de dos toneladas y un diseño muy similar al X-47 estadounidense. MiG Aircraft Corporation que desarrolló el "Skat", será la responsable de llevar a cabo el proyecto del nuevo UCAV. En China un modelo de UCAV denominado "Li Jian", fue fotografiado recientemente haciendo rodajes de ensayo. El "Li Jian" parece similar en tamaño y





forma al X-47 de la US Navy; podría ser pura coincidencia o fruto de la red de espionaje cibernético puesta al descubierto recientemente por EEUU. En Europa la única iniciativa de este tipo es el "Neuron", un demostrador tecnológico desarrollado como proyecto de colaboración, que debería producir un único vehículo con que explorar nuevas tecnologías y conceptos operacionales que aplicar más allá del 2020. El X-47B de la US Navy es por el momento el proyecto más avanzado de los aviones de combate no tripulados. En julio hizo los primeros aterrizajes sobre portaaviones con éxito, lo cual es un desafío tecnológico importante, y en mayo superó las pruebas de lanzamiento con catapulta en cubierta. En las siguientes semanas se pudo demostrar la capacidad de reabastecimiento en vuelo automático, la cual permitirá aumentar significativamente su alcance, persistencia y flexibilidad. El avión tiene una envergadura de 20 metros (62 pies) capaz de plegar sus alas para ahorrar espacio, lleva una carga útil de dos toneladas y será capaz de permanecer en el aire durante doce horas. Con un desplazamiento de 20 Tm utiliza un motor F100-PW-220, el mismo que dota actualmente al F-16 y F-15. En definitiva un UAV algo más pequeño que un F-18, pero en un segmento muy superior a los conocidos y exitosos Predator y Reaper (4,7 Ton). Es evidente que EE.UU. va muy por delante del resto de los países en este desarrollo y la US Navy ya ha anunciado que cuatro industrias compiten actualmente para dise-

ñar y desarrollar la versión final del X-47 que debería entrar en servicio antes del final de esta década.

▼ La USAF implantará en su flota de cazas el sistema anticolisión y recuperación automática

El sistema auto-GCAS (automático-Ground Collision Avoidance System) es una tecnología que lleva muchos años en laboratorio esperando la madurez y voluntad necesaria para incorporarla a los aviones de caza. Los primeros prototipos carecían del grado de fiabilidad necesario, en aquellos días, no había bastante capacidad de almacenamiento de datos disponible a bordo de una aeronave para implementar operativamente los datos de elevación digital del terreno (DTED) en el que se basa el sistema de auto-GCAS. Los avances en *hardware* han hecho que el sistema sea factible, fiable y económicamente viable. Hoy 30 años después, el Auto-GCAS tiene no solo el potencial de salvar vidas, sino también el de generar ahorros importantes mediante la disminución de accidentes. El proyecto actual tiene su origen en el "Automatic Collision Avoidance Technology/Fighter Risk Reduction" que se inició en 2004 y demostró que en el caso del F-22, un mínimo de 7 accidentes de vuelo controlado contra el suelo, serían estadísti-

camente posibles a lo largo del ciclo de vida del avión, lo cual dado el elevado precio de este caza justificaría cualquier inversión que pudiese evitarlo. En el caso de flotas más grandes, como el F-16 y F-35, el razonamiento es igualmente válido en términos estadísticos. Para el F-35, suponiendo un coste medio unitario de 114 M\$/avión, la pérdida de solo 10 aviones equivaldría a 1.140 M\$. En el caso del F-22 durante su relativamente corta existencia ya se han perdido cuatro aviones, dos de los cuales al menos, podrían haberse recuperado con auto-GCAS. Teniendo en cuenta el ahorro potencial, la USAF puso en marcha en 2010 un programa demostrador de tecnología auto-GCAS con un F-16, que ha derivado en el sistema actual, un sistema fiable y seguro que se instalará en la flota de F-16 de la USAF, cuya configuración *hardware* lo permita, a partir de principios del próximo año. Después se extenderá a otras plataformas, incluyendo el Boeing F/A-18 y F-35. La aviación civil es de esperar que se una a corto plazo a este proyecto, que por encima de los ahorros que pueda suponer al operador, salva vidas.

▼ El eurofighter alcanza 200.000 horas de vuelo

El Eurofighter "Typhoon" ha alcanzado las 200.000 horas de vuelo desde su entrada en servicio. La Industria Eurofighter GmbH ha resaltado este hito en un momento en que el avión se bate con sus rivales en Corea del

Sur, Emiratos Arabes, Kuwait y Bahareim entre otros, para conseguir mantener la exportación. Con 571 aviones pedidos y 378 aviones entregados, el programa se consolida como el mayor de los cazas actuales en producción. 100.000 empleados y más de 400 empresas implicadas en el desarrollo, fabricación y cadena de suministro, son copartícipes de este éxito junto con las Unidades que llevan a cabo su misión diaria de entrenamiento y defensa del espacio aéreo (QRA), en Europa, Oriente Medio e incluso en el hemisferio sur (Malvinas), las 24 horas del día, los 7 días de la semana. El avión ha demostrado su capacidad de combate en las operaciones de Libia, y es la espina dorsal de las Fuerzas Aéreas de Gran Bretaña, Alemania, Austria, Italia y España. La flota global del Eurofighter se compone ahora de 20 escuadrones operativos ubicados en Europa, el Atlántico Sur y Oriente Medio. De ellos 7 están en el Reino Unido, 5 en Italia, 3 en Alemania, 3 en España, un escuadrón en Austria y otro más en Arabia Saudí. Recientemente y tras el destacamento urgente de la RAF a Akrotiri, su base en Chipre, para llevar a cabo la defensa del espacio aéreo, se ha confirmado la interceptación de dos aviones sirios Su-24 que fueron desviados de su ruta hacia la isla, en una misión rutinaria de alerta temprana. Dos F-16 turcos despegaron también para interceptar la incursión. Hay que hacer notar que Chipre está situado a 160 Km de Siria, lo que supone en vuelo menos de 10 min.



LO QUE NECESITES, DONDE LO NECESITES



OBUSES AUTOPROPULSADOS



VEHÍCULOS BLINDADOS PESADOS



HELICÓPTEROS PESADOS



VEHÍCULOS MILITARES DE INGENIERÍA



VEHÍCULOS LIGEROS



TROPA



PARACAIDISTAS



PALLETS Y CONTENEDORES



EVACUACIÓN MÉDICA



AYUDA HUMANITARIA



REABASTECIMIENTO EN VUELO

A400M



Ya sea para combate, para misiones de paz o de ayuda humanitaria. Los suministros deben enviarse lejos, rápido y al lugar exacto donde se requieren. Incluso si la única pista disponible es corta y no pavimentada. Es entonces cuando necesitas el A400M. Además, puede actuar como avión cisterna para helicópteros, aviones de combate y de transporte. A400M - rompiendo moldes.

 **AIRBUS MILITARY**

airbusmilitary.com

Breves

❖ Al concluir el mes de julio la cartera de pedidos de Airbus alcanzó una cifra récord cuando se situó en un total de 5.227 aviones vendidos y en espera de entrega, tras incorporarse a ella un total de 174 nuevas ventas en ese mes, lideradas de manera destacada por la compra de 135 aviones de la familia SA, Single Aisle, a cargo de la compañía easyJet, que firmó el 11 de julio por un centenar de aviones A320neo y 35 aviones A320 convencionales. Airbus había entregado el 19 de julio el avión A330 número 1.000 de los construidos a la compañía Cathay Pacific, hito que vino acompañado por la noticia dada por John Leahy a los medios con motivo de los actos celebrados para conmemorar ese acontecimiento en el sentido de que muy probablemente Airbus lanzará un A330 de corto alcance -una versión de tipo regional- antes de que concluya este año. A fecha del 31 de agosto Airbus había acumulado en este ejercicio 942 ventas en firme que, descontadas 40 cancelaciones, dan un total de 902 ventas netas. Las entregas habían sumado hasta entonces 394 aviones, que extrapolados hasta final de año auguran unas entregas de unos 590 aviones en 2013.

❖ La versión de largo alcance del **Sukhoi Superjet** denominada SSJ100 LR fue certificada por la Autoridad Aeronáutica de Rusia el 22 de agosto. El Superjet 100 LR tiene un alcance máximo de 4.580km, está equipado con motores PowerJet SaM146 1S18 que producen un 5% más empuje que los motores SAM146 del SSJ convencional, y su primer cliente es la compañía Gazpromavia Aviation. La certificación fue conseguida tras un programa específico de ensayos en vuelo en el que se sumaron 115 horas en el aire. Sin embargo Sukhoi Civil Aircraft se ha visto obligada a retrasar hasta 2016 el lanzamiento del Superjet New Generation SSJ NG puesto que el Ministerio de Industria ruso ha decidido aplazar hasta en-



El primer prototipo CSeries FTV1, número de serie del fabricante 50001, listo para efectuar un rodaje de motores. -Bombardier-

▼ El Bombardier CSeries próximo a su primer vuelo

La dilatada espera en torno a la realización del primer vuelo del Bombardier CSeries se aproxima a su fin, aunque cuando redactamos estas páginas este aún no ha tenido lugar. El último retraso de ese acontecimiento fue anunciado el 24 de julio mediante un comunicado que en su título se limitaba a comentar que "...tendrá lugar en las próximas semanas", muestra de una importante indefinición cuando en realidad no debía ser así, dadas las circunstancias del programa y las demoras ya precedentes.

En el comunicado se explicaba que se necesitaba más tiempo para realizar debidamente la integración de los sistemas, si bien los primeros rodajes de los motores PW1500G y de la APU, Auxiliary Power Unit, ya habían sido realizados sin problemas dignos de mención. En tales circunstancias el nuevo retraso se justificaba indicando que "...la integración [de los sistemas] está progresando bien, sin embargo los últimos pasos de alto nivel técnico tendentes a validar los sistemas en su conjunto y a inte-

grar el software están consumiendo más tiempo que el inicialmente previsto...".

El hito más significativo de los que se estaban entonces intentando alcanzar era la concesión de la autorización por parte de Transport Canada, la autoridad aeronáutica civil de Canadá, para volar el primer prototipo. Esta no llegó hasta el 30 de agosto, cinco semanas después del comunicado en números redondos, lo que parece indicar que era bastante el trabajo que quedaba por realizar entonces, o bien que había sido preciso introducir cambios sobre la marcha en el FTV1, identificación asignada al primer prototipo de ensayos en vuelo del CSeries.

Bombardier enseguida procedió a la realización de las primeras rodaduras por pista a baja velocidad, pero las de alta velocidad, paso previo para el primer vuelo, hubieron de ser pospuestas por la meteorología adversa hasta, al menos, el 5 de septiembre. Las últimas previsiones eran que el prototipo CSeries FTV1 realizaría por fin su primer vuelo en la segunda semana de septiembre. Todo parece indicar pues que, salvo sorpresas de última hora, en la próxima edición de RAA se dará debida cuenta de ese acontecimiento.

▼ Cerrada la configuración del Boeing 737 MAX 8

Boeing dio a conocer mediante un comunicado de prensa de fecha 23 de julio que la configuración definitiva del 737 MAX 8 había quedado concluida y que, como consecuencia, se pasaba a la fase de diseño detallado del avión. Con motivo de la cumplimentación de ese hito se confirmó que el montaje final del primer 737 MAX 8 comenzará en las primeras semanas de 2015 y se ratificó que la entrada en servicio tendrá lugar en el tercer trimestre de 2017.

Boeing no ha sido hasta ahora muy explícita a la hora de difundir información acerca del 737 MAX 8 que, una vez "congelado" en su definición, tiene que estar perfectamente definido. La parca descripción técnica del comunicado de prensa se limita a indicar: "El 737 MAX será un 13% más eficiente en consumo de combustible que el más eficiente de los aviones actuales de un solo pasillo, y un 8% más económico por asiento que las competencias del día de mañana. La configuración incluye los nuevos motores LEAP-1B de CFM International optimizados para el 737 MAX, un

cono de cola rediseñado y unos *Advanced Technology Winglets* diseñados por Boeing para reducir el gasto de combustible. Otros cambios incluyen actualizaciones de las pantallas de la cabina de vuelo, un sistema electrónico de sangrado de aire y *spoilers* que serán mandados electrónicamente para control de vuelo”.

▼ Salida de fábrica del Boeing 787-9

El primer 787-9 verificó su salida de fábrica el 24 de agosto con vistas a realizar su vuelo inaugural “a finales del verano”, lo que significa que ese acontecimiento tendría lugar en el mes de septiembre.

El 787-9 es una configuración de fuselaje alargado del 787-8 original, en concreto su fuselaje es 20 pies más largo (6,096 m) que el fuselaje de este, con la finalidad de transportar 40 pasajeros más. También el alcance será superior en 300 millas náuticas (556 km).

Actualmente hay dos 787-9 más en la cadena de producción. La primera compañía que recibirá un avión de esta versión es Air New Zealand que, si todo sigue su curso

normal, tomará posesión de él a mediados del año próximo.

▼ El Mitsubishi MRJ retrasado de nuevo

El Mitsubishi Regional Jet no deja ser fuente de noticias. En el caso particular que nos ocupa, la noticia es negativa. En la pasada edición de RAA se daba cuenta de una reorganización de Mitsubishi Aircraft Corporation con vistas a un primer vuelo que se anunciaba para finales del presente año. Sin embargo el 22 de agosto la empresa japonesa anunciaba un nuevo retraso en el vuelo inaugural, esta vez de gran cuantía, puesto que ha pasado a estar ubicado en el segundo trimestre del año 2015; se está hablando pues de alrededor de un año y medio de retraso en ese hito. Nótese que la previsión inicial hablaba de una entrada en servicio en este año 2013. Ahora esa entrada en servicio se ha movido hasta el segundo trimestre de 2017. Un retraso de cuatro años en definitiva con respecto al calendario establecido cuando se lanzó el programa MRJ.

Mitsubishi ha explicado que “el diseño y la certifica-

ción...han requerido de mayores recursos que los estimados y que, a su vez, han tenido un impacto en las entregas de componentes y la fabricación del avión”. El nuevo calendario ha sido pactado con los socios del programa según se indica, cosa por otra parte que no puede admitir duda alguna. Las repetidas menciones que se hacen a la certificación y la seguridad en el texto del comunicado hacen pensar en problemas de integridad estructural más que en cuestiones referentes a los sistemas, pero desde luego estas últimas no pueden ser descartadas.

Se indica también que el montaje de las dos primeras estructuras del avión destinadas a los ensayos está en curso -no se especifica si una de ellas es la correspondiente al primer prototipo de vuelo-, pero no la cuantía del estado en que se encuentran los trabajos. El comunicado de Mitsubishi concluye reafirmando su compromiso de construir el MRJ. De manera un tanto sorprendente hasta la fecha no se sabe de reacciones por parte de los tres clientes del avión que, como se recordará, son All Nippon, SkyWest Incorporated y Trans State Holdings.

Breves

tonces la concesión de la necesaria financiación para el proyecto.

❖ **GE Aviation** comenzó en agosto los ensayos de los álabes de material compuesto del fan de 16 álabes y 132 pulgadas (3,353 m) de diámetro del motor GE9X que deberá propulsar al Boeing 777X. Esos álabes utilizarán un nuevo material de fibra de carbono y en su borde de ataque incorporarán una parte metálica de acero. GE Aviation indica que esa nueva configuración permitirá al fan una velocidad de punta de álabes más elevada que la del GE90-115B, en consecuencia mayor velocidad de rotación.

❖ La **OACI**, Organización de la Aviación Civil Internacional, dio a conocer a mediados de julio sus previsiones sobre la evolución del tráfico aéreo civil en el próximo bienio, elaboradas a partir de los datos estadísticos suministrados por sus países miembros. Definitivamente en 2012 el incremento del tráfico de pasajeros registrado con relación a 2011 fue de un 4,9, y las previsiones de crecimiento son del 4,8% para 2013; del 5,9% para 2014; y del 6,3% para 2015.

❖ **British Airways** comenzó a primeros de agosto un servicio de carácter temporal con el avión A380 entre Londres y Francfort, una ruta aparentemente ilógica para un avión de sus características actuales, reemplazando momentáneamente a los aviones Boeing 767 habitualmente empleados en esa línea. El objetivo no es otro que la formación de las tripulaciones antes de la entrada en servicio del A380 de la compañía en las rutas Londres - Los Ángeles y Londres - Hong Kong; está previsto que la primera de ambas se inaugure el 24 de septiembre y la segunda el 22 de octubre. Usualmente en estos casos de formación en un nuevo avión incorporado a la flota, British Airways usa París como destino, pero en este caso se ha escogido Francfort porque es un aeropuerto que está más familiarizado ya con el A380.



Salida de la fábrica de Everett del prototipo 787-9 el pasado 24 de agosto. -Boeing-



▼ Vuelo del primer helicóptero Tigre fabricado en Albacete

El 29 de julio tuvo lugar el vuelo inaugural del primer Tigre HAD/E (Helicóptero de Apoyo y Destrucción Español) fabricado por Eurocopter España en su factoría de Albacete. La entrega de este helicóptero, el primer Tigre HAD/E que recibirán las Fuerzas Armadas españolas, está prevista para finales de 2013.

La producción de este helicóptero sólo ha sido posible tras una gran inversión en instalaciones y medios industriales, así como con un intenso programa de captación de talento y formación, y un gran trabajo de coordinación con el resto de entidades del grupo Eurocopter.

Tras el prototipo HAD/E-5001, fabricado en las instalaciones de Eurocopter en Maignane (Francia), que se encuentra en España desde el año 2010 llevando a cabo la campaña de calificación y certificación, el HAD/E-5002 será el primer helicóptero de este modelo que se entregará a las Fuerzas Aeromóviles del Ejército de Tierra (FAMET).

El programa Tigre de cooperación multinacional entre los Ministerios de Defensa de Francia, Alemania y España, marca un antes y un después en la industria del helicóptero

en España. El Plan de Participación Industrial diseñado para este programa ha permitido dotar a la industria española, liderada por Eurocopter España, de capacidad para participar en todo el ciclo de vida de los helicópteros, desde el diseño, a los ensayos en vuelo y la certificación, la producción de aerestructuras, la línea de montaje final y el soporte integral. La factoría de Eurocopter España, ubicada en Albacete es, además, la única planta de fabricación del fuselaje trasero del helicóptero Tigre en el mundo.

Asimismo, otras empresas españolas participan de manera activa en este programa, como ITP participante en el consorcio MTRI, que realiza el diseño y producción de los motores de esta aeronave, los cuales han sido específicamente mejorados para la versión española del Tigre HAD/E. Otras empresas españolas como Indra, Amper, Elimco, Aernnova, Tecnobit, DMP, Sacesa, y Celéstica, entre otras, se han visto también beneficiadas por este importante programa de participación industrial, fabricando sistemas, equipos, componentes y piezas.

Se espera que este helicóptero se entregue a las FAMET antes de finalizar el año 2013, lo que aumentará significativamente las capacidades del Ejército de Tierra, que actualmente cuenta con 6 tigres, fa-

bricados en Francia, de la variante HAP/E, de los que varias unidades están operando con gran éxito en Afganistán.

El Tigre HAD español (Helicóptero de Apoyo y Destrucción) está equipado en el morro con una torreta ametralladora de 30 mm y cohetes no guiados SNEB de 70 mm para su rol como helicóptero de apoyo, así como misiles aire-aire Mistral. Dispone de un 14% más de potencia al utilizar motores MTR390-E, en especial para mejorar su capacidad de vuelo en climas calurosos y mejor protección balística, entre otras características. También puede ser equipado con misiles anticarro Spike.

▼ Bélgica recibe su primer helicóptero NH90 en versión naval

Eurocopter ha hecho entrega el 1 de agosto del primer helicóptero de fragata OTAN NH90 (NFH, por sus siglas en inglés) a las Fuerzas Armadas belgas. La aeronave entregada está cualificada con la plena capacidad operacional FOC (Full Operational Capability), asegurando su aptitud para todo el abanico de misiones navales de Bélgica; por ejemplo, misiones de búsqueda y salvamento (SAR, por sus siglas en inglés) o bien misiones militares en el mar.

Aparte de ser el primer

NH90 NFH entregado a Bélgica, es también el primero fabricado en la planta industrial de Eurocopter situada en Donauwörth (Alemania), que así pone de manifiesto su capacidad para producir y entregar este tipo de helicópteros bimotores de nueva generación.

Bélgica es el quinto país en poner en servicio la versión NH90 NFH de desarrollo europeo, siguiendo el ejemplo de Francia, Italia, Países Bajos y Noruega. El mes próximo arrancará la formación en NH90 NFH de las tripulaciones de vuelo y de los equipos de mantenimiento de la Marina belga, mientras que las operaciones de los primeros dos helicópteros darán comienzo en 2014. Bélgica ha cursado un pedido total de ocho NH90, incluidos cuatro NFH en versión naval. El NH90 NFH viene a sustituir a los helicópteros Sea King de su Marina.

La versión naval del helicóptero NH90 está diseñada principalmente para misiones de guerra antisubmarina (ASW) y antisuperficie (ASuW). Su equipamiento también le permite una amplia gama de misiones adicionales que puede llevar a cabo, como búsqueda y salvamento (SAR), reabastecimiento en vuelo, transporte de tropas, evacuación médica y las funciones de apoyo anfíbio. El helicóptero ha sido diseñado para operaciones diurnas y nocturnas en condiciones me-





teológicas adversas desde las cubiertas de los buques. Debido a su peso óptimo y sus dimensiones, el sistema de bloqueo de cubierta y el sistema automático de cola y palas plegable, puede operar desde fragatas pequeñas, incluso en alta mar.

▼ Airbus Military entrega el primer A400M a la Fuerza Aérea Francesa

El avión A400M de transporte militar de nueva generación de Airbus Military, recibió el 31 de julio su certificado de tipo según el estándar contractual denominado Autorización Operativa Inicial (Initial Operating Clearance - IOC). Dicho certificado lo ha emitido la Organización Conjunta de Cooperación en materia de Armamento (OCCAR) en nombre de las naciones fundadoras del programa (Alemania, Bélgica, España, Francia, Luxemburgo, Turquía y Reino Unido).

La base común para la certificación militar fue aprobada el pasado 19 de julio tras una recomendación emitida por los representantes de las siete naciones que lanzaron el programa, y que conforman el denominado Comité de Certificación y Cualificación (Certification and Qualification Committee - CQC). En consecuencia, el 24 de julio la DGA

concedió a Airbus Military el certificado de tipo militar para el A400M

El 1 de agosto Airbus Military hizo entrega oficialmente a la Fuerza Aérea Francesa del primer avión de transporte militar de nueva generación A400M. La entrega, autorizada por la Dirección General de Armamento francesa (DGA) permitió al MSN7 trasladarse a la base aérea de Orleans-Bricy e incorporarse a la flota de aviones de la Fuerza Aérea Francesa estacionada en dicha base.

Esta entrega representa el punto culminante de diez años de desarrollo de Airbus Military y más de 5.000 horas de ensayo en vuelo, lo que ha involucrado a cerca de 40.000 personas trabajando en este programa de defensa europeo de gran envergadura.

El nuevo avión, conocido en las Fuerzas Armadas Francesas como el A400M Atlas, supone el comienzo de la transformación del transporte aéreo militar en Europa y más allá de sus fronteras.

Este primer avión entregado a Francia se utilizará en una primera fase para el entrenamiento continuado de la tripulación, antes de pasar a formar parte de la flota de transporte operativo de la Fuerza Aérea francesa.

El A400M es perfecto tanto para realizar misiones tácticas como estratégico/logísticas. Su compartimento de carga diseñado específicamente para



transportar los enormes equipos necesarios hoy en día para llevar a cabo misiones tanto militares como humanitarias y de ayuda en catástrofes naturales, permite llevar estos materiales con gran rapidez a los lugares donde más se necesitan.

▼ Emiratos Árabes Unidos recibe su tercer avión A330 MRTT

Airbus Military ha entregado el tercero de los tres aviones cisterna multimisión de nueva generación A330 MRTT a los Emiratos Arabes Unidos (UAE). Este avión es el número diecisiete que entra en servicio, repartidos en las flotas de cuatro países con un total de veintiocho pedidos: Australia (5), Arabia Saudí (6), Emiratos Arabes Unidos (3) y Reino Unido (14)

Después de superar una serie de pruebas en vuelo, el avión consiguió la cualificación para reabastecer los dos tipos de aviones de combate, de los que este país dispone con esa capacidad: el F-16 E/F bloque 60 y el Mirage 2000. El entrenamiento de las tripulaciones finalizará a principios de 2014.

Los A330 MRTT de Emiratos están equipados con dos contenedores de reabastecimiento en vuelo bajo las alas, un sistema de pértiga de reabastecimiento en vuelo ARBS

(Aerial Refueling Boom System) operada por mandos eléctricos (fly by wire) en la parte ventral del avión y la instalación de un receptáculo universal, que le permite reabastecerse de otro avión cisterna. El avión va propulsado por un motor Rolls Royce Trent y dispone de 256 asientos de pasajeros

El A330 MRTT de Airbus Military es el transporte cisterna multimisión más avanzado que existe actualmente. Su gran capacidad básica de 111.000 kgs de combustible, que retiene de la gama comercial A330-220 de la que procede, permite al A330 MRTT sobresalir en misiones de reabastecimiento en vuelo sin necesidad de tanques de combustible adicionales. El A330 MRTT se ofrece con una elección de probados sistemas de reabastecimiento en vuelo, incluyendo un avanzado sistema de boom (ARBS) o pértiga de reabastecimiento en vuelo y/o dos contenedores con manguera y cesta en el ala y/o una unidad de reabastecimiento en el fuselaje.

Gracias a un fuselaje muy ancho, el A330 MRTT también puede utilizarse como avión de transporte exclusivamente; puede acomodar hasta a 380 pasajeros o una carga de hasta 45 toneladas. También se puede convertir fácilmente para acomodar hasta 130 camillas en misiones de Evacuación Médica (MEDEVAC).



otro para uso civil. El nuevo lanzador ligero Soyuz-2.1v cuenta con dos etapas, puede situar cargas de hasta 2.800 kilogramos en órbitas bajas. A finales de octubre o primeros de noviembre, un cohete Soyuz-2.1b despegará desde Plesetsk con el satélite militar Meridian a bordo.

▼ Nuevos satélites en China

China ha puesto en marcha dos satélites de tecnología civil, según ha informado la Administración Estatal de Ciencia, Tecnología e Industria para Defensa Nacional. Los satélites, llamados Practice-9 A y Practice-9 B, fueron desarrollados por una compañía afiliada a la Corporación de Ciencia y Tecnología Aeroespacial de China, y son los primeros de una serie de satélites civiles diseñados para la experimentación tecnológica. Los satélites se usarán para experimentar con componentes de fabricación nacional, formaciones de satélites y medición intersatélite.

▼ Satélite espía de EE.UU.

Un cohete pesado Delta 4, lanzado desde la rampa SLC6 de la base aérea Vandenberg, en California, puso en órbita un satélite espía capaz de captar imágenes de muy alta resolución en la Tierra. El NROL-65, valorado



en 1.000 millones de dólares, podría ser último satélite espía KH-11 de la National Reconnaissance Office. Esta

misión, también llamada USA-245, es la número 16 de una familia iniciada en 1976. El satélite operará en una órbita elíptica de unos 200 por 1000 Km.

▼ Quinto satélite de comunicaciones de Israel

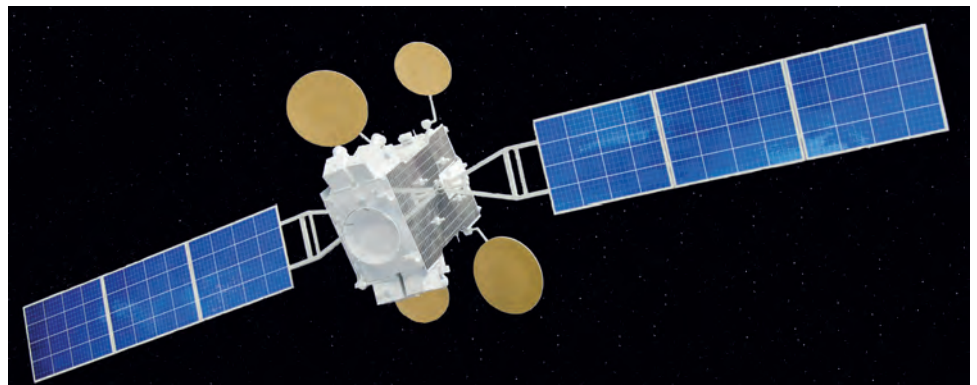
Israel ha puesto en órbita "Amos 4", su quinto satélite de comunicaciones. Fue lanzado desde el cosmódromo de Baikonur (Kazajistán), a bordo de un cohete Zenit 3SLB. Este satélite, el de comunicaciones más grande y sofisticado construido en Israel hasta la fecha con sus tres toneladas y media de masa, proporcionará servi-



Breves

- ◆ Próximos lanzamientos octubre
- ?? - Cartosat 2-C en un PSLV de la India.
- ?? - TechDemoSat 1 en el Vega europeo.
- ?? - Mesbah a bordo de un Safir 2 iraní.
- ?? - TurkSat 4A en un Proton M-Briz M.
- ?? - Lightsail 1 en el segundo PSLV del mes.
- ?? - Amir-Kabir 1 (AUTSAT 1) en un Simorgh iraní.
- ?? - Zafar 1 a bordo de un Safir 2A (Simorgh).
- ?? - Bissat en un cohete Cosmos 3M.
- ?? - ArSat 1 en el Soyuz STB.
- ?? - CBERS 3 en un cohete chino CZ-4B.
- ?? - Sentinel 1A a bordo de un Soyuz-STB Fregat-MT.
- ?? - Inmarsat 5 F1 en un cohete Proton M-Briz M.
- ?? - Uragan-M #43 (GLO-NASS-M, 14F113) en un Soyuz-2-1b Fregat-M.
- ?? - SES-8 en el estadounidense Falcon 9.
- ?? - SKRL-756 1/SKRL-756 2/AIST/ Mikhailo Lomonosov en el Soyuz 2-1V Volga.
- Oct 25 - Swarm A, B & C en un Rokot KM.

cios de telecomunicaciones e Internet de banda ancha a Rusia, India, el Sudeste Asiático y Oriente Medio. Hasta hoy Israel había puesto en órbita cuatro satélites de comunicaciones. El primero fue en 1996 el "Amos 1", al que siguieron en 2003 "Amos 2", el "Amos 3" en 2008 y, en 2011 el "Amos 5", este último el primero que no construyó Israel, sino que fue comprado a Rusia.





Conferencia de prensa conjunta del presidente Barroso con los comisarios Barnier y Tajani. Bruselas, 24 de julio de 2013.

▼ La Comisión Europea y la Defensa

El pasado día 24 de julio se celebró en la sede de la Comisión Europea una importante conferencia de prensa conjunta en la que participaron el presidente de la Comisión Barroso y los comisarios Barnier de Mercado Interior y Tajani de Industria. En esa conferencia, que tuvo lugar tras la última reunión de la Comisión antes de la pausa estival, el Sr. Barroso hizo una declaración para presentar la comunicación titulada "Hacia un sector de Seguridad y Defensa más competitivo y eficiente". La declaración del presidente Barroso dio especial relieve a la presentación de la Comunicación que contiene las largamente esperadas propuestas de la Comisión para fortalecer y armonizar la industria de Defensa de Europa. Estas propuestas serán enviadas a los miembros del Consejo Europeo para que su consideración en la reunión del Consejo el próximo mes de diciembre en Bruselas. La Comunicación es la respuesta de la Comisión a la invitación que el Consejo Europeo, celebrado en diciembre de 2012, hizo a varios órganos de la Unión para desarrollar propuestas y acciones encaminadas a fortalecer la Política Común de Seguridad y Defensa (PCSD) de la UE.

El Sr. Barroso afirmó que Europa necesita una política de Defensa y Seguridad más cohesionada y efectiva por tres razones principales: En primer lugar, porque es esencial para



Toma de posesión del general Gorenc como Jefe del Mando Aéreo Aliado. Ramstein, Alemania, 2 de agosto de 2013.

reforzar la política exterior y el papel de la UE en el mundo; en segundo lugar, porque en tiempos de escasez económica necesitamos hacer un mejor uso del dinero público. Los estados miembros no pueden afrontar por más tiempo una aproximación aislada a la Seguridad y Defensa. Actualmente más del 75% de la inversión en equipos de Defensa se gasta a nivel nacional. Necesitamos gastar sabiamente, evitando duplicaciones, mancomunando más inversiones y compartiendo más recursos. En tercer lugar, Barroso afirmó que el sector de Seguridad y Defensa tiene un componente industrial importante que emplea directamente a 400.000 personas e indirectamente genera otros 960.000 puestos de trabajo en Europa, con un monto de transacciones de 96 billones de euros sólo en el año 2012 y exportaciones por valor de 23 billones de euros en 2011. El presidente de la Comisión terminó diciendo: "¡Es tiempo de hacer juntos más por Defensa!"

▼ Nuevo jefe del Mando Aéreo Aliado

El pasado dos de agosto el general estadounidense Frank Gorenc asumió la jefatura del Mando Aéreo Aliado de la OTAN (AIRCOM) en Ramstein, Alemania. A la ceremonia asistió el general Philip Breedlove, Comandante Supremo Aliado en Europa (SACEUR) que hasta el pasado mes de mayo había ocupado la jefatura de AIRCOM. Tras congratular al general Gorenc por su nuevo cargo, el general Breedlove dijo: "El CG de AIRCOM tiene una amplia variedad de tareas críticas entre las que se incluye: el planeamiento y la supervisión de las operaciones aéreas de la Alianza, la coordinación del Sistema Integrado OTAN de Defensa Aérea y contra Misiles, y el trabajo con nuestros valiosos socios. El mando y control del actual despliegue de baterías de misiles Patriot en Turquía es un buen ejemplo de cómo los hombres y mujeres que trabajan en este Mando Aéreo están proporcionando Poder Aéreo a la Alianza." Antes de hacerse cargo de su nuevo puesto, el general Gorenc era Segundo Jefe de Estado Mayor y Director del CG de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos en Washington. Además de comandante del Mando Aéreo Aliado, el general Gorenc ha asumido el mando de las Fuerzas Aéreas de los Estados Unidos en Europa y de las Fuerzas Aéreas de los Estados Unidos África. El Mando Aéreo Aliado en Ramstein está a cargo de todas las actividades aéreas aliadas desde el norte de Noruega al Sur de Italia y desde las Azores al Este de Turquía.

▼ Mantenimiento de helicópteros en Afganistán

Tras la Cumbre de Chicago de mayo de 2012, la OTAN puso en marcha un conjunto inicial de 29 proyectos en el marco de la iniciativa Smart Defence o Defensa Inteligente. Esos proyectos tienen como finalidad ayudar a asegurar que la OTAN se mantiene preparada para el futuro. En la pasada primavera se dio por culminado el proyecto desarrollado para crear una colaboración multinacional logística en el mantenimiento de helicópteros en Afganistán. El proyecto, liderado por los Estados Unidos, ha establecido instalaciones para helicópteros que han permitido a los aliados intercambiar repuestos, herramientas e incluso técnicos para obtener el má-



Los C-17 de la SAC pueden ser reabastecidos en vuelo.

ximo rendimiento de los recursos desplegados. El proyecto ha servido para obtener ahorros significativos y ha reducido el tiempo necesario para reparar los helicópteros. Se espera que el proyecto sirva como modelo para posibles despliegues en el futuro.

El resto de los 28 proyectos Smart Defence lanzados en Chicago están enfocados a mejorar la protección de las fuerzas de la OTAN, a elevar su sostenimiento y a conseguir un mejor entrenamiento de esa fuerza. También tienen por objetivo incrementar la efectividad operativa, obtener economías de escala y aumentar la conexión entre las fuerzas de la OTAN.

Una iniciativa para transporte aéreo

El Secretario General de la OTAN Sr. Anders Fogh Rasmussen ha resaltado varias veces la importancia de Smart Defence en el marco de la actual situación económica y el consiguiente clima de austeridad. El Sr. Rasmussen también ha instado a los aliados a incrementar sus inversiones en Defensa y Seguridad cuando mejore la economía. Este incremento se haría en el marco de un conjunto de esfuerzos encaminados a asegurar que la OTAN tenga las capacidades

que necesita para contrarrestar los retos emergentes a la Seguridad tales como la proliferación de armas de destrucción masiva, la piratería y los ataques cibernéticos. El pasado julio, durante una visita a la base aérea de Pápa, Hungría, en la que están estacionados los aviones de la Strategic Airlift Capability (SAC) o Capacidad de Transporte Aéreo Estratégico, el Sr. Rasmussen dijo: "Estamos ante un perfecto ejemplo de cooperación inteligente en el que varias naciones trabajan conjuntamente para proporcionarse una capacidad que no pueden afrontar de forma aislada." En efecto, la SAC puede considerarse una iniciativa precursora de Smart Defence o Defensa Inteligente. El programa multinacional para obtener la Capacidad de Transporte Aéreo Estratégico se inició el año 2008. Su objetivo fue adquirir tres aviones de car-



En la SAC participan diez naciones aliadas (Bulgaria, Eslovenia, Estados Unidos, Estonia, Hungría, Lituania, Los Países Bajos, Noruega, Polonia y Rumanía) y dos naciones participantes en la Asociación para la Paz (Finlandia y Suecia).

ga C-17 Globemaster III, para satisfacer las necesidades de transporte aéreo estratégico de las naciones participantes. Esas naciones pueden permitir que los aviones C-17 de la flota SAC se utilicen para llevar a cabo misiones de la OTAN, de la UE, de las Naciones Unidas y otras misiones internacionales.



Vista desde el aire de los tres C-17 Globemaster III de la SAC en la base aérea de Pápa. Hungría.

POSICIÓN DE EEUU EN EL CONFLICTO SIRIO

Lo que hemos hecho es trabajar con estados árabes clave, socios internacionales clave... unírnos y movilizar y planear cómo apoyar a la oposición; cómo proporcionar ayuda humanitaria; cómo continuar con el aislamiento político; cómo seguir con el aislamiento económico (...) y continuaremos trabajando en este proyecto con otros países. Estoy convencido de que finalmente este dictador caerá, como han caído los dictadores en el pasado".

Estas son las palabras de Barak Obama a la pregunta ¿qué está haciendo EEUU en Siria? en marzo del año pasado. Aunque relativamente extensa, esta respuesta no dice nada claro, como ha demostrado el paso del tiempo. Intentaré en este análisis llegar más lejos de lo que lo hacen estas vacías palabras.

SITUACIÓN ACTUAL DE EEUU

Desde que comenzó este 2013, EEUU ha estado enfrentándose a cuatro grandes retos al mismo



tiempo: a la guerra con China¹, al abismo fiscal², a su personal guerra contra el terrorismo y la reconfiguración de Oriente Próximo y el Magreb.

En la guerra contra el terrorismo se aprecian varias líneas de actuación no excluyentes, como son el desmantelamiento de la red de Al Qaeda, o la superación de las ideologías del odio. Para ello, una de las medidas es el derrocamiento de los regímenes que gobiernan en los llamados *Rogue States*, a fin de implantar democracias más o menos de corte occidental.

Los *Rogue States*, o estados *gamberros*, aunque fueron definidos mucho antes, fue la administración

¹ Sobre el tema es interesante leer artículos como "The problem with the pivot" de Robert Ross, o quizás el más antiguo, aunque no menos interesante, "El hombre más listo del mundo" sobre Robert Rubin.

² Aunque pareció resuelto a principios de año, aun seguirá como "espada de Damocles" al ser las necesidades de financiación de EEUU para este 2013 equivalentes al 63% de su PIB (España 18%). Sólo en Defensa supondrá una reducción de 500 mil millones de dólares, lo que supondrá sólo para el Army un recorte de 500.000 hombres.





W. Bush quien recobró su concepto. Eran aquellos países que representan una amenaza para la paz mundial. Se trataba de un gran elefante compuesto por, entre otros, Irak, Irán, Cuba, Corea del Norte o Afganistán que la administración republicana intentó devorar de un solo bocado, iniciando la cena con la irrupción de forma casi consecutiva en Irak y Afganistán. El gobierno demócrata, mucho más pragmático y menos idealista, sigue el plan trazado de reconfiguración de Oriente Medio y derrocamiento de los *Rogue States*, pero comiéndose al elefante a bocaditos pequeños.

Siria, aun dentro de la lista, no es un objetivo en sí mismo, es más un medio de avanzar en el conflicto con Irán y un contrapeso que equilibraba la balanza entre chiís y sunís en la región. El problema es que aún sabiendo que Siria es una pieza clave, no se sabe muy bien cómo componer el complicado *puzzle* que representa.

EEUU se encuentra además con un nuevo obstáculo en el Consejo de Seguridad de NNUU, China. Esta nación se había abstenido hasta ahora en casi todos los asuntos que ella misma definía como "cuestiones del oeste" irrelevantes para su desarrollo. De esta forma, EEUU sólo tenía que llegar a acuerdos con Rusia para enfrentar problemas de índole internacional.

China comienza su labor de entorpecimiento de la política exterior norteamericana tras el giro de esta hacia el océano Pacífico y el mar de China.

EEUU, se halla por tanto en una situación ya de por sí complicada en los primeros ámbitos de decisión, pues aunque posee la potestas necesaria para una intervención en Siria, o en casi cualquier lugar del mundo, necesita del apoyo de



NNUU en cualquier asunto relativamente importante o de gran repercusión mediática para recuperar la *autoritas* perdida. Es quizás por ello por lo que a la actual política exterior estadounidense se la califica como *leading from behind*.

EL PUZLE SIRIO

Es fundamental no perder de vista la posición geográfica de Siria, pues es clave para entender los pros y los contras que están actualmente sobre la balanza de la intervención.

Antes de iniciar la exposición de motivos sobre la posible o no intervención de EEUU, quiero exponer un punto que me parece relevante. Desde el comienzo del conflicto sirio he podido leer en numerosos medios alternativos, algunos españoles, pero sobre todo muchos sudamericanos, la hipótesis de que la rebelión en Siria no es tal, que el pueblo está en contra de los rebeldes y que todo es un movimiento orquestado por occidente contra Siria. Algunas de las pruebas aportadas eran de peso, pero no me parece que a nivel geoestratégico sea el debate. Si se tratara como estos medios dicen de un plan de acoso y derribo, podría ser éticamente censurable a según qué nivel, pero el análisis no variaría demasiado. Por tanto no entraré en esa interrogante.

A FAVOR DE LA INTERVENCIÓN

Para un espectador más, la principal razón de la intervención debería ser frenar la violencia que recorre el país, y las muertes que se producen a diario. Desde que se iniciaran las revueltas se estima que han muerto por esta causa, según datos de NNUU, más de 100.000 personas. A este número hay que sumar los casi 2,5 millones de desplazados, de los cuales sólo 1,5

están siendo de alguna forma atendidos. NNUU estima que necesita alrededor de 22 millones de dólares mensuales para su atención básica.

Pero siendo EEUU un gran país no es esta la principal razón de su presencia en la frontera de Turquía con Siria. Tres son los motivos principales: su alianza con el régimen Saudí, las implicaciones de un cambio de régimen en Siria para Israel y el control del juego estratégico de la energía.

Una de las consecuencias de la intervención de EEUU en Irak ha sido la fractura de este país en zonas diferenciadas por etnia, en el caso kurdo, y por religión en el caso sunní-chií. Las regiones se pueden apreciar claramente en el mapa de la izquierda.

Esta composición, en la que el chiismo seguirá ganando terreno, nos deja un estado pro Irán.

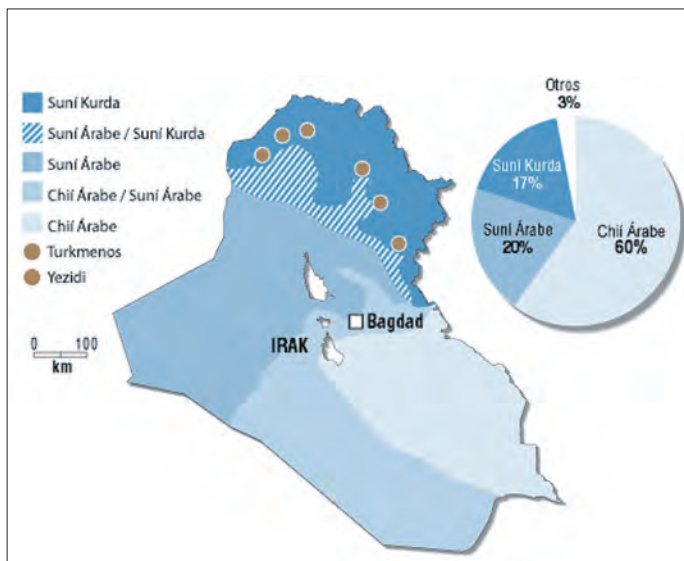
Hasta la intervención, Irak había sido un contrapoder a las aspiraciones de control e influencia en Oriente Medio de Irán, pero también lo era de Arabia Saudí. Era algo así como el equilibrio de poder entre chiíes y suníes. En la situación actual con Irán, Siria (influyendo en las políticas libanesas y palestinas) e Irak, la balanza comienza a inclinarse peligrosamente para los intereses saudíes.

Un cambio en el gobierno pro iraní de Bashar al-Assad reconduciría la situación, propiciando el debilitamiento chií y el ascenso suní alentado por Arabia Saudí.

Y a EEUU le interesa la alianza con Arabia Saudí por dos razones fundamentales: el control que esta puede ejercer sobre las exportaciones de petróleo a China, en caso de que las tensiones en el Pacífico sigan creciendo y por los lazos que el régimen saudí mantiene con Al Qaeda y los Hermanos Musulmanes, a los que nos referiremos más adelante.

El otro gran beneficiado de un cambio en la política siria es Israel. Pese a los desencuentros escenificados entre Obama y Netanyahu, las relaciones siguen siendo buenas. La ayuda financiera y militar no se ha reducido, y para EEUU Israel es como un gran portaaviones que proyecta su fuerza en Oriente Medio.

Es decir, Israel sale beneficiado, en este caso por tres vías. El debilitamiento de Hezbolá, milicia libanesa patrocinada por Siria, es una excelente noticia, que abundará en la pacificación





del sur del Líbano y en sus relaciones con Israel. Pero además, en caso de que finalmente Israel decida un ataque preventivo sobre Irán para evitar la implementación de su programa nuclear, el riesgo de encontrarse con enfrentamientos directos en sus fronteras con Siria y Líbano se reduce más que considerablemente.

Y la tercera vía por la que sale beneficiado Israel de todo esto es económica, pero posee carácter geoestratégico para EEUU.

La UE se ha planteado el cambio de modelo energético y potenciará el uso de gas natural, recurso abundante y limpio. El principal proveedor actual de la UE es Rusia, pero tras los descubrimientos de depósitos en Siria (cerca de Tarso, donde se encuentra la flota rusa del Mediterráneo), la proyección del gasoducto Irán-Irak-Siria-Líbano (también llamado gasoducto chií) y los extraordinarios depósitos *off-shore* de Israel, la situación podría cambiar.

Para Israel que no se construya el gran gasoducto, ni se exploten las reservas sirias supone una gran inyección monetaria desde Europa (y entre otras cosas, aumentaría su peso político). Para EEUU, que sea Israel (con la inestimable ayuda de empresas norteamericanas) la que provea de gas a Europa supone un golpe geopolítico a Rusia.

EN CONTRA DE LA INTERVENCIÓN

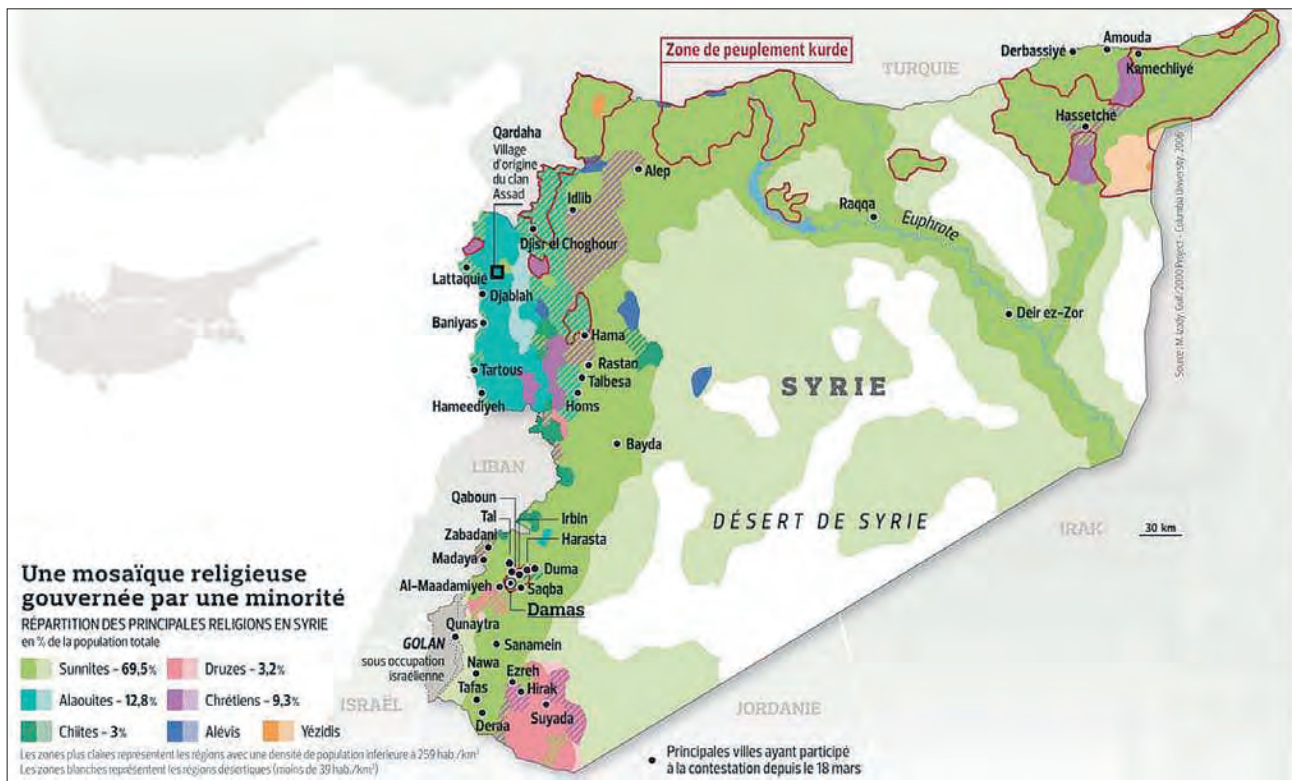
¿Y a quién ponemos?

Esta es la gran pregunta. Tras las experiencias de las intervenciones en Afganistán y sobre todo Irak, y ver cómo han acabado las revoluciones árabes, no está nada claro que la mejor opción pase por acabar con el régimen actual sirio.

Los Hermanos Musulmanes han debido ser derrocados en Egipto y probablemente, lo sean en Libia y Túnez en un futuro cercano aunque, gracias a los petrodólares inyectados por Arabia Saudí, aumenta su influencia en Palestina, Jordania, Líbano y en la misma Siria. Si bien en un primer momento se pensó que esta facción islámica podría ser moderada, pues para ello se instaló en Turquía su sede central (Global Muslim Brotherhood) y fue el partido de Erdogan, el AKP, su mentor, la realidad ha vuel-

to a imponerse. Los Hermanos Musulmanes comparten las siglas del movimiento pero son producto de la idiosincrasia propia de sus integrantes.

Por ello, tanto EEUU, como por supuesto Israel, no ven claro que un escenario en el que los Hermanos Musulmanes dominan los territorios que rodean Israel sea el mejor posible. De hecho, prefieren el actual, y más, si cabe, tras el resultado de las elecciones en Irán. La victoria de Hassan Rohani podría cambiar el actual escenario



de tensión si tenemos en cuenta sus declaraciones sobre Israel y su programa nuclear.

Por otro lado, el partido Baaz (nacionalista, socialista y panarábico) goza de buena salud en Siria. Este país es un crisol de comunidades y creencias. Cristianos, kurdos, árabes, persas, suníes y chiíes conviven en relativa armonía gra-

cias a la particular forma de gobierno de Bashar al-Assad. Todas las minorías no árabes suníes estarían en peligro si cayera el partido Baaz, y es seguro que desaparecerían, probablemente en medio de una cruenta guerra civil, si los Hermanos Musulmanes llegaran al poder.

EEUU se enfrenta a una realidad terca, el chiismo es más abierto, tolerante y democrático que el movimiento suní. Un acercamiento con perspectiva de género a ambos bandos es esclarecedor en este sentido. Es por tanto cuanto menos irónico que se combata el lado más progresista del Islam y se de alas al integrista retrógrado e intransigente.

Desde algunos medios se alienta a EEUU a iniciar una invasión desde la tutela de fuerzas rebeldes al estilo de lo sucedido en Libia. El problema es que, como ya he dicho, la sociedad siria no es la libanesa, y las capacidades de defensa de Siria exceden en mucho las de Libia.

Los datos de que se dispone sobre sus fuerzas militares podrían resumirse como se indica en el cuadro adjunto.

A esas cifras habría que añadir el armamento químico y biológico que posee y del que no se tienen datos precisos, y la ayuda que recibe de Rusia e Irán.

Por tanto, una campaña militar en Siria resultaría sumamente costosa, desde un punto de vista económico, pero también humano. Y EEUU no está dispuesta en estos momentos a entrar en una guerra de este tipo. La sociedad norteameri-

Efectivos	415.000 militares
Tanques	Entre 1.400 y 4.500 según la fuente
Aviones	Sobre 800
Armamento ligero	12.000.000 armas
Defensas antiáreas	Entre 5.000 y 6.000 misiles tierra-aire



cana entendería muy mal que tras salir de Irak y Afganistán se entrara en el avispero sirio.

Obama ha decidido apoyar con ayuda militar³ a los rebeldes sirios, pero no deja de ser reticente a un apoyo más decidido pues el grupo que inició las revueltas, el *Free Syrian Army* ha perdido numerosos apoyos en favor de Jabhat al Nusra, grupo vinculado a Al Qaeda. Podría suceder que el armamento entregado a los golpistas sirios acabase siendo usado contra soldados americanos.

Y tras la caída de Siria, por diversas razones de índole étnico, cultural y religioso, caería Jordania.

³Armamento ligero, lanzagranadas y morteros.

La Corte Penal Internacional ha declarado que el presidente Assad será juzgado a la mayor brevedad posible. Lo que en realidad ha hecho este organismo es pedirle al líder sirio que no abandone el poder bajo ningún concepto, pues será juzgado en cuanto lo haga.

EEUU no tiene sustituto y no va a cometer el mismo error que en Irak.

Mi pronóstico es que se declarará una zona de exclusión, al estilo de las declaradas en Irak, cuyo paralelo rebase la ciudad emblemática de El Aleppo, si los rebeldes consiguen avanzar, algo más que discutible si no reciben más ayuda, y se mostraría como logro mediático. Se colocará tras



¿Cómo reaccionaría Irán? ¿Entendería el mensaje de fuerza lanzado o comenzaría una espiral armamentística en la zona alimentada por Rusia para no perder la base de su armada en el Mediterráneo?

FUTURIBLE

Y mientras se deshoja la margarita el tiempo pasa.

EEUU, y de la mano Alemania, Reino Unido y Francia, ha desplegado su tropas, junto con modernos sistemas de armas en la frontera turca. ¿Quiere decir esto que van a entrar? No, quiere decir que están listos para entrar.

ello a alguien cercano a Bashar al-Assad en el poder, indicándole cual es el camino a seguir, dando al actual dirigente del país la oportunidad de seguir viviendo en el país. Aunque no será fácil que Rusia y China acepten estas condiciones.

EEUU en ese escenario ganaría sus personales partidas de ajedrez con Rusia e Irán.

Estaremos atentos a cómo se desarrollan los acontecimientos ■

Nota de RAA: Tras la recepción de este artículo se han producido algunos hechos que en cierta medida pueden modificar el pronóstico (o parte del mismo) del autor, lo que a nuestro juicio no resta mérito al análisis efectuado.

Ala 12: *siempre preparados*

JULIO MAIZ SANZ

SÁBADO, 19 DE MARZO DE 2011, EN LA PLATAFORMA DE LA MADRILEÑA BASE AÉREA DE TORREJÓN DE ARDOZ CUATRO CAZABOMBARDEROS EF-18 HORNET SE PREPARAN PARA DESPEGAR Y PARTICIPAR EN LA ACCIÓN MILITAR MULTINACIONAL CONTRA LA LIBIA DE GADAFI. CUANDO LOS AVIONES EMPEZARON A RODAR CAMINO DE LA CABECERA 05 APENAS HAN PASADO SEIS HORAS DESDE QUE EL GOBIERNO DE ESPAÑA HABÍA TOMADO LA DECISIÓN POLÍTICA DE INTERVENIR EN EL CONFLICTO



Para reafirmar la capacidad de reacción y proyección del Ala 12, aquella misma tarde, el personal mecánico y parte del equipo de apoyo de los cazas embarcaba en un Boeing 707 del 47 Grupo Mixto que los trasladaría a Decimomannu, la instalación de la *Aeronautica Militare* italiana sita en la isla de Cerdeña, desde donde iban a operar los aviones de combate, según se determinó, aquella misma tarde.

Esta rápida ejecución de una orden del Mando de Combate (MACOM) para materializar una decisión del Ejecutivo es fruto del trabajo diario de entrenamiento y preparación, tanto para el combate como para realizar un rápido despliegue. Esto reafirma que el Ala 12, desde su creación en 1958, ha sido siempre una de las unidades más punteras del Ejército del Aire (EA).



Su actual trayectoria está ligada a la del soberbio cazabombardero estadounidense EF-18 *Hornet*, aparato que actualmente constituye todavía la columna dorsal de la aviación de combate española. La llegada de los primeros McDonnell Douglas (hoy integrada en Boeing) EF-18B *Hornet* (avisión) significó además uno de los mayores desafíos tecnológicos a los que se ha enfrentado el EA; un gran acierto, como se ha comprobado con el tiempo. Este largo camino lo inició oficialmente el Ala 12 en marzo de 1989 con la recepción de los primeros Hornet, o C.15 según el EA, con los que empezaba a sustituir al mítico cazabombardero F-4C Phantom II.

Pero la gran capacidad del C.15 no serviría de nada sin el trabajo diario del personal del Ala, que consigue no solo para sacar el mejor partido

de este sino también para lograr la capacidad de despliegue del sistema en un tiempo récord.

Su trabajo está centrado actualmente en cumplir las directrices marcadas al EA en el informe "Visión 2025", que realizado por el JEMAD contempla cómo deben evolucionar nuestras Fuerzas Armadas contemplando la actual situación de recortes presupuestarios.

Asimismo el Ala 12 es un elemento de primera categoría que España puede aportar a los programas multinacionales de defensa común, como son la *Smart Defence* de la OTAN y el *Pooling & Sharing* puesto en marcha por la EDA (Agencia Europea de Defensa).

UN SOBERBIO CAZABOMBARDERO

El Ala 12 cuenta en la actualidad con unos 600 efectivos, al mando de los cuales está, desde julio de 2012, el coronel Antonio Francisco Nebot Mas. Esta plantilla, que tiene su sede



Volando en formación.
Foto: Javier Sáenz de Cenzano Gallegos.

en la BA de Torrejón de Ardoz (Madrid), tiene un objetivo fundamental: sacar el máximo partido de la treintena de cazabombarderos EF-18M que actualmente tiene la Unidad.

Los primeros C.15 vinieron desde Zaragoza, donde se inició la formación de las tripulaciones y donde iban llegando los EF-18 desde la cadena de fabricación sita en San Luis (Missouri-USA). Así el 122 Escuadrón fue el primero en finalizar la transformación al aparato a finales de los ochenta. En 1990 le tocó el turno de reconvertirse al 121 Escuadrón, ya directamente en Torrejón, donde se recibió el último de los 72 Hornet adquiridos inicialmente por el EA.

Durante este primer periodo se aprovechó la experiencia acumulada por el Ala 15 para posteriormente, ya con el apoyo del Ala 12, facilitar a su vez la transición al aparato al Ala 46 de Gando (Gran Canarias). Así durante dos años se destacaron aparatos y pilotos para cubrir los cielos cana-

rios, para luego apoyar la creación del 462 Escuadrón, del Ala 46, tras ser dotado de 24 aparatos F/A-18A adquiridos en Estados Unidos de segunda mano.

Buen resumen de las operaciones del C.15 en el seno del EA son las más de 350.000 horas voladas por la flota, incluidas las cumplidas en misiones de combate sobre Bosnia-Herzegovina, Kosovo y Libia.

Tampoco se debería dejar de mencionar, en este brevísimo repaso de la historia del EF-18 en el EA, el trabajo realizado por el Centro Logístico de Armamento y Experimentación (CLAEX), con sede en Torrejón de Ardoz, en las sucesivas modernizaciones del aparato, especialmente de su *software*. Esta ardua tarea continúa contribuye de una forma decisiva a mantener la plena eficacia del siste-

«La actual trayectoria del Ala 12 está ligada a la del cazabombardero EF-18 Hornet, aparato que actualmente constituye todavía la columna dorsal de la aviación de combate española»

ma, además de lograr una total independencia en una faceta tan importante como el *software*, sin depender del fabricante, ni del país de origen: Estados Unidos. Todo gracias a la excelente gestión de aque-

llos expertos que negociaron la compra del aparato con una arquitectura de *software* abierta, en su momento, con el fabricante y el proveedor que fue la US Navy (marina militar estadounidense). Además la llegada del sistema significó un importante revulsivo en la industria aeronáutica y de defensa española, que pasó a asumir la mayor parte de los trabajos de mantenimiento y modernización. Así para la entonces CASA representó un importante salto adelante, que continúa actualmente su sucesora Cassidian, con el concurso de otro buen número de empresas españolas.

Otra de las claves del aparato es su polivalencia, ya que es prácticamente el único de 4ª generación que durante la misión puede cambiar su rol; así puede realizar una operación CAS, y una vez lanzado su armamento aire-suelo puede reincorporarse a un Composite Air Operation/Operaciones Aéreas Combinadas (COMAO) ya como un aparato con rol aire-aire.

EL ALA-12, HOY EN DÍA

El Ala 12 se estructura en una Secretaría Técnica y dos Grupos, el de Fuerzas Aéreas (FA) y el de Material.

El material básico del Ala está constituido por un total de 30 cazabombarderos EF-18, de los que 4 son biplazas y 26 son monoplazas, girando la activi-



*Una patrulla de EF-18M aterrizando en su base de Torrejón de Ardoz.
Foto: Julio Maíz.*

CENTRO DE SIMULACIÓN



*La importancia del simulador se ha revalorizado más, si cabe, para dar entrenamiento a los pilotos que han dejado de volar debido a los recortes de horas de vuelo.
Foto: Julio Maíz.*

dad de todo el personal, incluidos obviamente los en torno a 30 pilotos de la Unidad, en lograr la mayor eficacia y las máximas capacidades de esta flota de cazabombarderos.

En este punto se habría de mencionar la labor de los profesionales del Grupo de Material, cuyo Jefe es el teniente coronel Alberto Martínez Ruiz.

El Grupo efectúa el arduo trabajo de realizar el mantenimiento y las reparaciones de 1º y 2º Escalón de los complejos cazabombarderos C-15 y sus equipos (armamento, electrónica, turbinas, etc.). Además es responsable de poner a disposición el mayor número posible de aviones, cumpliendo los calendarios de revisiones. Para cumplir con esta última misión se cuenta con un moderno Centro de Gestión de Mantenimiento que, mediante un sistema informático, regula las fechas en las que se deben realizar los trabajos de mantenimiento de cada avión y sus equipos.

El trabajo del Grupo es compatible con el plan de actividad del Grupo de FA, que obviamente se debe consensuar con la disponibilidad de Hornet que puede ofrecer este, además en un momento en que varios aviones faltan por estar en proceso de revisión integral de su estructura. Una de las claves de la gran operatividad del Ala se debe al trabajo del personal de este Grupo; no se debería olvidar nunca la cantidad de horas de trabajo en tierra para cada una de vuelo.

El Centro de Simulación, que depende del Grupo de Fuerzas Aéreas, se inauguraba el año 1988, dotando al Ala 12 de un moderno instrumento para la formación de sus pilotos, en el curso de los planes de adiestramiento que la Unidad realiza.

Aquel primer sistema de simulación fue diseñado y construido por la empresa española Ceselsa, actualmente integrada en Indra Sistemas.

Una de las claves de la eficacia del sistema son las progresivas modernizaciones del software a lo que se va a encontrar luego el piloto en la cabina de su EF-18.

La última modernización, que completó el Mando de Apoyo Logístico del EA con Indra en 2008, ha servido para implantar el sistema a la versión OFPO6E y la inclusión de las capacidades que da el MIDS, así como la posibilidad de usar el Link-16. Un trabajo por parte de la industria que es continuo para adaptar el sistema en todo momento a cualquier equipo y armamento que incorpora el EA.

Los pilotos del Ala "vuelan" entre 80 y 100 horas en el simulador anualmente, lo que además de un ahorro económico, proporciona un adecuado entrenamiento en condiciones meteorológicas adversas y en situaciones de emergencia, sin los riesgos asociados que conlleva su práctica real. De esta capacidad también se benefician los pilotos del Ala-46, que acuden regularmente a Torrejón, dado que en Gando carecen de simulador.

La presencia de los pilotos "canarios", pero sobre todo el recorte de horas de vuelo han incrementado mucho las misiones de simulación, por lo que los ocho profesionales que manejan el sistema mantienen plena actividad tanto por la mañana como por la tarde.

Un buen resumen de las capacidades del simulador son las 18.000 horas de vuelo acumuladas en él.

La amplia plataforma de Torrejón de Ardoz (Madrid) dando cabida tanto a los EF-18 del Ala 12, como a otros participantes de un desfile aéreo del 12 de octubre, que esperamos vuelvan a celebrarse.
Foto: Julio Maíz.



Los imprescindibles mecánicos de línea siempre listos para ayudar a los pilotos.
Foto: Julio Maíz.



Respecto al Grupo de FA, que manda actualmente el teniente coronel Agustín Quesada, se divide a su vez en dos Escuadrones:

- El 121 Escuadrón (con indicativo radio POKER).
- El 122 Escuadrón (con indicativo TENIS).



El Ala 12 tiene asignados cuatro biplazas muy útiles para múltiples tareas, incluidas las de entrenamiento.
Foto: Julio Maíz.

Cada escuadrón, al mando de un comandante, tiene su propia plantilla de pilotos, aunque en lo que respecta a los aviones, ninguno tiene asignados aviones fijos, sino que los utilizan según la disponibilidad de estos y la planificación diaria de las misiones.

La Unidad ha tenido siempre su sede en Torrejón de Ardoz, la más grande y “poblada” de las instalaciones del EA, y donde también están basados los Grupos de Fuerzas Aéreas núms. 43, 45 y 47, además de los vecinos del otro lado de la pista 05-23 de 3.658 metros de longitud, el mencionado CLAEX y el Servicio Aéreo de la Guardia Civil.

«Desde el año pasado y debido a la crisis económica, el EA se ha visto obligado a recortar las horas de vuelo. Así en 2012 la disminución fue del 14% y durante 2013 posiblemente se incrementará»

ADAPTÁNDOSE A LOS TIEMPOS DE RECORTE

La actividad del Ala 12 es continua con el entrenamiento de los pilotos como principal labor, en lo que respecta al tiempo invertido,

y siempre en guardia ante un posible despliegue como el realizado en Libia.

Desgraciadamente desde el año pasado, y debido a la actual crisis económica, el EA se ha visto obligado a recortar las horas de vuelo. Así en 2012 la disminución se cifró en un 14%, y durante el presente 2013, muy posiblemente ese recorte de horas se incrementará más. Además esta disminución no es proporcional a todas las



*El continuo entrenamiento es vital para mantener las amplias capacidades del Ala 12. En la foto se puede apreciar que el Hornet del primer plano lleva un sistema de entrenamiento ACMI (Air Combat Maneuvering Instrumentation), que simula las capacidades de un misil aire-superficie Sidewinder.
Foto: Ala 12.*



Ala 12

Entrevista al coronel Antonio F. Nebot Mas, jefe del Ala 12

El coronel Nebot es un experimentado profesional, que manda el Ala 12 desde julio de 2012, y que tiene la exigente labor de mantener al día la alta capacidad que acumula la Unidad, en unos duros tiempos de recortes presupuestarios, y por ende de las horas de vuelo.

—¿Qué aporta el Ala 12 a la Defensa de nuestro país?

—El Ala es un elemento esencial de la defensa, contribuyendo diariamente a la vigilancia y control del espacio aéreo de soberanía nacional. Es igualmente un componente fundamental en la disuasión ante posibles amenazas a la soberanía e independencia nacional o a la integridad territorial, así como un elemento

muy importante de reacción ante las agresiones contra estos valores y la protección permanente de los intereses nacionales.

De acuerdo con lo dispuesto en la Directiva de Defensa Nacional 2012 (DDN 2012), el Ala 12 proporciona parte de las capacidades necesarias para: ejercer la disuasión; defender el territorio nacional; vigilar el espacio aéreo; y proyectar la capacidad militar para defender los intereses nacionales.

—¿Cómo han evolucionado en los últimos años los C.15 (EF-18) para cumplir más eficazmente su misión?

—El avión C.15M continúa siendo uno de los mejores aviones de combate que existen en la

actualidad. En años recientes se ha modernizado y actualizado para adaptarlo a las misiones que hay que cumplir y a las amenazas que hay que afrontar en la actualidad. En este sentido, la actualización del avión continúa. En estos momentos se están terminando de implantar en la flota de EF-18 los equipos MIDS (Link-16), lo que supone un gran avance en las capacidades de mando y control aéreo del Ejército del Aire (EA).

Gracias a las continuas actualizaciones está previsto que pueda ser operativo hasta más allá del año 2030.

—¿Qué formación específica ha recibido el personal del Ala para obtener el mayor partido a los C.15 modernizados?

—La formación específica de



los pilotos del EA está basada en los Planes de Instrucción y Adiestramiento de los distintos sistemas de armas de los que están dotadas las Unidades. En estos planes se detalla la formación y las prácticas que han de realizar los pilotos para estar operativos y poder realizar las distintas misiones que tiene encomendada su Unidad.

En el caso del material C.15M, al igual que en el resto de aeronaves del EA, los planes se adaptan además de a las misiones, a los distintos equipos y armamento de los que dispone el avión. Estos planes se modifican y se adecúan cada vez que se instala un nuevo equipo o se dota de un nuevo tipo de armamento a la Unidad. De igual modo, la formación de mecánicos, armeros y personal de apoyo se rige por

sus Planes de Instrucción y Adiestramiento específicos, en los que se detallan de forma pormenorizada los conocimientos y requisitos necesarios para alcanzar los niveles de operatividad requeridos en cada una de sus áreas de responsabilidad.

—**¿Qué nos podría comentar acerca de los resultados obtenidos con el C.15M (EF-18 Modernizado)?**

—Los resultados son altamente satisfactorios. El avión C.15M sigue siendo uno de los mejores aviones de combate que existen en la actualidad y continúa en primera línea como avión “multi-rol”, permitiéndonos mantener unas adecuadas capacidades aire-aire, aire-suelo o ambas simultáneamente.

—**¿Qué nuevas posibilidades da al Ala la recepción**

ANTONIO F. NEBOT MAS

El coronel Nebot nació en Cartagena el año 1959. En 1979 ingresó en la XXXV Promoción de la AGA (Academia General del Aire), recibiendo el despacho de teniente en 1982. Posteriormente realizó el Curso de Reactores (actualmente de caza y ataque) 1983-1984, para después ser destinado el verano de 1984 a la Base Aérea de Gando (Gran Canaria), donde se incorporó al 462 Escuadrón. Volando aquellos Mirage F-1 pintados de azul, “los canarios”, durante 9 años se forjó como un piloto veterano.

El siguiente destino le trasladó, entre 1993 y 1999, a aplicar su experiencia en la AGA, donde realizó funciones de Profesor de Vuelo y Oficial de Seguridad de Vuelo. A partir de 1999 la labor profesional le llevó a desempeñar diferentes funciones en los varios CAOC (Centros Combinados de Operaciones Aéreas). Así trabajó en el Núcleo de constitución CAOC 8; el CAOC 8 Torrejón de Ardoz (Madrid); y en el CAOC 10 que tenía sede en Monsanto (Portugal).

De vuelta a España, en 2004 fue destinado al Estado Mayor del Mando Aéreo de Combate (MACOM), para posteriormen-

te incorporarse a la Representación Aérea y AOCC ante el EUROCUERPO, que tiene sede en Estrasburgo (Francia).

Entre 2009 y 2012 volvió al Estado Mayor del MACOM, donde fue jefe de la Sección de Adiestramiento y Evaluación. Durante este último periodo, en 2011, asumió también las funciones de Oficial de Enlace en el CFACC de Poggio Renatico durante la Operación Unified Protector (OUP), que derrotó al régimen libio de Gadafi.

Respecto a su labor en otras misiones internacionales, ha participado en:

— UNPROFOR (Bosnia): Controlador Aéreo Avanzado (FAC) en el Destacamento de Control Aerotático del EA en Bosnia-Herzegovina (1993).

— IFOR (Bosnia): Jefe del Destacamento de Control Aerotático del EA en Bosnia-Herzegovina (1996).

— ISAF (Afganistán): Spanish Deputy FSB Commander en Herat, Afganistán (2005).

En total ha completado 2.600 horas de vuelo, principalmente a los mandos del C.14 (Mirage F1) y el E.25 (CASA C101), más unas pocas en el EF-18, durante su transformación al tipo.

El coronel Nebot está casado y tiene dos hijos.



*El EF-18 sigue siendo la espina dorsal de la capacidad de combate del Ejército del Aire.
Foto: Ala 12.*

de nuevo armamento como el misil crucero KEPD Taurus o la bomba inteligente EGBU-16?

—Este nuevo tipo de armamento, por sus características y por su precisión, proporciona una adecuada capacidad todo tiempo y “stand-off”, que permite ampliar las posibilidades de la Unidad, proporcionando parte de las capacidades necesarias para ejercer la disuasión y proyectar la capacidad militar para defender los intereses nacionales, de acuerdo con la DDN 2012.

—¿Qué nos podría comentar acerca de la capacidad de Recce que tiene el Ala 12, en exclusiva, con los pod Rafael/Tecnobit Reccelite?

—El pod Reccelite es un sistema capaz de realizar reconoci-

miento en tiempo real, para ser utilizado a alturas medias y bajas. El RecceLite posee una alta resolución de imágenes VIS (Visual Imaging Sensor) así como de las obtenidas con sensores infrarrojos. Las imágenes obtenidas por el sistema pueden ser guardadas en sistemas dentro del “bod” o ser enviadas en tiempo real a estaciones terrestres mediante sistemas de enlace de datos (“data-link”).

El sistema nos permite operar indistintamente desde nuestra base o utilizarlo con todas sus capacidades, y de forma autónoma, desde cualquier otra base en la que pudiéramos estar desplegados.

—¿Cómo se beneficia el resto del EA y las Fuerzas Armadas de la citada capacidad Recce?

—El reconocimiento aéreo táctico proporciona en tiempo útil las imágenes e informes necesarios para la toma de decisiones tácticas. Abarcan desde los períodos anteriores a una misión hasta los momentos posteriores, donde se pueden comprobar los resultados de las distintas acciones llevadas a cabo. El Ala 12 proporciona los productos de reconocimiento de acuerdo con las órdenes recibidas desde el Mando Aéreo.

—¿Cómo se comporta el C.15M cuando se mide a otros sistemas más modernos como el Eurofighter, el Rafale, etc..?

—El EF-18 es un avión maduro y fiable, que ha demostrado que es capaz de estar a la altura de las circunstancias. La modernización del avión C.15M le per-

mite continuar en primera línea, adaptando su empleo a sus características y capacidades. Así ha quedado manifiesto en su participación en la operación OUP sobre Libia, donde fue uno de los pocos aviones que pudo realizar misiones de defensa aérea todo tiempo en aquel teatro de operaciones.

—¿Qué nos podría comentar de la participación del Ala en los ejercicios TLP?

—El personal del Ala 12 participa periódicamente en los distintos cursos que se convocan en el TLP, de acuerdo con las misiones que tiene encomendadas la Unidad.

La finalidad del programa es mejorar las capacidades tácticas de las fuerzas aéreas que participan en él, así como desarrollar tácticas, técnicas y procedimientos.



tos comunes que permiten optimizar las operaciones aéreas multinacionales de los países que forman el programa.

Los cursos de vuelo son la estrella del programa TLP. Para estos se designa personal experimentado que tras su graduación consiguen unos niveles de adiestramiento avanzado muy importantes, siendo capaces de liderar misiones muy complejas con gran cantidad de medios aéreos de combate.

—¿Nos podría contar alguna de las claves del rápido despliegue efectuado en Decimomannu en 2011?

—Las claves se basan en la adecuada instrucción y adiestramiento de todo el personal del Ala12, así como su elevada motivación. La actividad diaria de la Unidad está orientada al empleo

del material C.15M, con la máxima operatividad, en el menor tiempo posible y donde sea requerido. Pilotos, mecánicos, armeros y personal de apoyo se entrenan diariamente, formando parte de un equipo perfectamente coordinado y sincronizado, con un único objetivo que es cumplir la misión asignada a la Unidad.

NOTA: el rápido despliegue se cuenta al principio del artículo. No hay que olvidar que el Ala 12 es una de las unidades designadas por el Ejército del Aire para intervenir de forma inmediata en apoyo de nuestros aliados.

—¿Cómo se está adaptando el Ala 12 a los recortes presupuestarios que la afectan?

—Con la misma austeridad que todas las unidades del Ejér-

*Línea de EF-18, el primero lleva un misil aire-superficie Maverick.
Foto: Julio Maíz.*



cito del Aire. En las unidades de caza los recortes en combustible han sido importantes, por lo que no ha sido posible asignar horas de vuelo a todos los pilotos del Ala 12. Los pilotos con asigna-

ción de horas de vuelo continúan recibiendo el entrenamiento necesario para mantener los adecuados niveles de seguridad y operatividad, de acuerdo con los estándares OTAN y nacionales.

Unidades del EA, y como ejemplo se debería comentar que los Bombardier CL-215T/415 del 43 Grupo necesitan incluso incrementarlas durante el catastrófico verano de incendios del año 2012. En consecuencia, unidades como el Ala 12 debieron tomar la drástica medida de recortar la actividad de sus pilotos. Tras sopesar si era mejor bajar la actividad en general de todos los pilotos repartiendo las horas de vuelo disponibles, se decidió que debía mantener el máximo número de pilotos con el entrenamiento al 100% y dejar al resto sin volar. Obviamente este último personal de vuelo mantiene sus otros destinos en el Ala, y cubre los puestos en los destacamentos de Afganistán, donde actualmente están destinados tres pilotos del Ala 12, dos de los cuales actúan como jefes de Tactical Air Control Party/Grupo de Control Aéreo Táctico (TACP). Esta última especialidad se ha vuelto vital en la guerra de Afganistán para

*La capacidad aerodinámica del EF-18 es magnífica.
Foto: Ala 12.*

jan unos 200 miembros de la institución desde hace ya más de ocho años.

Obviamente se intenta mantener la cualificación mínima de estos pilotos, mediante su participación en las sesiones de seguridad de vuelo, y un mayor número de sesiones de entrenamiento virtual en el simulador del Ala 12. También realizan los periodos anuales de vuelo de reentrenamiento en los C-101 del Grupo de Escuelas de Matacán (Salamanca).

La idea es que en cuanto mejore la situación y se puedan realizar más horas de vuelo este personal pueda reasumir sus funciones como piloto de caza en el menor tiempo posible. Mientras lleguen esos mejores tiempos, la plantilla de pilotos "activos" mantienen al 100% la operatividad, desarrollando una mayor actividad aérea.

el Ala desplazó a todos sus pilotos operativos y siete aparatos a Gando (Gran Canaria). La clave de este ejercicio radica en las posibilidades que da la denominada Delta-79, una enorme zona reservada al EA sobre el océano Atlántico sita al sur de la Isla de Gran Canaria entre 75 y 350 kilómetros de la costa, en la que se puede realizar el más complejo adiestramiento avanzado, que incluye la validación de disparos. Además gracias a la experiencia acumulada, el DACT se ha convertido en uno de los más

importantes ejercicios de combate que se realizan en Europa. Así cada año se está volviendo más complejo e incluye la práctica de más supuestos de combate, lo que además atrae cada vez una mayor participación de nuestros aliados de la OTAN. En la edición de 2011 fueron los invitados los F-15 de la USAF, y en 2012 los Mirage-2000 galos; en esta última edición se han desplegado en Canarias los F-16M belgas. Igualmente se incorpora la acción de los ya insustituibles aviones AWACS de la OTAN, aparatos de EW del 47 Grupo Mixto, aviones de reabastecimiento en vuelo,

como el Vickers VC-10 K.3 de la RAF que ha participado este año en una de las últimas misiones operativas antes de su baja.

Anteriormente, en el mes de marzo durante el ejercicio Sirio-Tormenta-2013, se efectuó un des-

pliegue de aparatos a la BA de Zaragoza, desde donde participaron en los lanzamientos de armamento ai-

UNA ACTIVIDAD INCESANTE

La Unidad, a pesar de la expuesta problemática de la reducción de horas de vuelo, continúa con su completo plan de instrucción, que incluye la participación en continuos ejercicios, tanto nacionales como internacionales.

En el terreno básicamente español se ha participado, en abril de este año, en los ejercicios Dissimilar Air Combat Training/Ejercicios de combate aéreo disimilar (DACT-2013), para lo cual

«La unidad, a pesar de la problemática de la reducción de horas de vuelo, continúa con su completo plan de instrucción, que incluye la participación en ejercicios nacionales e internacionales»

proteger a las columnas de las fuerzas de la ISAF frente a los continuos ataques de la insurgencia.

Aparte de estos, el Mando de Personal asigna también un buen número de suboficiales y personal de tropa del Ala 12 a la Base de Apoyo Avanzado/FSB de Herat. Se ha de recordar que en esta base afgana, cuyas funciones y mando asume el EA, traba-



Proceso de carga del sistema RGES móvil en un KC-130H. La capacidad de despliegue de este es una importantísima baza para sacar el máximo partido del pod Reccelite.
Foto: Ala 12.

re-suelo en el cercano polígono de tiro de Bardenas Reales (Navarra).

Igualmente su participación es muy activa en el programa TLP, al que tradicionalmente el Ala 12 ha enviado sus aeronaves y personal, cuando se efectuaban en Florennes (Bélgica), y cin más razón ahora que se realizan en Albacete.

Desde primeros de este año algunos de los participantes extranjeros en el TLP expresan más las posibilidades que da un centro de excelencia como es la BA de Albacete y su excelente entorno, y organizan salidas matinales para realizar misiones conjuntas o de “combate” con/contra otros aparatos, tanto del Ala 12 como de otras Alas de caza del EA. Así durante el TLP 2013-2 han sido los Mirage-2000 franceses quienes han aprovechado esta oportunidad, y durante el 2013-1 fueron los F-15C de la USAFE.

La importancia del TLP es que a los pilotos más cualificados los convierte en Jefes de COMAO, con lo que eso conlleva de excelencia a



Un piloto del Ala 12 prepara una misión conjunta con un “colega” de la Fuerza Aérea de Polonia. Los intercambios con otras unidades de caza de la OTAN son una práctica muy frecuente.
Foto: Julio Maíz.

la plantilla, y la cualificación que proporciona para participar en misiones multinacionales, como las efectuadas en Libia. El Ala 12 dispone ya de un 40% de sus pilotos con este curso realizado, como atestiguan los parches que llevan buen número de ellos.

Igualmente se participa en los denominados Eurofight, que organiza el European Air Group (EAG), que se basan en salidas de un par de cazabombarderos que van a otras bases aéreas europeas y ya durante el traslado realizan “combates” con los “visitados”. Al día siguiente se continúa con las sesiones DACT, regresando un día después a su base de origen. Se ha realizado un Eurofight con los Eurofighter italianos el pasado mes de junio y está previsto realizar otro con los Mirage-2000 galos.

Obviamente toda esta actividad no es óbice para seguir cumpliendo el plan diario de actividad y las misión de protección del espacio aéreo español de manera continua 24 horas al día durante los 365 días al año, en las denominadas misiones de Quick Reaction Alert/alerta de reacción inmediata (QRA).

Aunque la estadística, siempre fría, no refleja a veces el trabajo realizado, no se debe dejar de mencionar que hasta la fecha los Hornet del Ala 12 han volado cerca de 145.000 horas, a las que habrían de sumarse las 50.000 en el F-86 Sabre, 17.000 en el F-104 Starfighter y 90.000 del F-4 Phantom, con lo que se sumaría un total de 292.000.

CAPACIDADES

Actualmente al referirse a las misiones que puede realizar una unidad se habla del término capacidades. El Ala 12 tiene una plena en lo referente a las misiones aire-aire, su rol principal, tras la modernización del C.15, alcanzando la plena capacidad como avión ADX (Air Defence Intercepta-



El pod designación láser Rafael Tecnohit Litening II.
Foto: Julio Maíz.



El misil crucero KEDP Taurus.
Foto: Julio Maíz.



En primer plano se puede ver el misil aire-aire Sidewinder, y justo debajo parcialmente el antibuque Harpoon, que tiene una longitud de 4,7 metros.
Foto: Julio Maíz.



El misil aire-superficie Maverick.
Foto: Julio Maíz.

tion All Weather Radar). Esto significa que se tiene plena capacidad de interceptación de aeronaves, en cualquier condición meteorológica, ya sea de día o de noche.

También, como misión secundaria pero no menos importante, está la de ataque al suelo, la denominada capacidad FBX (Fighter/Bomber All Weather/Cazabombardero toda condición). Es precisamente esta capacidad adicional, que todavía está desarrollando el Eurofighter, la que convierte al Hornet en la espina dorsal del EA.

Una de las claves de los EF-18 es poder ir actualizando su *software* para integrar los más modernos equipos y armamentos que adquiere el EA, gracias a las progresivas modernizaciones de su Operational Flight Program/ Programa operacional de vuelo (OPF), estando actualmente en vigor el denominado OPF-6E. Cada dos años aproximadamente el CLAEX desarrolla y ejecuta la instalación de un nuevo OPF, que se realiza a la carta de los usuarios, o sea de los pilotos de los EF-18, que aportan su experiencia para señalar los puntos en los que se debería mejorar la aviónica del aparato.

El siguiente objetivo sería el de cambio/mejora de la pantalla del sistema de captación de datos, y a medio plazo el de poder integrar al *software* del aparato la utilización de un casco de los denominados *Joint Helmet Mounted Cueing Systems* (JHCMS) o Sistemas Indicadores Montados en Casco, que vendrá de la mano del programa Eurofighter.

La capacidad aire-aire del EF-18 ha pasado de los misiles de alcance medio Sparrow y los de corto alcance AIM-9 Sidewinder, a los modernos Advanced

Medium-Range Air-to-Air Missile/misil aire-aire avanzado de medio-largo alcance (AMRAAM) Raytheon/Hughes AIM-120C y los Iris-T, desarrollados y fabricados por un consorcio de corto alcance de empresas europeas encabezadas por la alemana Diehl BGT Defence GmbH & Ko KG.

En el futuro podría incorporar el nuevo misil Meteor, actualmente ya

en fase de *test*, que vendrá de la mano del Eurofighter, aunque su integración en el C.15 quedará condicionada a los costes de realizarla y a la expectativa de vida útil del sistema.

En lo que respecta a la capacidad de ataque al suelo, se debería destacar la incorporación de la bomba Raytheon Enhanced Paveway II EGBU-16 que, gracias a su doble sistema de guía Lá-



Un Hornet saliendo del barracón de alerta durante la simulación de una misión de scramble.
Foto: Julio Maíz.



Un biplaza rodando hacia la pista. Al fondo se puede apreciar la torre de control de la Base Aérea de Torrejón de Ardoz.
Foto: Julio Maíz.



*Con motivo del 50 aniversario de la creación de la unidad, uno de sus aparatos fue decorado de manera llamativa.
Foto: Julio Maíz.*



*Un EF-18 iniciando la carrera de despegue. Al fondo se puede apreciar el barracón de alerta.
Foto: Julio Maíz.*

ser/GPS, tiene una precisión de ataque quirúrgica. La otra gran capacidad otorgada es la que el misil KEPD Taurus, un misil de crucero, confiere al Ala: la de un sistema Joint Stand-Off Weapon/Armamento Lanzable Fuera del Alcance de las defensas enemigas (JSOW). Este nuevo arsenal refuerza la capacidad de ataque al suelo que se tenía ya con las bombas inteligentes guiadas por láser GBU-10/16/24, los misiles AGM-65 Maverick, y las cada vez menos usadas bombas lisas convencionales.

También se habrían de mencionar los sistemas de designadores láser Litening II y los Lince, que aportan autosuficiencia a la Unidad para fijar los blancos a neutralizar, sin olvidar la capacidad de atacar blancos designados por otras aeronaves o equipos de tierra.

Otra de las capacidades del Ala 12 es la de realizar misiones antibuque, para lo que utiliza el misil McDonnell Douglas (hoy Boeing) AGM-84D Harpoon (arpón), al igual que su versión de instrucción el CATM-84D. La Unidad es la más especializada del EA en esta capacidad, gracias al correspondiente plan de instrucción que incluye periódicos entrenamientos con la Armada.

Finalmente cabe mencionar la capacidad para realizar misiones de Suppression of Enemy Air Defenses/Supresión de Defensas Aéreas Enemigas (SEAD) para lo que utilizaría los misiles Raytheon AGM-88 High-speed Anti-radiation Missile/Mi-

sil Antirradiación de alta velocidad (HARM), que también figuran en el inventario del EA.

EL RECCELITE

El Ala 12 mantuvo durante un largo tiempo la exclusiva capacidad Recce (reconocimiento) del EA, gracias a su flota de RF-4C o CR.12, que estuvieron encuadrados en el 123 Escuadrón, "los titanes". Esta Unidad fue desactivada en octubre de 2002, al ser dados de baja los 14 CR.12 que tenía en dotación, con lo que el Ala y el EA perdieron una importante capacidad que obligó a los Citation II del CECAF, aviones comerciales transformados para llevar cámaras, a asumirla durante la Crisis de Perejil aquel mismo año.

Obviamente, mientras tanto el recambio estaba en camino, ya que al año siguiente se recibieron cuatro *Pods* Reccelite, más dos estaciones de recepción de datos. Estamos ante un excelente sistema de la firma israelí Rafael, que fue montado en España por TecnoBit, que además

«Clave para los EF-18 es poder ir actualizando su software para integrar los más modernos equipos y armamentos, gracias a las progresivas modernizaciones de su Programa Operacional de Vuelo»

presta el mantenimiento, ofrece una alta capacidad de reconocimiento todo tiempo y permite la recepción de las imágenes obtenidas en tiempo real en las estaciones de seguimiento mediante el sistema *Data Link*.

En 2004 y tras su integración al C.15 por parte del CLAEX, el Ala 12 empezó a emplearlo, con lo que volvió a poner al servicio del EA en particular, y de España en conjunto, esta vital capacidad.

Desde entonces el Ala forma a todos sus pilotos para poder emplear el Reccelite, que además puede ser utilizado por todos los aviones de la Unidad, aunque existe un determinado número de pilotos altamente especializados en el sistema.

Igualmente la Unidad cuenta con una plantilla de suboficia-

les especializados en fotointerpretación, que manejan las dos estaciones de recepción de las imágenes que emiten los Reccelite. En estas, denominadas Recce. Ground Exploitation System/ Estación Terrestre de Explotación de Reconocimiento (RGES), trabajan equipos de tres personas (un supervisor y dos intérpretes). Una de las RGES está instalada en la sede del Ala, y la otra móvil, que puede ser aerotransportada en un carguero C-130 Hercules o similar, ha sido desplegada en varias ocasiones.

La capacidad se ha puesto a prueba en múltiples ejercicios nacionales, aunque sus capacidades se han puesto en común con nuestros Aliados durante el ejercicio *Unified Vision 2012*. Estas selectivas maniobras de la OTAN, de

las denominadas Joint Intelligence, Surveillance and Reconnaissance/Inteligencia, Vigilancia y Reconocimiento Conjunto (JISR), que tienen un marcado carácter de control antiterrorista, se realizaron en junio de 2012 en la base noruega de Orland.

Asimismo, durante este ejercicio, en el que también participó el 47 Grupo Mixto, se evaluó adicionalmente por parte española la capacidad de transmisión de los datos obtenidos, vía satélite, al MACON. La referida información, tras ser recibida en Torrejón de Ardoz, fue procesada y analizada por el mando, que procedió a la toma de decisión y a su comunicación a los elementos desplazados en Noruega.

El referido *Unified Vision* duró 10 días; participaron una docena de países de la Alianza y siete de sus organizaciones, encabezadas por la USAF y el Ejército de los Estados Unidos. Este ejercicio da idea del alto nivel en operaciones Recce que proporciona el Ala 12.



Pilotos del Ala 12 caminando hacia sus impresionantes "monturas", los Boeing EF-18. Foto: Julio Maíz.

MODERNIZACIONES, LA CLAVE DE LA EFECTIVIDAD

Desde el principio de las operaciones con los EF-18, el EA fue consciente de que debía ir actualizando el aparato, dada la rápida obsolescencia que afecta a los modernos aviones de combate. Así en 1993 se puso en marcha un primer plan para actualizar la flota EF-18A/B Hornet a los estándares de los F/A-18C/D. El contrato fue asignado al fabricante McDonnell Douglas, que en la mencionada planta de San Luis modernizó 46 aparatos, mientras que el trabajo en el resto de la flota fue realizado en España por CASA.

Casi diez años después, y teniendo en cuenta la gran experiencia del EA y la industria española, el EA decidió volver a modernizar la totalidad de la flota inicial de EF-18A/B+, que en aquel momento constaba de 67 aparatos.

Los trabajos fueron encomendados a la entonces empresa EADS-CASA, hoy Cassidian, que diseñó un completo programa MLU, que fue realizado entre 2005 y 2011 en su Planta de Getafe (Madrid).

Paralelamente a esta modernización, se dotó a la flota con un nuevo conjunto de guerra electrónica, mediante un programa de autoprotección desarrollado por Indra, denominado GEL (Guerra Electrónica).

En 2008 se contrataron con Cassidian los trabajos de instalación del Multifunctional Information Distribution System/Sistema Multifunción de Distribución de Información (MIDS), un sistema europeo de enlace de datos tácticos (TDL - Tactical Data Link-16), en toda la flota de C/CE.15.

El MIDS es uno de los más modernos sistemas de transmisión de datos digitales; los Eurofighter lo traen instalado de fábrica, con lo que se logra

«En 2004 y tras su integración del Reccelite al C.15 por el CLAEX, el Ala 12 empezó a emplearlo, con lo que volvió a poner al servicio del EA en particular, y de España en conjunto esta vital capacidad»

una importantísima estandarización e interconexión de los equipos de los dos principales sistemas de combate con los que cuenta el EA, entre ellos y con nuestros aliados de la OTAN.

Con el sistema se puede intercambiar, en tiempo real, toda información táctica (como por ejemplo las trazas, objetivos, posición, estatus y órdenes) entre las diferentes aeronaves que participan en una misión, incluida la que facilitan los aviones AWACS de la Alianza, o los CAOC, tanto en misiones a nivel español como en el ámbito de la OTAN.

También está en marcha un programa de Mantenimiento Mayor (PMM) que incide en una mejora (*upgrade*) estructural, que implica la revisión y refuerzo, de ser necesario, de las células de los aparatos. Estos trabajos todavía están en curso en la flota de aparatos del Ala 12 ■



¿Qué quieres ser de mayor?

Piloto militar de helicópteros

JULIÁN
ROLDÁN MARTÍNEZ
Coronel de Aviación



QUÉ QUIERES SER DE MAYOR? CUANDO SEA MAYOR ME GUSTARÍA SER PILOTO. LOS DÍAS IBAN PASANDO JUGANDO CON LOS AMIGOS EN LAS CALLES, CUMPLIENDO LOS CASTIGOS POR LAS TRAVESURAS ESCOLARES Y DISFRUTANDO DEL CAMPO DE MI PUEBLO. VOLAR SE ME HABÍA OLVIDADO, DISFRUTABA DEL PRESENTESIN PENSAR EN EL FUTURO.

POCO A POCO EL NIVEL DE ESFUERZO ESCOLAR AUMENTABA. PRONTO LLEGARÍA LA HORA DE TENER QUE DEFINIR EL CAMINO A TOMAR. LA DECISIÓN NO ERA FÁCIL, PERO SIEMPRE HAY ALGÚN PSICÓLOGO A TU LADO PARA ECHARTE UNA MANO, Y ASÍ FUE. FINALIZADO EL BACHILLER SUPERIOR TUVIMOS QUE REALIZAR UN TEST DE APTITUD.

DESPUÉS DE LARGAS HORAS CONTESTANDO LAS DIVERSAS PREGUNTAS, LLEGÓ EL RESULTADO: TIENE APTITUDE PARA SER PILOTO, INGENIERO AERONÁUTICO O INGENIERO INDUSTRIAL.

Madre mía, pensé: piloto, la ilusión de mi vida. Y ¿cómo puede uno ser piloto? Nadie te facilitaba información, parecía algo inalcanzable; por lo tanto, descartado. ¿Ingeniero aeronáutico?, he oído decir que es de las carreras más difíciles; solo los genios son capaces de finalizarla. Solo me quedaba ingeniería industrial: “a por ella”.

Sin pensármelo dos veces me matriculé en la Universidad Politécnica. Cuando se lo expliqué a mi padre, no le pareció una buena idea. Me conocía muy bien, sabía que la universidad pública era muy tentadora para un espíritu joven y distraído como el mío; así que, después de estar admitido, el patriarca hizo sus cálculos económicos y me convenció para que presentara mi solicitud en el Instituto Católico de Artes e Industrias (I.C.A.I.). Pasé las pruebas, inicié el curso y comencé a darme cuenta del abismo al que me enfrentaba.

Pero mi destino estaba allí, en el aula de ingeniería. No me lo podía imaginar.

Finalmente, la señal que me iba a conducir al vuelo se hizo presente. Mi compañero de clase, Carlos Rodrigo, en lugar de atender las explicaciones, estaba rellenando un formulario para presentarse al Centro de Selección de la Academia General del Aire (CESAGA); quería ser piloto militar. Eso era lo que yo anhelaba, pero no tuve valor para dejar mis estudios y seguirle, pensé en el disgusto que iba a dar a mis padres y esperé. Probablemente mi padre no se habría enfadado; él siempre me hablaba de la vida militar con mucho entusiasmo, pero eso de pilotar aviones militares eran palabras mayores.

Carlos no pasó aquel examen y volvió al aula. Nos hicimos buenos amigos. En los descansos, observábamos las formaciones en el patio de los alumnos de premilitar que se preparaban allí, en la misma planta, a escasos metros de nosotros. Esa pequeña distancia entre el aula de ingeniería y la de los futuros aviadores era una estancia: la capilla. Qué coincidencia, el destino, la profesión soñada, estaba

muy cerca; únicamente había que pasar por delante del altar.

El tiempo pasó y entramos acordados prepararnos al año siguiente con el firme propósito de hacer realidad nuestro sueño: “queríamos ser aviadores”.

Así fue, después de dos largos e intensos años: uno en premilitar y otro en el CESAGA, logramos ingresar los dos, si bien Carlos tuvo que enfrentarse a un año más en el Centro de Selección por circunstancias que no vienen al caso.

Por fin, en la Academia General del Aire (AGA). Después de cuatro intensos, difíciles e ilusionantes años alcancé el empleo de teniente y me destinaron a la Base Aérea de Maticán, al curso de transporte y tránsito aéreo. Tras un año apasionante, me concedieron el título y me dieron la oportunidad de pedir destino a las unidades operati-

vas. Otra vez el azar encarriló mi camino. A punto estuve de quedarme de profesor cuando un cambio de vacantes en el último momento me impulsó a solicitar una de las cinco plazas previstas para helicópteros. A partir de ese momento, com-

mienza realmente mi vida profesional como militar y piloto de helicópteros.

Por aquella época, hace 30 años, no se entendía muy bien que algunos pilotos eligiéramos volar aeronaves de ala giratoria; lo normal es que esas plazas quedaran relegadas para los últimos en elegir, pero en mi promoción no fue así.

Me atraía el Servicio de Búsqueda y Salvamento (SAR), quería volar y salvar vidas. Tuve suerte y, tras finalizar el curso de helicópteros, pude optar por el 803 Escuadrón de Fuerzas Aéreas. Comencé a volar el Alouette III, helicóptero monomotor de fabricación francesa (Aérospatiale S.A.), de gran maniobrabilidad y con el que participé en todo tipo de misiones que uno se pueda imaginar: de apoyo a las unidades militares (transporte de cargas, lanzamiento de paracaidistas, transporte de personal, rescate de pilotos accidentados, ejercicios de rescate de pilotos derri-

«Me atraía el servicio de Búsqueda y Salvamento (SAR), quería volar y salvar vidas. Tuve suerte y, tras finalizar el curso de helicópteros, pude optar por el 803 Escuadrón de Fuerzas Aéreas»



bados en territorio hostil, etc.), de apoyo a la población civil (rescate de montañeros, evacuación de personal en las inundaciones, evacuación o traslados de heridos y enfermos, rescate de marineros y pescadores, transporte de órganos para trasplante, traslado de incubadoras, etc.) y cualquier otro tipo de misión para la que el helicóptero es el medio idóneo de actuación.

A los pocos meses comencé a volar el "Superpuma", helicóptero bimotor, de la misma empresa que el Alouette. Se trataba de volar en otra dimensión. Sus excelentes cualidades: gran potencia, capacidad para vuelo instrumental y amplio volumen de carga permitían mejorar cuantitativamente las capacidades de la Unidad.

Poco a poco nos fuimos amoldando el uno al otro. Llegamos a conocernos tan bien que tardamos más de 25 años en separarnos. Después de más de 5.000 horas juntos, tuvimos que despedirnos. Él no parecía envejecer nunca, siempre dispuesto a intervenir en otra misión, a asumir el riesgo al que nos enfrentábamos: fuertes vientos, lluvia, engelamiento, etc. Muchas horas de alarma compartidas y muchas historias que contar, muchos finales felices, muchas vidas salvadas, algunos errores, pocos, y menos quejas.

«Con el "Superpuma" poco a poco nos fuimos amoldando el uno al otro. Nos conocimos tan bien que tardamos más de 25 años en separarnos. Después de 25.000 horas, tuvimos que despedirnos»

Recuerdo el rescate de 14 marineros del barco "Terín", donde, al mando del capitán Ramón Garrido, lamentablemente fallecido en un trágico accidente aéreo, empecé a entender cómo se hacía una grúa real en barco tras golpear la cesta de rescate contra su casco. Por suerte, no hubo consecuencias que impidieran finalizar felizmente la evacuación de los marineros. Fue una de mis primeras lecciones en un salvamento real y

donde, verdaderamente, te das cuenta de la importancia que tiene el más insignificante error cuando se trata de atender a personas que están en peligro y tu pericia es su única salvación.

Hablar del capitán Garrido siempre me ha traído gratos recuerdos. Tuve la oportunidad de trabajar con él en las inundaciones de nieve en Vic (Gerona), siete horas diarias durante cinco días. Era incansable, tan pronto evacuábamos ancianos, como insertábamos a un técnico en las zonas más inaccesibles para reparar las líneas de energía. Cualquier petición era atendida sin la más mínima objeción y





Conceden a once miembros del SAR la Cruz del Mérito Aeronáutico

Madrid (Agencias). Once miembros del Servicio Aéreo de Rescate (SAR) han sido condecorados por el Ministerio de Defensa con la Cruz del Mérito Aeronáutico por las operaciones de rescate que realizaron en la costa gallega entre los días 14 y 24 de diciembre pasados y en los que salvaron a 31 marineros, según ha informado el citado departamento.

La primera acción de rescate, en la que el ministerio ha destacado de manera especial la labor del cabo primero José Antonio Fernández, se desarrolló el día 14 de diciembre a 120 millas náuticas del aeropuerto de Alvedro y en ella se logró rescatar a los 17

marineros del pesquero de Celeiro «Mariscador».

Otra de las operaciones de rescate se produjo el día 24 de diciembre, cuando el carguero rumano «Topoloveni» naufragó a once millas al sur de Cabo Fisterra. En esta acción, que estuvo dirigida por el capitán Julián Roldán, se rescataron 14 personas.

Los condecorados por Defensa son, además del capitán y el cabo mencionados, los tenientes Carlos Bernardo y Carlos García; los subtenientes Alejandro Carravilla y Juan Jiménez; los brigadas Aurelio Herrero y Juan Antonio Serrano; los sargentos Alejandro Izquierdo y Pablo García y el cabo primero Pedro Javier Frande.

con la íntima satisfacción del deber cumplido. Solo notamos el cansancio cuando llegamos a Madrid después de haber volado 40 horas en menos de una semana.

El ritmo de los servicios y la diversidad de situaciones a las que nos veíamos abocados, nos permitía aprender con rapidez; además, siempre contábamos a nuestro lado con expertos que velaban por nosotros. El ambiente de compañerismo siempre nos reconfortaba.

Pronto llegó el momento de asumir la responsabilidad del mando. Ya no nos podíamos apoyar en nuestros maestros e instructores, ahora tocaba afrontar las situaciones venideras desde la responsabilidad del comandante de aeronave.

El caballo de batalla era mandar el destacamento de La Coruña. Allí nos esperaba «A Costa da Morte». Había que sacar el máximo rendimiento de las posibilidades del «Superpuma» y de la coordinación entre los siete tripulantes que conformábamos la tripulación. No había dos salvamentos iguales: la distancia de la costa, el número de personas a evacuar, el tamaño del barco, el tipo de mercancías que transportaba, etc., entre otros, eran factores de gran importancia para la

preparación de la misión; sin descartar la hora a la que ocurría el suceso y las condiciones meteorológicas.

La Costa de la Muerte, me enseñó donde se encontraba la línea entre el riesgo y el peligro y aprendí a respetar la vida de mis tripulantes, a valorar donde está el límite entre continuar la misión arriesgando la vida de la tripulación, y en consecuencia la mía propia, o abortar o aplazarla, sabiendo que esta última decisión podía implicar la pérdida de las vidas humanas que nos habían sido confiadas.

El 14 de diciembre de 1989 un fuerte temporal azotaba la cornisa gallega. En el hotel estábamos acostumbrados a sentir el rabioso eco del batir de las olas, pero ese día el timbre del teléfono

no turbó la majestuosa acústica marina. El Centro Coordinador de Salvamento (RCC) requería salida inmediata para asistir al «Mariscador», un barco pesquero desde donde se estaba emitiendo una señal de socorro a 120 millas náuticas (Nm) al norte de la costa gallega. Las condiciones meteorológicas reinantes en la zona: 50 Kts de viento, tormentas con fuerte aparato eléctrico, olas de 8 m. y la lejanía del siniestro, unidas al número de personas en peligro, 17 pescadores,

nos hicieron presagiar lo peor; sin embargo, la disposición y la esperanza de toda la tripulación del helicóptero nos permitió arribar al lugar del suceso con la máxima rapidez. Allí avistamos dos embarcaciones neumáticas de color naranja de salvamento y todos los supervivientes a bordo. Descendimos a uno de nuestros rescatadores, el Cabo 1º Garnés, quién se quedó en la embarcación coordinando el izado. A pesar de las dificultades y de la tensión reinante, tras dos horas de intenso trabajo, se pudo completar el rescate y regresar con el combustible mínimo necesario para alcanzar la costa. A los pocos días del suceso la Jefatura de Salvamento recibió una carta de reconocimiento del Patrón Mayor de la

Cofradía de Pescadores Santiago Apóstol de Cillero en la que literalmente decía: “por unanimidad acuerdan manifestar el más profundo agradecimiento por el salvamento llevado a cabo por la tripulación del helicóptero del S.A.R., la cual, con el riesgo de sus propias vidas, en unas condiciones sumamente adversas, y en situación muy alejada de nuestras costas, cumplió su misión de salvamento llevando a límites de heroísmo su función”.

Próximo a finalizar ese mes, volvimos a coincidir como miembros de otra tripulación el cabo 1º Garnés y el que suscribe. No podíamos imaginarnos lo que el 24 de diciembre nos esperaba. En esta fecha tan señalada, cuando nuestros pensamientos estaban junto a nuestras familias, nos alertan

de una llamada de socorro procedente de un barco comunicando el posible avistamiento de un súbito hundimiento de otro barco. Ante la incertidumbre y a pesar de las extremas condiciones meteorológicas: 55 Kts de viento, tormentas, escasa visibilidad y olas de hasta 12 m., despegamos. La fuerte turbulencia hasta que abandonamos la costa provocó mareos en dos de los tripulantes. Próximos al probable lugar del suceso comenzamos a ver diversos objetos que nos hicieron presagiar la realidad de la catástrofe: maderas, manchas de combustible y aceite, diversos objetos y, a lo lejos, una embarcación con la proa partida en la que advertimos presencia humana. Era increíble observar cómo eran zarandeados y maltratados por el bravo mar. Su situación era límite, habían perdido la esperanza de ser rescatados, sabían que no habían lanzado el S.O.S. y desconocían que otro barco hubiese advertido su

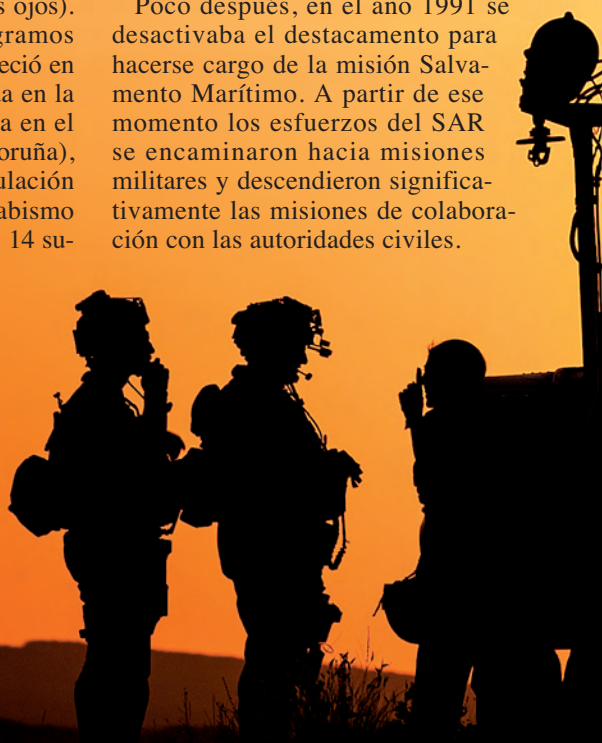
hundimiento. Tras analizar la situación bajamos la cesta de rescate. Una vez dentro de la pequeña embarcación, nadie hacía además de subirse, no tenían fuerzas; su situación era tal que no les permitía percatarse de que alguien estaba intentando rescatarles. Lo que sucedió allí fue de tal intensidad y tan inesperado que necesitaría muchas páginas para relatarlo. Ante la ausencia de colaboración de los náufragos decidí que bajara el rescatador. Otra vez el cabo 1º Garnés, perteneciente a la Escuadrilla de Zapadores Paracaidistas del Ejército del Aire, se iba a enfrentar a un rescate muy complicado, mejor dicho: “a una situación límite”. Alguno de mis tripulantes no aprobaron mi decisión, aunque llegado ese momento

me vino a la mente el lema de los zapadores: “solo merece vivir quien por un noble ideal está dispuesto a morir” (he tenido que dejar de escribir; siempre que pienso en ese instante me pregunto si hice bien, soy incapaz de tener claro si volvería a tomar esa misma decisión ante una situación similar; la sangre me hierve cada vez que lo recuerdo y se me humedecen los ojos). De los 16 supervivientes logramos rescatar a 14 con vida, uno pereció en el rescate y otro quedó sin vida en la barca. Después de tomar tierra en el aeropuerto del Alvedro (La Coruña), las miradas entre nuestra tripulación delataron la incredulidad del abismo vivido. Tres días más tarde, los 14 su-

pervivientes fueron dados de alta y nos visitaron con botellas de champán; entonces pudimos reconstruir los hechos relatados. Uno de ellos me dijo que, cuando vieron que un hombre rana descendía del helicóptero y se quedaba con ellos en la barca, como un naufrago más, fue cuando realmente se dieron cuenta de la posibilidad de vivir. Pasados unos días, recibimos cartas de los supervivientes rumanos en las que entre otras expresiones decían: *This is someone who owes you his life* o “Te envío esta foto para mostrarte que soy feliz, que disfruto de la vida y que me casé. Naturalmente, todas estas cosas te las debo a ti, a tus seis compañeros y a España”.

Por estos dos rescates en la costa gallega las dos tripulaciones fueron condecoradas con la Cruz al Mérito Aeronáutico con carácter extraordinario.

Poco después, en el año 1991 se desactivaba el destacamento para hacerse cargo de la misión Salvamento Marítimo. A partir de ese momento los esfuerzos del SAR se encaminaron hacia misiones militares y descendieron significativamente las misiones de colaboración con las autoridades civiles.



En el año 1992, el ascenso a comandante me depara nuevos retos. Había adquirido la experiencia suficiente para realizar misiones de Transporte de Personalidades (VIP). Pasé destinado al 402 Escuadrón de Fuerzas Aéreas y, en ese mismo año se creó el Ala 48, integrando mi antiguo Escuadrón SAR con el VIP.

Durante los próximos nueve años serán numerosas las misiones de transporte a realizar: autoridades extranjeras, miembros de los diferentes

gobiernos, autoridades civiles y militares, etc.; destacando el servicio prestado a la Casa Real, a lo que dediqué la mayor parte del tiempo.

En 1996 fui nombrado instructor de Su Alteza Real El Príncipe de Asturias en el helicóptero HT-21ª "Superpuma"; finalizó el curso durante el mes de julio. A partir del año 1998 fui designado piloto de Su Majestad El Rey, servicio que concluyo con mi incorporación al Curso de Estado Mayor en el año

«Ya en la jefatura de la Base de Armilla y Ala 78, y tras dos años dirigiendo la escuela de pilotos militares de helicóptero, concluye una apasionante vida operativa unida al helicóptero»

2001 y que retomé como teniente coronel en el año 2005 hasta el 2010, periodo en el que tuve la oportunidad de compaginarlo con diversas participaciones en la misión ISAF (International Security Assistance Force), en Afganistán, al mando de la Unidad de helicópteros HELISAF del Ejército del Aire, con misiones de aeroevacuaciones médicas de heridos y enfermos en aquel exigente teatro de operaciones. Las experiencias allí vividas y los riesgos asumidos son de

por sí suficientes para dedicarles un monográfico en exclusiva.

Tras haber estado destinado durante algunos años en el Mando de Personal, aportando la experiencia adquirida en cuanto a gestión de recursos humanos, de nuevo me reencontro con los helicópteros al asumir la jefatura de la Base Aérea de Armilla y Ala 78. Después de dos intensos años dirigiendo la escuela de pilotos militares de helicóptero, concluye una larga y apasionante vida operativa unida al helicóptero.

¿Quién iba a decir que aquel pensamiento, aquella ilusión que rondaba en la cabeza de aquel niño, iba a convertirse en una realidad?. Ha tenido que pasar todo este tiempo para recapacitar y reflexionar sobre la intensidad de las experiencias vividas. Si alguien me preguntara de nuevo: ¿qué quieres ser de mayor?, no dudaría un instante en contestar: Piloto Militar de Helicópteros ■

50 años de Patrulla Marítima



Este año 2013 se cumplen 50 años de la Patrulla Marítima en España, 50 años de duro trabajo y de continua evolución, desde la primera unidad antisubmarina en la base aérea de la Parra, hasta el actual Grupo 22 de Fuerzas Aéreas del Ala 11, y siempre en estrecha colaboración con la Armada.

Desde su nacimiento en 1962, como fuerza de lucha antisubmarina y de cooperación aeronaval, en el que ya se establece que las tripulaciones sean mixtas, la unidad ha sido, y es, un buen ejemplo del esfuerzo conjunto. Una clara organización y definición de responsabilidades, junto con el saber hacer de magníficos profesionales ha permitido cosechar los mayores éxitos tanto a nivel nacional como internacional, sobre mares y océanos de todo el mundo y fuera cual fuera la misión.

Porque las misiones del avión de Patrulla Marítima son muchas y variadas, así como muchos y variados son los requisitos de entrenamiento de sus tripulaciones. Tradicionalmente se le ha definido como aquel avión que, basado en tierra o en portaaviones, realiza acciones de lucha antisubmarina y puede realizar también acciones antisuperficie. Esta definición queda pobre, puesto que en realidad, un avión de patrulla marítima es una plataforma capaz de acometer multitud de misiones: localización, vigilancia y ataque a submarinos; vigilancia marítima en general; reconocimiento aéreo; minado, guerra electrónica; búsqueda y rescate; lanzamiento de paracaidistas; lucha contra el narcotráfico; control de inmigración ilegal; vigilancia aduanera... Sin embargo, es su capacidad de lucha antisubmarina la que condiciona sus características especiales, tanto de la plataforma como de las tripulaciones, que permitirán más tarde ser utilizadas en los más diversos escenarios: velocidad, permanencia, comunicaciones, sensores y equipos, lanzamiento de armas. Una unidad de Patrulla Marítima es una unidad versátil, pero, sobre todo, es una unidad de combate.

El Grupo 22 del Ala 11 es el heredero directo de la primera unidad antisubmarina y de cooperación aeronaval de que dispuso el Ejército del Aire hace ahora 50 años. Si en 1962 la unidad fue dotada con Grumman Albatross, hoy en día lo está con el P-3 Orión, uno de los aviones más veteranos de nuestro ejército que se ha adaptado a la evolución de la amenaza y ha sufrido un importante proceso de modernización que no sólo ha afectado a la aeronave, sino también, al sistema de mando y control de las misiones a desarrollar, el Centro de Apoyo a la Misión (CAM) del Grupo 22.

La Vigilancia Marítima cobra una especial importancia en nuestros días dejando de entenderse como una fase de la guerra antisuperficie, para convertirse en una operación propiamente dicha. Para satisfacer las necesidades en este campo, el Ejército del Aire, no sólo cuenta con el P-3. El CN-235 (D.4 VIGMA), con el apoyo de personal del Grupo 22 y su Centro de Apoyo a la Misión, comparte con el P-3 diversas misiones de Vigilancia Marítima en el entorno de las operaciones Atalanta (Yibuti) y Active Endeavour.

JOSÉ MARÍA JUANAS GARCÍA
Coronel Jefe de la Base Aérea de Morón y del Ala 11

Reseña histórica de la *Patrulla Marítima*

VICENTE ALONSO RACERO

Teniente Coronel de Aviación

Jefe del Grupo 22 de Lucha Antisubmarina y Patrulla Marítima

La creación de la Patrulla Marítima no está recogida en ninguna Orden del Boletín Oficial del Aire; sin embargo, implícitamente, puede considerarse como precedente legal primero el nombramiento en el citado Boletín como primer JEFE DE LA UNIDAD ANTISUBMARINA, del Teniente Coronel del Arma de Aviación, Juan Manuel Santos Suárez Mitjans, el 13 de noviembre de 1962.

Esta denominación va a cambiar inmediatamente, ya que a lo largo de 1963 es destinado personal de distintas especialidades al llamado 601 ESCUADRÓN DE COOPERACIÓN AERONAVAL sito en la BASE AÉREA DE JEREZ.

El día 8 de mayo el Escuadrón es elevado a la categoría de GRUPO 610, dependiendo de él el 611 ESCUADRÓN.

No será sin embargo el último cambio de denominación, ya que en abril de 1965 el 610 Grupo pasará a denominarse GRUPO 61 y en noviembre de



1967, 206 ESCUADRÓN.

Ya en 1972 nace para el Ejército del Aire el ALA 22, mediante la Orden Ministerial 1038/72, con el siguiente texto:

“SE ORGANIZA EL ALA NÚM. 22 CON LA BASE AÉREA DE JEREZ Y 206 ESCUADRÓN DE FUERZAS AÉREAS, Y PASA DESTINADO A DICHA UNIDAD EL PERSONAL DE ESTE EJÉRCITO CON DESTINO ACTUAL EN LAS CITADAS UNIDADES”.

En octubre de 1992 se desactiva el Ala 22, se crea el GRUPO 22 del Ala 21, y se trasladan los aviones de Patrulla Marítima a la Base Aérea de Morón (Sevilla). Con posterioridad el Ala 21 cogió el relevo de la desaparecida B.A. de Manises y pasó a denominarse Ala 11, manteniéndose el Grupo 22 como parte importante de la misma.

Desgranemos a lo largo de tan peculiar singladura el devenir de esta Unidad en sus distintas denominaciones a lo largo de los años:

Entre noviembre de 1962 y noviembre de 1964, con la denominación UNIDAD ANTISUBMARINA Y 601 ESCUADRÓN DE COOPERACIÓN AERONAVAL.

Tres días después del nombramiento de su primer Jefe, es decir, el 16 de noviembre de 1962, un grupo de Oficiales y Suboficiales partirían hacia EE.UU. para hacerse cargo de los aviones Albatross y seguir a su vez un curso de lucha antisubmarina en la Base Aeronaval de North Island, en San Diego,

California. A su vez, y gracias a la firma de un convenio entre el Ejército del Aire y la Armada en el que se establece que las dotaciones de los Albatross sean mixtas, con miembros de ambos ejércitos, pero sin concretarse el número, se efectúan durante el año 1963 tres cursos de Oficiales Coordinadores Tácticos (TACCO) – Navegante en EE.UU., al que asisten un total de siete oficiales de la Armada, de los cuales cinco eran pilotos de helicóptero.

En diciembre de 1963 llegan los tres primeros Grumman Albatross a la Base Aérea de Getafe pilotados por tripulaciones USA. Desde allí serán trasladados por tripulaciones españolas a Jerez. Es con la llegada de los aviones cuando se incorporan los primeros oficiales de la Armada a la Unidad para formar parte de las tripulaciones operativas. Además de los TACCO, se incorporan al Escuadrón, suboficiales de la Armada especialistas, que son asignados al taller de torpedos.

Con la llegada de los aviones se considera consolidada la creación de la Unidad y el inicio de la Patrulla Marítima Española.

El avión Grumman Albatross, denominado SA-16B representó una pequeña revolución en el Ejército del Aire de aquellos años; no tanto por su célula y motores de pistón convencional, sino por

hicieron que el primer año de operación se llegasen a completar más de 1.400 horas de vuelo.

Fue en mayo de ese año cuando se adoptó como emblema el afortunado diseño del Capitán Manuel Ugarte que condensaba con verdadero acierto la misión antisubmarina junto con el escudo de las tradicionales “cadenas” de la Aviación Táctica. En la actualidad aun lo mantenemos para el Grupo, y precisamente con ocasión de la actual celebración, también lo adoptará el escudo del Escuadrón, dado que el anterior, el famoso torito, hacía referencia a la designación de los P-3B (BRAVO) ya superada.

ENTRE NOVIEMBRE DE 1964 Y NOVIEMBRE DE 1967 SE DENOMINA GRUPO 610 Y GRUPO 61

En noviembre del 64 y tras pasar por la es-

cuela de Guerra Naval se hace cargo del nuevo GRUPO 610 el Tcol. Federico Garret Rueda, apodado cariñosamente “El Chanquete” por su origen malagueño, que da nuevos bríos a la Unidad debido a su carácter inquieto y creativo.

En esos tiempos la Armada pone a

sus equipos electrónicos y ayudas a la navegación. Tenemos que tener en cuenta que, en este sentido, hasta la adquisición por Iberia de los Super Constellation y DC-8, en los años 1962 y 1963, el avión más moderno de su flota era el DC-4, con bastantes menos ayudas que los Grumman, que contaban con dos VOR gráficos, dos ADF, TACAN, ILS, VHF, UHF, HF, RADAR, Computador de Navegación y Doppler.

En los meses de febrero, marzo y abril del 64, se completó la llegada de los Grumman AN.1 con un total de 7 aviones. La necesaria transformación de la logística de la Base, con la subsiguiente creación de nuevos talleres de armamento, electrónica y mantenimiento, junto a la ampliación de la pista de vuelo,





disposición del Ejército del Aire y de la Unidad, a la Escuela de Guerra Naval para familiarizar a las tripulaciones en el complejo mundo de las tácticas y procedimientos de la Lucha Antisubmarina. De tal forma que los ejercicios "CASEX" (ejercicio coordinado antisubmarino) se programaban sobre el papel y se ensayaban previamente en los simuladores de la Escuela, pasando posteriormente al centro de Instrucción y Adiestramiento a flote (CIAF) de Cartagena, dentro todo ello del concepto conocido como "Juego de Guerra", un juego parecido al del ajedrez, con el inmenso tablero del aire y del mar como protagonistas.

En 1965 el Grupo cambia de denominación y pasa a llamarse GRUPO 61. Durante este año se incorporan a la Unidad 7 avionetas Bucker E3-B y dos E-9 (la simpática "garrapata") para cometidos de entrenamiento y enlace. Con una de ellas los capitanes Coto y Ugarte "acompañaron" en vuelo hasta la pista a un magnífico ejemplar de avutarda que desde entonces decoró, convenientemente disecada por un taxidermista local, los salones del pabellón de oficiales.

La presencia de los ruidosos Grumman, con su aspecto de "buque volante" se hace familiar en los distintos ejercicios programados en esos años, como el POOP DECK de defensa de ataques aéreos a la península, con la VI Flota de de los Estados Unidos, con la misión de detección de contactos enemigos mediante el radar. El ATLANTIDE 67, GADEX 67 y también en el naufragio del petrolero "Torrey Canyon", para lo cual se destacaron 3 aviones a Santiago de Compostela controlando el movimiento de la marea negra en el golfo de Vizcaya, inaugurando así el largo historial de la Unidad en apoyo a catástrofes.

Se continúan los contactos con la unidad de Patrulla Marítima de la NAVY en Rota, y se inician en dicha base unos cursillos de manejo de equipos acústicos para pilotos y taccos. Unos contactos que perdurarán en el tiempo como índice de las excelentes relaciones en todos los aspectos con las Unidades operativas de los EE.UU destacadas en nuestro país.

Así fue como en noviembre del 67 se conmemoraron las primeras 10.000 horas de vuelo de la Unidad. Al solemne acto, presidido por el legendario

Infante de Orleans visitando la B.A. de Jerez.





general Ángel Salas Larrazábal, como jefe de la Aviación táctica, asistió también el Infante Don Alfonso de Orleans y Borbón, siempre tan unido a cualquier actividad y celebración de la Base.

ENTRE NOVIEMBRE DE 1967 Y ABRIL DE 1972 SE DENOMINA 206 ESCUADRÓN DE FUERZAS AÉREAS

En diciembre del 67 se experimenta el CASA T-7 Azor como posible avión de lucha antisubmarina. Se efectuaron un total de 35 vuelos y se comprueba finalmente que su estructura, calculada para otros cometidos, no era válida para este tipo de vuelos, dado el considerable esfuerzo a realizar durante la persecución y caza de los submarinos en un ambiente de alta salinidad, con el correspondiente riesgo de corrosión, verdadera amenaza para los Aviones de Patrulla Marítima.

La presentación pública del ESCUADRÓN se efectúa en el desfile de la Victoria del año 1968 en el que 4 Grumman atronaron con sus motores el Paseo de la Castellana.

Por desgracia, el día 14 de mayo del siguiente año ocurre el primer accidente de este avión. Fue en aguas de Cartagena. El AN.1-4 desaparece para siempre durante un ejercicio CASEX de seguimiento antisubmarino. Dos meses más tarde, un nuevo accidente en parecidas circunstancias y durante una operación VIGILANTE viste de nuevo de luto a la Unidad.

En este mismo año se compran a Noruega 6 aviones Grumman SA-16B, excedentes de sus Reales Fuerzas Aéreas, que acababan de recibir los nuevos P-3B.

Con un total de 11 aviones, aunque con la lógica falta de personal adiestrado, se efectuaron diferentes maniobras con la Armada española, francesa y portuguesa, destacando entre ellas los ejercicios FINISTERREX VIII, MURCIE V y CONVEX 70.

Durante el año 1971 se efectuaron por primera vez ejercicios con la Armada británica, concretados en el denominado SPANEX 71 en aguas del Golfo de Vizcaya.

Pero el progreso de la aviación militar en general, y de la aviación de Patrulla Marítima en particular



De izda. a dcha.
Grumman del 601, 611 y 206
Escuadrón.



Llegada del primer P-3A a la Base Aérea de Jerez.

A la dcha. Funeral por fallecidos en accidente P-3.

es imparable. Desde hace años un excelente avión, el P-3, fabricado por Lockheed y surgido a partir de un diseño comercial, el Electra, demuestra sus habilidades en este campo. Su tamaño y robusta estructura, junto con sus cuatro motores turbohélice, hacen a este avión idóneo para la dura "brega" de los vuelos sobre el mar.

El Estado Mayor del Aire, consciente de ello, envía a EE.UU. a final de ese año las primeras comisiones de oficiales y suboficiales para su familiarización con dicho material.

ENTRE ABRIL DE 1972 Y OCTUBRE DE 1992, COMO ALA 22

El 4 de abril de 1972 se crea el Ala 22 en la B.A. de la Parra en Jerez, continuando su dependencia orgánica y operativa del Mando de la Aviación Táctica. Ese mismo año la cooperación con la Armada francesa se intensifica notablemente al destacarse aviones del 221 ESCUADRÓN a la Base Aeronaval de Nimes-Garons para participar en el ejercicio MURCIE VI en los meses de septiembre y octubre.

A finales de ese año viajan a EE.UU las últimas comisiones de personal del Ala para efectuar los cursos del deseado P-3, hasta completar los 45 tri-

pulantes que terminarían su entrenamiento en la Base de Moffet Field. Del éxito de este entrenamiento y de la profesionalidad del grupo español, hablarían elogiosamente las publicaciones de la base estadounidense.

Consecuentemente a todo ello, el día 25 de julio de 1973 ponían por primera vez sus ruedas en la pista de Jerez los 3 primeros P-3A "Deltic Orion" que en los siguientes años compartirían el trabajo con los veteranos Grumman, convirtiéndose al Ala 22, sin ningún género de dudas, en una de las unidades "de elite" del Ejército del Aire. La llegada del P-3, como puede suponerse, provoca una gran "comoción táctica" en este y en el Ala 22.

El viejo Grumman, celoso quizás de la presencia de su sofisticado "hijo mayor", el P-3, tiene el honor de protagonizar el día 24 de julio de 1973, el "bautismo de fuego" de la Unidad. Todo ocurrió en aguas del entonces controvertido Banco Sahariano. El comandante del avión, lanzó un par de cohetes intimidatorios delante de un patrullero marroquí que intentaba apresar a uno de los pesqueros españoles que faenaban en la zona. El incidente terminó sin mayores consecuencias, disuadiendo al patrullero de su agresivo propósito.

Un año más tarde, el 19 de septiembre de 1974, un nuevo accidente se produce en la Unidad. Un Grumman AN.1 desaparece sin dejar rastro en aguas del mediterráneo, durante la ejecución de un ejercicio CASEX.

En 1977, se produce al regreso de un vuelo nocturno el accidente de un P-3, al estrellarse en la cabecera de la pista 21. En él pierden la vida 6 tripulantes, que pasan a engrosar el número de caídos de la Unida desde sus orígenes.

Pero los viejos Grumman están en las últimas, como corroboran los hechos sucedidos en el desfile del Día de la Fuerzas Armadas en Madrid de mayo de 1978. De cinco aviones que despegaron de Jerez para participar en dicho acto, solo dos regresaron sin problemas a la base. El resto tuvo averías diversas en los motores y uno de los AN.1, el correspondiente al Jefe de la formación del desfile, dejó sobre el cielo del paseo de la castellana un rastro de hu-

Tripulación de Grumman 221 SQN.



mo blanco característico de la pérdida de aceite, a modo de original despedida.

Así fue como el 27 de julio de ese mismo año fueron dados de baja oficialmente los entrañables Grumman AN.1-1 y AN.1-2. El Coronel Barsen, Jefe de la Unidad por entonces ordenó que uno de ellos se preservase para un futuro monumento al avión en Jerez, y fue durante el mandato de su sucesor, el Coronel Chillón, cuando se inauguró dicho monumento como sentido homenaje a los caídos del Ejército del Aire y de la Armada.

El monumento, con las vírgenes de Loreto y del Carmen como protagonistas contiene la siguiente inscripción:

A LOS MARINOS Y AVIADORES MUERTOS EN ACTO DE SERVICIO. JEREZ 1963-1979

El viejo Grumman pasaba a la historia. Sus 27.528 horas de vuelo, sus más de 500 colaboraciones con la Armada Española, y marinas extranjeras como Estados Unidos, Portugal Francia e Inglaterra, 100 operaciones "vigilantes", 30 operaciones SAR reales y 2 de vigilancia de mareas negras producidas por los petroleros Urquiola y Torrey Canyon, atestiguan su buen resultado en el Ejército del Aire.

Con la baja de los Grumman la situación operativa del Ala se hace crítica, ya que solo 2 P-3 de los tres adquiridos están disponibles para cubrir las necesidades operativas del Ejército del Aire y de la Armada. Es por esto por lo que se decide en "procedimiento de urgencia" alquilar 4 P-3A a la US NAVY. Durante el primer semestre de 1979 tripulaciones



del Ala recogen dichos aviones en las bases USA de Patuxent, Selfridge y Jacksonville.

*C-212 D.3B
Aviocar del
Ala 22.*

El 5 de abril de 1981 se celebra una solemne ceremonia en la base aérea de Jerez. Es la entrega del estandarte del Ala. Preside el acto el capitán general de la 2ª Región Aérea, Fernando de Querol Muller, y actúa como madrina su esposa. Este estandarte recibido por el coronel del Ala, renovó el compromiso ya lejano, hecho en su día a aquel otro entregado por el Ayuntamiento de Jerez en los años cincuenta.

Es con el ejercicio TAPON 85 cuando se pone a prueba al máximo la capacidad operativa del Ala. Este ejercicio, planeado por la Armada, consistió básicamente en la impermeabilización por mar y por aire de los accesos al estrecho de Gibraltar.

Fue Jerez la Base responsable de organizar y coordinar las actividades de Patrulla Marítima relati-

*Ejercicio
Tapon 91.*





vas a este Ejercicio. Así los P-3 españoles, convivieron con los Atlantic alemanes, franceses e italianos en un supremo esfuerzo de trabajo común en esta área, en operaciones continuas día y noche durante 9 jornadas.

En el año 1986, concretamente en mayo, se dan de alta en el Ala dos aviones D.3B que complementarán durante dos años las misiones encomendadas al P-3. Las tripulaciones que los volaron estaban compuestas por los pilotos, mecánicos y radaristas más jóvenes del ESCUADRÓN, que compaginaban en el caso de los pilotos sus labores como tales en el D.3B con las de navegante en el P-3.

Es en el año 87 cuando se gestó en el Ejército del Aire uno de sus programas más ambiciosos: el de la modernización de la flota P-3. En general la flota

adolescía de considerable vejez y el progreso de la aviación de Patrulla Marítima, exigía un rejuvenecimiento del Ala en aviones y equipos. Hay que tener en cuenta que el más moderno P-3 de la NAVY era el modelo C y ya estaba en su tercera versión.

De esta manera, entre los días 4 de julio de 1988 y 7 de septiembre de 1989 llegaron a España los cinco P-3B comprados a Noruega y comienza la devolución de los P-3A alquilados a la US NAVY. La intención es que la industria nacional los complete interiormente con los más modernos equipos de navegación y tácticos existentes en el mercado. La llegada de los primeros P-3B coincidió con la baja de los dos D.3B que el 1 de agosto de 1988 despegaban por última vez de la Base de la Parra para volver a sus antiguos destinos en los Escuadrones SAR.

Clausura
B.A. Jerez.





Durante estos años son múltiples las Misiones y Ejercicios en los que participa el Ala, entre los que se encuentran:

MISIONES:

VIGILANTES, CENTINELAS, TANTO NORTE COMO SUR, COLABORACIONES CON STANAVFORLANT en la CRÍISIS del GOLFO.

EJERCICIOS:

CASEX, LANZAMIENTO DE CADENAS, TAPON 88, MAR-11, EJEDANES DEL TIPO Q, C, Z u O, ASWEC, FLOTA 88, durante el año 89 se participó en las DOG-FISH, MAR-SUB, SWORD-FISH, SHARP-SPEAR, CANAREX, en el 90 MAR-SUB, MAR-31. DOG-FISH, COMTEX 902, POOP DECK, PASSEX, DETERRENCE FORCE, DEB-ITEM, NEPTUNO, en el 91 MAR-SUB, LANTOR, DOG-FISH, COMTEX 912, OCEAN SAFARI, TAPON, y ya en el 92 en las SURMAR y POOP DECK.

Durante el ejercicio TAPON91 se produjo la mayor concentración de aviones y Unidades de Patrulla Marítima jamás vista en España. Los P-3 de Portugal, Holanda, Canadá y Estados Unidos. El NIMROD de la RAF, y los Atlantic de Francia, Italia y Alemania llenaron por completo la rampa de la base y operaron desde ella día y noche poniendo a prueba, una vez más la capacidad operativa y logística de personal e instalaciones.

Además de los ejercicios reseñados se efectuaron numerosos intercambios PATMAR con otros Escuadrones, como los de Nimes-Garons y Lorient, en Francia, los Escuadrones NIMROD de St. Mawgan y KINLOSS en Reino Unido, y con los de Islandia y Noruega.

También se efectuaron destacamentos en la Base de Jacksonville (Florida) para la integración de los nuevos inerciales en el sistema de navegación del avión.

ENTRE OCTUBRE DE 1992 Y 30 JULIO DE 1999, COMO ALA 21

A mediados de 1992, en plenas celebraciones de la EXPO 92 y OLIMPIADAS DE BARCELONA, la Orden de desactivación del Ala 22 y Base Aérea de

Jerez es inminente. Es al Coronel Astruc al que le corresponde ejecutar la Directiva del Estado Mayor del Aire para trasladar el Ala 22 a la cercana Base Aérea de Morón. El traslado debe realizarse en tres fases, la primera de las cuales corresponde al de los aviones y la última a la desactivación total de las instalaciones.

No fue tarea fácil; todos los pasos se efectúan con rigurosidad y control directos del Comandante del Ala. Y el día 28 de mayo de 1993 se culmina oficialmente la disolución de la Base Aérea de Jerez con un solemne acto en el que con la asistencia de las principales autoridades civiles y militares de la región se concede la Gran Cruz del Mérito Aeronáutico a la ciudad de Jerez y a la provincia de Cádiz como homenaje a tantos años de buena convivencia en común.

Ya asentados en la nueva Base como GRUPO 22 y al mando de un teniente coronel, la actividad del

Lanzamiento de paracaidistas.





mismo no cesa, y así durante estos años se participa en numerosas misiones SHARP GUARD desde el 93 al 96, y maniobras entre las que cabe destacar las COMTEX 92, LINKED SEAS 93, ejercicios TORMENTA en los años 96, 97, 98 y 99, DOG FISH 97 y 99, STRONGE RESOLVE 98, TAPON 98 e intercambios PATMAR con Reino Unido, Noruega, Canadá, Estados Unidos y Portugal.

ENTRE 30 JULIO DE 1999 Y LA ACTUALIDAD, COMO ALA 11

El cambio de denominación del Ala no influye en la frenética actividad del Grupo que en estos años participa en la Misión LIBERTAD DURADERA desde marzo del 2002 hasta febrero del 2004, operando desde Yibuti; en la OPERACIÓN ACTIVE ENDEAVOUR que continúa hasta hoy, ambas encaminadas a la lucha contra el terrorismo internacional; en

2006 comenzó la vigilancia en la zona de Canarias para localización de inmigración ilegal en la misión NOBLE CENTINELA que duró hasta el verano del 2008.

También se ha participado en los ejercicios TORMENTA de los años 2000, 2001, 2002, 2005, 2007 y 2008, DOG FISH 2001, NOBLE MANTA 2006 y 2008, DYNAMIX MIX 2000, DESTINY GLORY 2001, SIRIO 2001, 2002 Y 2003. En el año 2000, se produce un hito importante en la Unidad, el lanzamiento de paracaidistas desde P-3, lo que permitió el apoyo de las Operaciones RED FLAG del 2001, 2003 y 2004. En 2006 se participó en los ejercicios SWORD FISH y BRILLIANT MIDAS.

En abril del mismo año se produce un punto de inflexión en la trayectoria del Grupo con el secuestro del pesquero Playa de Bakio. El Escuadrón vuela a Yibuti por una semana, pero no es más que el comienzo, ya que en septiembre la Unidad desplie-

Operación para la liberación del pesquero Playa de Bakio.



A la dcha. Atalanta Alakrana pirateado.



Atalanta
tripulación
4^o
aniversario.



ga de nuevo en la Base Francesa de Yibuti para defender a los pesqueros españoles del ataque de los piratas en el Golfo de Adén y aguas del Índico próximas a Somalia en la misión CENTINELA ÍNDICO. En enero del año siguiente tras la formación de una coalición de fuerzas europeas lideradas por España y Francia, comienza la Operación ATALANTA de lucha contra la piratería en aguas de Somalia, en la que el Escuadrón sigue implicado en la actualidad. El pasado julio se cumplieron las 5.000 horas de vuelo en dicha Operación, horas que son compartidas con nuestros compañeros del VIGMA, que conforman con nuestro querido P-3 la actual Patrulla Marítima española. •



D.4 VIGMA.

5.000 horas
de vuelo
destacamento
Orión.



Aviones P-3 Orion del Grupo 22

Citius, altius, fortius

JOSÉ LUIS VEGA CAMPOS
Subteniente de Aviación

El citado lema olímpico, “más rápido, más alto, más fuerte” define el espíritu que anima al Grupo 22 de Fuerzas Aéreas en su diario quehacer a través de los años. La potencia de la plataforma P-3 ORION, aunada al permanente esfuerzo del personal encargado de su operación, es una pieza esencial para el eficaz cumplimiento de la misión.

exigentes maniobras y para evitar en lo posible la corrosión que provoca la salinidad medioambiental de su entorno de acción (proceso de navalización). Cuenta con capacidad múltiple de armamento y amplio sistema de comunicaciones y dispone de provisión de espacio para ampliaciones, capacidad de integración y de reconfiguración.

EL AVIÓN

El avión P-3 tiene excelentes capacidades para afrontar las arduas exigencias a las que obligan las operaciones navales; son los más potentes medios con los que cuenta nuestro EA en este campo, por su autonomía, capacidad de carga ofensiva, velocidad,..Y por qué no citar, la dilatada experiencia de sus tripulaciones.

En relación a su función, inicialmente se catalogaba como MPA (Maritime Patrol Aircraft), pero en la medida en que, por requerimientos operativos, han incrementado sus capacidades para el Reconocimiento Aéreo la designación ha pasado a ser MPRA (Maritime Patrol Reconnaissance Aircraft), encaminándose hacia MMA (Multi Mission Maritime Aircraft).

Se trata de un cuatrimotor de ala baja fabricado por la empresa Norteamericana “Lockheed”, con capacidad de operación todo tiempo, dotado de los turbohélices “ALLISON” T56-A-14 de 4.600Shp, que le proporcionan Prop-Jet, economía de combustible a bajas altitudes y gran potencia instantánea. España incorpora las versiones A / B y M. Éste último constituye la versión nacional, derivada de la modernización e integración de Sistemas desarrollada por la Industria Española “EADS/CASA” dotada de FITS (Fully Integrated Tactical System).

Su excelencia para la Patrulla Marítima deriva de su diseño. La célula está optimizada para afrontar

CARACTERÍSTICAS GENERALES

Dispone de amplia cobertura para la observación del exterior mediante el empleo de ventanas de burbuja. El sensor visual, con ayuda de prismáticos estabilizados, no es en absoluto despreciable, está probado en búsquedas en corto alcance y con mal estado de la mar, y posibilita en muchas ocasiones la detección, localización y clasificación simultáneamente.

Su autonomía de 12 a 17h, la capacidad de volar con 2 motores, su velocidad de patrulla a 1.500ft de 206KTAS, y su techo de 34.000ft le permiten abarcar un gran radio de acción, las áreas de exploración son significativamente amplias en comparación con otras plataformas. La presencia de un “P-3





NAVEGACIÓN

- VOR ARC-101.
- ILS.
- TACAN.
- ADF ARN-83.
- INERCIALES LTN-100G.
- GPS AN/ASN-175.
- EQUIPO TACNAV ASN-124.

COMUNICACIONES

- MULTIBANDAS V/UHF AN/ARC 210.
- MULTIBANDA AN/ARC182.
- EQUIPOS UHF AN/ARC164V
- CIFRADOR DE VOZ KY-58 VINSON.
- CIFRADOR DE DATOS KG-84.
- EQUIPOS HF 9500.
 - TX-ARQ. TRANSMISOR DE DATOS POR HF.
 - DATA LINK. LINK-11 UHF/HF.
 - SATCOM BB INMARSAT.
 - TRANSPONDEDOR IFF APX-72/APX-

100.

- INTERROGADOR IFF CIT-20.
- ALERTADOR ANTICOLISIÓN TCAS
- SISTEMA ESM SYREL.
- ICS (Internal Communication System).

SENSORES

- ACTIVOS:
 - RADAR, APS-80 (P-3A P-3B)
 - RADAR “ELTA” M-2022A / CIT-20. (P-3M)
 - SISTEMA ACÚSTICO, SPAS-16 de “SAES”. (también es sensor pasivo).
- PASIVOS:
 - EQUIPO ESM /ELINT, AMES-C de “INDRA”.

– MAD, Detector de anomalías magnéticas ASQ-10.

– CÁMARA FOTOGRÁFICA digital “Nikon” D3X.

- FLIR, STAR SAFIRE III AAQ-23.
- AIS (Automatic Identification System).
- RWR (Radar Warning Receiver).

en zona” representa un enorme poder disuasorio y un inestimable apoyo a las Fuerzas Navales.

EQUIPAMIENTO

Sistema de combate

• STM.FITS (Sistema Táctico de Misión) (Fully Integrated Tactical System) de “EADS/CASA”. Dispone de Cinco Consolas Multifunción que aportan flexibilidad, reducción de carga de trabajo, bases de datos comunes, una misma RMP y reducción de uso del ICS (Internal Communication System). (P-3M)

- COMPUTADOR DE MISIÓN ASN-124. (P-3B)

ARMAMENTO

ARMAMENTO OFENSIVO

- TORPEDOS:
 - MK-46 (mod. 5 A/S).
- BOMBAS
 - MK-80 GP.
- MINAS:
 - MK 52.
 - MK 36.
 - CARMINAS.



- COHETES FFAR de 2.75" en 4 lanzadores LAU-19.
- ARMAMENTO DE BÚSQUEDA
- SONOBOYAS PASIVAS (SSQ-41B, SSQ-53D/E/F DIFAR, SSQ-77B/C VLAD).
- SONOBOYAS ACTIVAS (SSQ-62D/E DICASS).
- SONOBOYAS de predicción medioambiental BATHY (SSQ-36B).
- SONOBOYAS ANM (SSQ-57C).
- MK-84 ESUS.
- BOTES DE HUMO MK-25.
- COLORANTES.
- ELEMENTOS LANZABLES
- CONTENEDOR LANZABLE (AIRDROPS).
- CADENAS DE BALSAS.
 - UNIPAC, desde la Bomb bay.
 - MA-1.

Crónicas Piratas: gacetilla de la Media Luna (Edición especial 50 aniversario)

SANTIAGO JUAN YÁNEZ GÓMEZ
Teniente de Navío

Las Gacetillas Piratas fueron vividas y contadas por:
Teniente de Navío Francisco José López Angosto
Teniente de Navío Roberto Eguiluz Ortiz
Teniente de Navío Juan Jesús Rodríguez García
Teniente de Navío Santiago Juan Yáñez Gómez
Teniente de Navío Carlos Eduardo Delgado Quintana
Capitán (E.A.) Francisco Carrillo Martínez
Teniente (E.A.) Alberto Aller Barrioluengo

Recopiladas, resumidas, comentadas y seguramente destrozadas para esta edición especial 50 Aniversario por el autor del artículo.

La mayor parte de la escritura se hace lejos de la máquina de escribir (HENRY MILLER)

Lo peor es cuando acabas un capítulo, y la máquina de escribir no aplaude (Orson Welles)

Dicen que la poesía se escribe con lágrimas, la prosa con sangre y la historia... con agua de borrajas.

Esta cita, robada sin ningún pudor al libro de uno de mis autores favoritos y que sin duda sonará a muchos, aparecía en una de las últimas ediciones de la Gacetilla Pirata 2013 que narraba, o intentaba narrar, las experiencias de todos aquellos que hemos formado parte en algún momento del Destacamento Orión en el Cuerno de África.

La idea de plasmar nuestras vivencias en un pedazo de papel mucho peor escrito de lo que la situación merecía nació años atrás, de la necesidad de contar de alguna forma lo que hacíamos y seguimos haciendo allí, lo que nos caracteriza y nos enorgullece... lo que nos hace ser quienes somos.

Cada uno de los capítulos que han ido surgiendo desde entonces destila la esencia de quien en su día se tomó la molestia de escribirlo, con más o menos acierto, con mayor énfasis en el rigor o mayor dosis de fantasía, en uno de esos preciosos momentos de "descan-

so del guerrero", cuando tan lejos de casa, tan apartados de todo lo que significa la vida que dejamos atrás por unos meses, las cosas se ven con una perspectiva muy distinta.

Y es esa simple y a veces egoísta necesidad de contar lo que vivimos, la responsable de que hoy, buscando en ese baúl de los recuerdos que todos vamos creando al hacernos mayores y volver sanos y salvos de más aventuras, me permita el lujo de intentar resumir aquí todo aquello que ya escribimos en su día.

Valga solamente como pequeña memoria de cómo intentamos contar esos grandes momentos vividos durante años preciosos de servicio, de trabajo, de sacrificio y ausencia. De madrugadas impensables y atardeceres infinitos, de jornadas de trabajo interminables y de momentos de ocio irrepetibles. En definitiva, de experiencias que no se pagan con dinero y que, gracias a que alguien se molestó en escribir, tendrán un poco más difícil morir en los cajones del olvido.

Desde que comenzaran a escribirse, en un reciente 2011 que ahora, por lo vivido, parece tan lejano, las experiencias que atesoran las gacetillas son tan abundantes como diversas, tan emotivas como reales, pero en definitiva, enormemente difíciles de sintetizar en un simple artículo recopilatorio. Por eso pido de antemano disculpas por todo lo que sin duda dejaré en el tintero, a todos aquellos lectores que "la presente vieren y entendieren" y, sobre todo, a los protagonistas que las hicieron posibles, las volvieron especiales, y tuvieron el detalle de dejarlas por escrito.

En enero de 2011, por iniciativa de los que allí estaban, todo empezaba así:

GACETILLA PIRATA:

Comenzamos el mes volando en la POA-2 (Piracy Operation Area) que es la zona donde se están produciendo la mayoría de los ataques últimamente.

El problema es que el área es demasiado grande, de hecho, se nos ordena patrullar por un área dentro de ella, en la que el extremo más alejado se encuentra a 1.000 millas de la base, unas tres horas de vuelo, de ida, más la vuelta, lo que nos deja solo dos horas de patrulla en la zona, que dadas las dimensiones de la misma, es un 15%, aproximadamente. [...]

En el día de ayer (30 de enero) se han producido dos nuevos ataques, esta vez sin éxito, uno en el mar Árabe, y otro entre la India y Somalia. Por lo visto, según INTEL, se cree que hay siete grupos de piratas operando en alta mar. [...]

En las declaraciones de la tripulación liberada por los surcoreanos, relatan que el trato hacia la tripulación es tachado de brutal. [...]

MISIONES

El espectro de empleo de este avión da idea de su flexibilidad e interoperabilidad con otros sistemas de armas. Los procedimientos tácticos siguen el siguiente denominador común: BÚSQUEDA, LOCALIZACIÓN, IDENTIFICACIÓN, CLASIFICACIÓN, SEGUIMIENTO, Y... ¡ATAQUE!

Los principales cometidos del P-3 ORION son:
CONTROL MARÍTIMO

- GUERRA ANTI SUPERFICIE ASUW (Antisurface Warfare)
- OPERACIONES DE INTERDICCIÓN MARÍTIMAS MIO (Maritime Interdiction Operations).
- INTELIGENCIA DE IMÁGENES, IMINT (Image Intelligence).

– INTELIGENCIA DE SEÑALES ELECTRÓNICAS, ELINT (Electronic Intelligence).

– RECONOCIMIENTO ARMADO SOBRE EL MAR E INTERDICCIÓN DE FUERZAS NAVALES, TASMO (Tactical Air Support Maritime Operations).

– EVALUACIÓN DEL ENTORNO SURPIC (Surface Picture).

– ASISTENCIA A ATAQUES VASTAC (Vectored Assisted Attack), OTHT (Over The Horizon Targeting), TRU (Target Reporting Unit).

– AYUDA AL CONTROL DEL TRÁFICO MARÍTIMO NCAGS (Naval Cooperation and Guidances for shipping).

• GUERRA ANTISUBMARINA ASW (Antisubmarine Warfare).

• MINADO MW (Mine Warfare). Minado de

El siguiente número será remitido dentro de una semana, aproximadamente, y ya estaremos en tiempo habitual de remisión.

Espero que la lectura sea amena y sirva para mantener al día, las vicisitudes que se producen en esta zona, así como las actividades que llevan a cabo estos miembros de la Flotilla de Aeronaves que arriman el hombro al Ejército del Aire en la Operación Atalanta.

Desde entonces múltiples y muy variadas han sido las experiencias que cada uno sentía que merecían ser contadas. Y muchas fueron, como he dicho, las formas que encontramos, cada uno a su manera, de juntar las palabras para describirlas.

Y es que, a veces uno escribe por necesidad, por trabajo, por cargo o por pasión.

A veces se escriben las cosas que nos costaría más decir de otra manera. Otras simplemente, porque queremos que quede constancia más allá de unas palabras que, sobre todo tan lejos de casa, siempre acaba por llevarse el viento.

Pero de alguna manera, sea cual sea el fin final de lo que escriba, uno siempre deja un poquito de sí mismo en esas páginas que ensucia con sus letras.

Realmente, en la soledad del cuarto de descanso, uno sólo cuenta para enfrentarse a la frialdad de la pantalla con la ayuda de la memoria y de esa imaginación aventurera que tiene cualquier niño que haya soñado con volar.

Otro de esos protagonistas narra sus experiencias de forma muy distinta:

CAPÍTULO 2: *No os preguntéis qué es lo que puede hacer vuestro país por vosotros, preguntaos qué es lo que podéis hacer vosotros por vuestro país.*

En el intervalo de una semana los vientos monzónicos han amainado, tornándose de frescachones a moderados llegando hasta flojos, y la mar se ha reducido pasando de fuerte marejada o gruesa a marejadilla o calma. Los pequeños dhows y los esquifes se aventuran a dejar la protección de las playas donde en su mayoría yacían boca abajo cubiertos de arena. [...]

[...] Por su parte, la guerrilla islámica de AL SHABAAB continúa perdiendo terreno frente a la alianza formada por las fuerzas del Gobierno Federal de Transición Somalí, Kenia, Etiopía, y las milicias locales progubernamentales.

Los combatientes de la guerrilla se han agrupado en su reducto de KISMAYO para defenderlo a toda costa, mientras que la ciudad de MARKA y las islas que se extienden paralelas a la costa del sur de Somalia, como KOYAMA, permanecen bajo el control de las fuerzas aliadas, por lo que es probable se suprima en breve la amenaza pirata desde estos enclaves. [...]

El día 28 nos llegó desde la Madre Patria la joya del escuadrón,



Puertos u obstaculización de tránsitos

- OFENSIVO OVERT / COVERT.
- DEFENSIVO.

OPERACIONES ESTRATÉGICAS

- ATAQUE A UNIDADES DE SUPERFICIE capaces de influir en la Batalla Aérea.
- RECONOCIMIENTO Y VIGILANCIA
 - RAS (Reconnaissance & Surveillance).
 - SSC (Surface Scan Contact)
 - ISR (Intelligence Surveillance Reconnaissance).
- RECONOCIMIENTO AÉREO
 - VISUAL, IMINT (Image Intelligence).
- FOTOGRAFICO, PHOTINT (Photographic Intelligence).
- ELECTROÓPTICO, EO (Electro Optical).
- INFRARROJO, FLIR (Forward Look Infra Red).

- ELECTRÓNICO, ELINT (Electronic Intelligence). Levantamiento de EOB (Electronic Order of Battle).

- RADAR.
- ESM (Electronic Support Measures).
- LANZAMIENTO DE PARACAIDISTAS Infiltraciones, SOF (Special Operations).

DE APOYO A OPERACIONES AÉREAS

- MEDIDAS DE APOYO A LA GUERRA ELECTRÓNICA, EW (Electronic Warfare).
- PUESTO DE MANDO EN VUELO Y CONDUCCIÓN DE CAZAS PARA ATAQUE, ABCCC (Airborne Command, Control & Comms) / AMC (Air Moving Coordinator).
- RELÉ DE COMUNICACIONES.
- BÚSQUEDA Y RESCATE, proporcionando co-

el avión 22-31, recién sacado de nuestra querida factoría nacional de CASA. Viene pintado con el emblema del escuadrón en la cola. ¡Ahora sí que podemos presumir de avión en el parking frente al P-3 alemán, aunque solo sea por la pintura! [...]

Nuestros hallazgos fotográficos siguen siendo la base sobre las que se sustentan las fuentes de inteligencia de la coalición, y que sirven para planear las líneas de acción a seguir en cada caso. Ello se debe en gran parte al alto nivel, tesón, empeño, y dedicación, de nuestros fotógrafos de vuelo; sin los cuales nuestro prestigio y valía no habrían estado suficientemente acreditados. Su trabajo excepcional queda patente y reconocido después de cada vuelo, cuando en los briefings de inteligencia que recibimos desde Bahréin aparecen, en su mayoría, fotos nuestras con el anagrama del GRUPO 22...

Y en ese precioso avión tan pintadito, volvía a poner sus pies en el polvo desértico del Cuerno de África quien esto escribe. Y fue eso, escribir, juntar palabras de mejor o peor manera, lo que me permitió vivir mejor aquellos días locos en que, cuando volví a Es-

paña, ya me había ganado el derecho a lucir un precioso cisne sobre el número 1000 en mi guerrera.

Y es que, por mil veces que se viva, uno nunca se acostumbra del todo a volver.

CAPÍTULO 1: Vuelta al cuerno.

Casi un año después, y completando con este tres destacamentos en el mismo año naval, me veo de nuevo enfundado en el color árido de estas tierras remotas dispuesto a transmitir lo que aquí hemos venido a hacer, una vez más, en nombre de eso tan caro, tan valioso y difícil, que se llama libertad y democracia.

Volvemos a pisar estos lugares que antes de servir en la milicia no era capaz de situar en un mapa y ahora recorro con la confianza de quien ha visto ya no pocos atardeceres aderezados con versos del Corán desde algún minarete cercano.

Y aunque la costumbre y la repetición nos vaya haciendo cada vez menos sensibles al entorno, aunque la jaula de oro que nos alo-

*Grupo Iv
Aniversario
Op. Atalanta*



bertura SAR (Search and Rescue) en vuelos transoceánicos, en colaboración con los rescatadores paracaidistas del EZAPAC.

DE APOYO A LA SOCIEDAD CIVIL

Y A OTROS MINISTERIOS

- PROTECCIÓN DE LAS AGUAS TERRITORIALES Y DE LA ZEE (Zona Económica Exclusiva).
- LUCHA ANTIDROGA, en apoyo a las FCSE (Fuerzas Y Cuerpos de Seguridad del Estado) y al SVA (Servicio de Vigilancia Aduanera).
- LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN, vigilancia Anti-polución, control de mareas negras y vertidos.
- CONTROL DE INMIGRACIÓN ILEGAL. Operación NOBLE CENTINELA
- CONTROL DE PESCA.



ja, protege y de algún modo aísla de la realidad, sirva para olvidarse de lo que se vive ahí fuera, no deja de impresionar ver el día a día de gentes que no tienen nada, ni lo más básico, mientras occidente llora y lamenta lo que ellos llaman "la peor crisis global que se recuerda". [...]

Volamos en el P-3M, la "joya de la corona". Una auténtica fragata volante dotada de armas y sensores para cualquier escenario de guerra sobre y bajo la superficie. Un verdadero "pura sangre" de la patrulla marítima que vive una segunda juventud gracias a la modernización de sus sensores y equipos, pero que atesora en sus cuadernas unos miles de horas de vuelo que, a veces, no dejan de pesarle demasiado.

El vuelo fue largo y pesado, pero las tripulaciones del Grupo 22 ya están curtidas en mil batallas como esta, y saben cómo hacer el vuelo agradable y llevadero. Solo cuando el motor número tres decidió "ponerle un poco de emoción" al tránsito en forma de "fumata blanca", la tripulación tuvo que demostrar que sabe hacer aquello por lo que le pagan, y que tantas horas de simulador no son tiempo perdido sino bien invertido en seguridad de vuelo.

Serenidad y sinergia total en la cabina, motor parado y abandonado, y comunicación con Yibuti, porque quedan tres más...pero hoy toca tomar declarando emergencia.

Y así llegamos a este nuevo destacamento en tierras africanas. Para descubrir en las conferencias de incorporación que poco ha cambiado por aquí, y que nuestros amigos del "Galicia" son ya casi una leyenda en estas aguas tras su exhibición de destreza, exactitud y profesionalidad en la liberación de la ciudadana francesa secuestrada en el Índico. [...]

Esperamos, pues, estar a la altura de los que tanto y tan bien han trabajado estos últimos meses, tanto en la mar como desde el aire, a bordo de los buques, los helicópteros y el veterano P-3A que tan bien se ha portado en unas condiciones tan poco favorables de vientos y temperaturas como las que han tenido que soportar este verano que ahora acaba.

Bravo Zulú al 18 relevo del Destacamento Orión. Disfrutad del merecido descanso en casa. Comienza la 19 rotación: "Vista, Suerte y al Toro".

Pero no todo es ilusión cuando uno, conocedor de los compromisos que adquiere, se juega la vida en una misión real. No todo es perfecto cuando decenas de países, aglomerados no siempre de la forma más efectiva, intentan luchar contra un enemigo anárquico, imprevisible y cuando menos "poco convencional".

Y no deja de ser una aventura, un valor añadido, esa incertidumbre de los días en zona. Ese no saber qué va a ocurrir mañana, o esta noche. El no estar seguro de si la próxima vez, como aquella que narra la noche que aquí recuerdo... llegaremos demasiado tarde:

CAPÍTULO 3: Flexibilidad.

Eran las 11 de la mañana de nuestro día de descanso cuando oí pronunciar mi apellido con ese acento de "Heré" inconfundible de uno de los soldados de la SEADA desplegados con nosotros en el destacamento Orión.

Alguien me buscaba y, tan lejos de casa, seguro que no era para nada bueno.

Era el T.N. Rodríguez, que había salido del edificio al no encontrarme en mi cuarto y, al verle la cara de lejos, supe que había que guardar la guitarra y preparar la maleta.

En efecto, las noticias no eran buenas. Habían secuestrado a una ciudadana francesa y el MPA noruego no estaba operativo, así que le tocaba jugar otra vez al cisne. Sólo dos horas más tarde salíamos hacia la última posición conocida del barco que la transportaba, en la misma frontera entre Kenia y Somalia y dos horas y veinte minutos después estábamos en su vertical. Un tiempo muy bueno, sin duda, pero no lo suficiente. Ya en vuelo nos habían confirmado que el dhow se encontraba ya fondeado frente a una playa en la que lo esperaba un vehículo, y que el esquife descansaba ya varado en la arena. Una vez más... "too late, my friend".

Y una vez más, a pesar de la flexibilidad demostrada por todos al estar en el aire tan pronto y de la efectividad probada al conseguir encontrar el dhow a la primera, tocaba ver con impotencia la cara sonriente del pirata a quien ampara la inmunidad de quien se sabe intocable en poder de una presa valiosa.

Y tocaba, además, en una de esas situaciones en las que la impotencia, por compartida, se hace casi más insostenible. Más ridícula. Más flagrante. Allí estábamos, además de nosotros, un helicóptero militar, dos avionetas civiles fletadas por no se sabe quién para no se sabe qué, y dos FPB keniátas que ya habían intercambiado disparos con el dhow en cuestión al intentar interceptarlos, evidentemente sin éxito.

Y de todo ese despliegue, se reía en la cubierta de su destartalado dhow un pirata somalí viendo el atardecer colorado del Índico. Mala suerte para nosotros... mucha peor para la pobre mujer que a estas horas estará en cualquier agujero polvoriento del interior de este país que parece abandonado a su suerte... como ella ahora. [...]

OPERACIONES ONU/OTAN/UE

EN RESPUESTA A CRISIS

- LUCHA CONTRA LA PIRATERÍA MARÍTIMA.
 - Operación CENTINELA ÍNDICO en aguas de Somalia.
 - Operación ATALANTA en aguas de Somalia.
- COMBATE AL TERRORISMO.
 - Operación LIBERTAD DURADERA en el Golfo Pérsico
 - Operación ACTIVE ENDEAVOUR en el Mediterráneo.
- VIGILANCIA DE EMBARGOS DE ARMAS.
 - Operación SHARP GUARD en aguas de la antigua Yugoslavia.
- CONTROL DE TRÁFICO MARÍTIMO.
 - Operación VIG-MEC en el Mediterráneo Central durante la Primera Guerra del GOLFO PÉRSICO.

C.A.M.

El C.A.M. (Centro de Apoyo a la Misión), conocido en el exterior como MSC (Mission Support Center) es el componente terrestre esencial para el empleo del avión y constituye un factor multiplicador de sus capacidades. A su nivel constituye un Centro de Mando similar a un SQOC/BOC.

Sus múltiples tareas se recogen en las Secciones que lo componen:

- PLANEAMIENTO. Elaboración de los Planes de Vuelo en coordinación con la Sección de Operaciones, planificación, introducción de datos de navegación, áreas, NOTAMs, gestión de sobrevuelos, carga de cartografía digital, incorporación de Librerías (Paquetes de Datos), elaboración de las hojas de briefings.

Pero habrá más oportunidades, y uno se va a dormir con el mal sabor de boca de haber llegado tarde (era imposible llegar a tiempo) pero con la satisfacción de haber hecho todo lo posible...y haberlo hecho bien. [...]

Habrán otras misiones, y no siempre nos darán la orden sin tiempo...no siempre llegaremos demasiado tarde.

Y es que ya sabemos que en un escenario multinacional complejo, ante la opinión pública de medio mundo son las órdenes las que acaban llegando demasiado tarde.

Y todo ese trabajo, toda esa ilusión de la que antes hablaba, se pueden tornar en la más amarga de las frustraciones cuando uno ve desde el aire que en tierra, y sobre todo en la mar, las cosas se mueven a otro ritmo.

Que ellos tienen todo el tiempo del mundo y nosotros sólo el margen que nos permita el combustible.

Que aquí, en este yermo y hostil territorio que ellos llaman casa, los extraños somos nosotros.

Que por muy fuerte y potente que sea nuestra determinación para actuar, siempre será más poderoso el hecho de no tener nada que perder. Al fin y al cabo... "This is África, my friend".

CAPÍTULO 2: Somali Basin.

Las primeras misiones de este relevo han dado poco de sí. Para poco más que habituar al Sistema Táctico de Misión una vez más a estos calores... y para reencontrarnos con el Somali Basin, o lo que viene a ser lo mismo, nuestro teatro de operaciones diarias. [...]

Las primeras se han volado sin novedad, dejando claro (a la vista de los productos de misión de unos y otros) que no sólo no tenemos nada que envidiar al resto de "primos" que vuelan aeronaves similares en zona, sino que en muchos aspectos de la misión ellas damos quinientas vueltas a muchos.

Cuerno de África

Pero desde luego, será cuando empecemos (si empezamos) a hacer más cosas, cuando se vean realmente las capacidades, tanto de la aeronave como de la tripulación que la opera.

Y eso parece hoy más cerca que ayer, con la entrada de una nueva "FRAGO" de la TF 508, que pretende, si es necesario, contar con nosotros para proporcionar no sólo inteligencia sino también coordinación y control para posibles acciones que puedan llevarse a cabo en tierra contra los asentamientos hostiles, tanto de grupos piratas como de "Al Shabbah".

Y eso, para uno que ha estado escuchando y viendo desde butaca preferente en "Unified Protector" cómo lo hacían los P-3C americanos...no deja de ser un reto altamente tentador.

Nuestro avión está preparado para eso y para mucho más, y para demostrarlo, ayer estuvimos tomando imágenes FLIR de gran calidad a 16.000 pies sobre la mar. [...]

[...] Mientras tanto, seguiremos escudriñando cada palmo polvoriento del Somali Basin, a la espera de que la famosa FRAGO dé más aire a nuestras alas y más emoción al vuelo del CISNE.

Y el vuelo del Cisne siguió creciendo en emoción, en prestigio y en resultados. Y las operaciones se sucedieron, como siempre, con más novedades de las que el mando desea...y algunas menos de las que el corazón intrépido sueña con vivir.

Tal vez sea ese corazón aventurero el que hace al marinero enrollarse en un buque de pesca y navegar al otro lado del mundo desoyendo los peligros de tan sacrificada profesión.

O tal vez sea la necesidad de llevar un plato de comida a su mesa haciendo lo que siempre supo hacer. Pero la mezcla de ambas cosas puede tornarse en una imprudencia cercana a la insensata temeridad.

Aquí, una mala apreciación de la distancia, un fallo en la evaluación o simplemente un giro del azar no calculado, pueden poner a un buque y a toda su dotación en el lugar y momento más inoportunos de su historia.

Incidentes como el del "Patiño", secuestros como el del "Alakrana" o auténticos dramas humanos como los que tuvimos que vivir con el mercante "Royal Grace" o más recientemente con la zozobra y final hundimiento del "Albedo" nos recuerdan el verdadero peligro de la zona en que operamos. Nos despiertan, en definitiva, de esa especie de somnolencia progresiva a que nos induce la rutina.

Esa rutina que nos hace primero bajar la guardia, luego cometer una estupidez...y finalmente llamar al Cisne, para no acabar de nuevo en boca de Matías Prats abriendo el telediario.





CAPÍTULO 5: Viejos conocidos.

El tiempo pasa, inexorablemente, pero sólo el hombre (y, en especial, el hombre español), parece incapaz de aprender de sus errores. Alguien me dijo una vez que el Canciller Bismarck decía que "el hombre sabio aprende de los errores ajenos... y sólo el necio de los suyos propios", y en este caso parece que por necios, o por creerse excesivamente sabios, nuestros viejos conocidos del "Alakrana" han vuelto a cometer los errores que en el pasado les llevaron a estar cerca del abismo. Demasiado cerca para que ya se les haya olvidado.

Y es que, cuando te secuestran el buque en una zona famosa por esos sucesos, cuando pasas interminables días bajo la amenaza de un "kalashnikov", cuando sólo al ceder a las exigencias del terror consigues salvar tu vida de milagro...que estés un año después a escasas millas de donde ocurrió y lanzando llamadas de socorro por estar bajo un nuevo ataque...no deja de sonar un poco a cachondeo.

Allí estaba, nuestro querido "Alakrana", a 260 escasas millas de la costa que en su día les vio ser apresados, navegando en conserva con otro atunero español que sin duda se mantenía cerca por saberse también en peligro.

Algunas cosas han cambiado desde entonces: Ahora responden cuando se les llama, ahora dan información y agradecen la asistencia que antes despreciaban...pero también ahora, con equipos de seguridad y armas de gran calibre a bordo, se sienten más seguros, más capaces de tentar a la suerte como ayer, y adentrarse en una costa en la que cualquier marinero es un pirata y cualquier contacto una amenaza real y peligrosa. [...]

Lo que no cambia, ni cambiará en la vida, es la voluntad, disposición y flexibilidad del "CISNE" para dejar su misión IMINT por la costa de Somalia y acudir cientos de millas mar adentro a auxiliarles a ellos o a quien lo necesite.

En efecto, a la llegada ya no corrían peligro. Se habían cuidado muy mucho de poner rumbo de alejamiento y máxima velocidad para dejar atrás a un esquiife que, cuando lo encontramos en la mar, navegaba ya hacia tierra sabiendo que ese no iba a ser su día de suerte.

Estas son las misiones que hacen que uno se sienta bien, se sienta útil en un terreno que no solamente es hostil para los atuneros españoles sino para todo aquel que se aventure por la zona.

Desgraciadamente nuestra búsqueda expansiva en cuadro no dio con ningún otro contacto en las proximidades, (buscábamos un posible buque nodriza que auxiliase al esquiife en su cobarde tarea) y, para nuestra vuelta a tierra una vez alcanzado el bingo, sólo pudimos actualizar la posición del esquiife sospechoso a todos los que navegasen por la zona, y volver a base con la esperanza de no desayunar con la noticia de que cualquier otro, que no hubiera hecho caso de nuestras indicaciones, hubiese caído en sus garras en nuestra ausencia.

No podemos hacer más. Nada más que preparar la misión de mañana con la esperanza de que sirva de algo. De que pasado mañana el Océano Índico sea un poquito más seguro. Un lugar mejor.

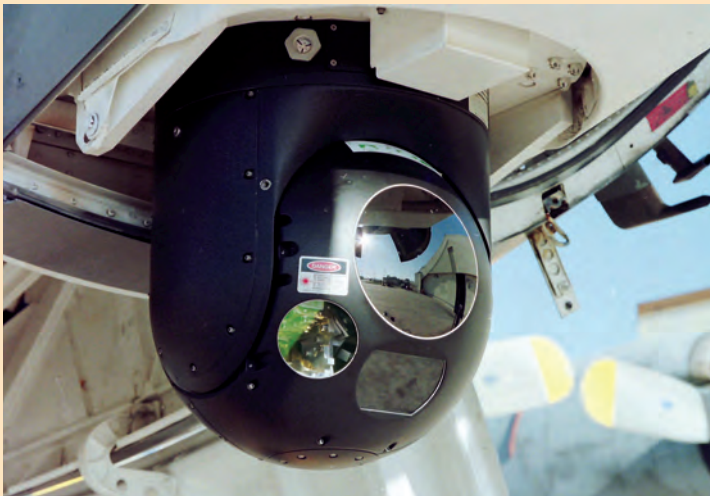
Y las misiones se sucedieron, afortunadamente, sin mayores novedades. Con algún que otro "sustito" en forma de disparo, de amenaza o de peligro que nos devolvía los pies a la tierra y la cabeza al lugar donde estábamos: un país sin orden ni concierto, una región sin más ley que la del "Kalashnikov", una zona de guerra constante y aparentemente interminable, que hace que uno se plantee si realmente llegaremos algún día a resolver este conflicto.

En esta guerra sin buenos ni malos, sin dos bandos definidos (porque los propios piratas se atacan entre sí constantemente) ni reglas escritas, muchos han sido quienes han intentado "hacer la guerra por su cuenta" y en aras de unos intereses a veces puramente nacionales (y otros incluso estrictamente económicos) nos han demostrado lo "abierto a la interpretación" que están hoy en día las ROE cuando se trata, como en el caso de Kenia, de "proteger a la patria":

CAPÍTULO 7: Operación Linda Nchi.

A estas alturas deberíamos estar celebrando Halloween (y de paso mi cumpleaños) en Kenia, como parte de nuestro segundo mini-destacamento en Mombasa...pero no están las cosas por esas latitudes para celebraciones. [...]

Un Falcon francés destacado en Mombasa se encarga ya estos días de barrer la zona Sur. Además el ejército keniatá sigue empeñado en "proteger a la patria", que es exactamente lo que significa en Swahili el precioso nombre que han decidido ponerle a la operación, que les ha llevado a invadir y ocupar el territorio somalí al norte de sus fronteras.



Así las cosas, mañana celebraré mi cumpleaños volando (¡qué mejor manera!...) en apoyo a los pesqueros que, si bien no quieren que se les llame españoles...menos ganas tienen de que se les califique como secuestrados.

La misión, por ahora, y tocando madera después de la última avería que ha obligado al personal de mantenimiento a agudizar el ingenio y a poner en práctica todas sus habilidades como "ingenieros del tuning", va viento en popa y como les gusta a los jefes: sin cancelar salidas. [...]

Por eso nuestro personal de mantenimiento hace años que desterró la palabra "imposible" de su vocabulario y nosotros, acostumbrados a que nos sorprendan, empezamos a desterrarla del nuestro. Así que cuando ayer consiguieron poner un diodo "nuevo" en una tarjeta que "no tenía arreglo"...las caras volvieron a la forma que nunca deben perder, y mañana, como no esperábamos menos, el Cisne cumplirá una vez más con su misión. [...]

Para nosotros, mañana será otro día, y, tras más horas de vuelo que sumaremos otra vez, esperamos no tener que darle al personal de mantenimiento más motivos para impresionarnos.

Y es que aunque suene a topicazo de discurso de coronel en despedida, NADA de esta ni de cualquier otra de las misiones que co-



– PUBLICACIONES. Actualización de la Información, gestión del área INFOSEC del Grupo.

– INFORMÁTICA. Administración y resolución de incidencias de los equipos.

- BRIEFINGS / DEBRIEFINGS. Exposición de la Información en pre vuelos y post vuelos.

- COMUNICACIONES / SEGUIMIENTO. Gestión de mensajería para el CAM y los aviones. Monitorización de los vuelos, con enlace permanente.

- INTELIGENCIA / ANÁLISIS Y FUSIÓN DE DATOS. Estudio de la Información necesaria para los vuelos con carga de Librerías, evaluación y explotación de las misiones, generación de informes, corrección e integración de datos.

Las áreas de actuación que esta Unidad desarrolla en el ámbito de la obtención de Inteligencia son:

nozco podría haberse llevado a cabo sin ELLOS. Esos chavales que visten el uniforme "currao", que mantienen la más amplia de las sonrisas cuando son las cuatro de la mañana y no se han acostado desde las seis del día anterior, esos que como dije en esas letras "no tienen la palabra imposible" en su diccionario, ni llevan reloj, ni lo mirarían si lo llevasen.

Esos que parece que se han duchado vestidos cuando tras mil horas debajo de un motor a una temperatura que aletargaría a un camello vienen y dicen: "arreglao".

Ésos sin quienes el Cisne sería un precioso adorno en una rotonda de Utrera desde hace ya años.

Sin duda, las palabras que Clearco de Esparta (en negrilla como título del siguiente capítulo) dejó para la historia hace ya siglos, y que utilicé para abrir la gacetilla de aquél día, podrían ampliarse hoy a una tripulación y un avión sin su personal de mantenimiento.

Hace poco cumplimos cuatro años de misión en el Cuerno de África, y mientras tanto hemos pasado también por Cerdeña y otras.

A día de hoy, continuo esperando una sola mala cara en esos rostros sudorosos y negruzcos de los verdaderos héroes de la "mina".

Injusto sería también, hablando de nuestras peripecias tan lejos de casa, no acordarnos de la aportación a todo ello de nuestros "primos pequeños" del VIGMA.

El CN 235, ya sea de Palma o de Getafe, ha demostrado que pese a sus enormes limitaciones (que sería un error perder de vista) es capaz de arrimar el hombro como el que más en una misión que exige mucho y para la que nadie les preparó en su día.

Con ganas, ilusión, una buena dosis de vergüenza torera y sólo un poco de ayuda de los que somos ya más veteranos, unos cuantos miles de las horas de vuelo que tantos elogios nos han valido aquí, llevan hoy la firma del 801 y 803 Escuadrones de Vigilancia Marítima.

Vayan para ellos unas pocas palabras de homenaje:

CAPÍTULO 2: Demasiado arroz para tan poco pollo.

Sin aprovisionamiento, ni un general ni un soldado sirven para nada (Clearco de Esparta)

Tenía que pasar en el peor de los momentos, cuando el tiempo para reaccionar (y sobre todo el presupuesto para hacerlo) parecen tan justitos como las fuerzas del motor izquierdo del CN-235, que esta mañana, en carrera de despegue y por dos veces, ha dicho "basta por hoy".



Y digo que no hay casi tiempo de reacción porque bien es sabido que la cadena burocrática necesaria en España para que otro motor (que deberá sacarse de otro avión, porque ya se sabe aquello de "la casa del pobre"...) consiga llegar aquí en el vuelo de sostenimiento del próximo domingo, se antoja hoy, a pleno viernes... demasiado larga para conseguirlo.

Pero, como dijo el capitán Alariste, "este es un destacamento español", y como tal ya estamos acostumbrados a que nuestros chicos, tanto del sufrido "sindicato de la grasa" como de la silenciosa cadena de aprovisionamiento, nos demuestren, a base los primeros de un sudor que roza el heroísmo y los segundos de grandes dosis de imaginación, que los milagros existen y que si lo difícil lo hacemos al momento... en lo imposible se tarda sólo un poco más. [...]

Hasta la fecha todas las misiones se habían cumplido sin novedad. Con una tripulación que tira de raza para sacar petróleo de un avión justito de recursos, y unas condiciones que, quitando las brumas que nos dificultan la visibilidad y un viento caprichoso que parece rolar siempre hacia el morro, no nos lo han puesto demasiado difícil.

Los intereses de la coalición, dado que el monzón se ocupa del resto, parecen estar centrados ahora en la costa norte y el sur del Mar Rojo (buenas noticias para nuestra autonomía. [...])

En ellas la estrella sin duda es el mercante secuestrado SMYRNI, joya de la corona de los piratas, y del cual, por supuesto, las mejores fotos llevan sello español (no en vano el fotógrafo es un "CIS-NE") y por ello la coalición nos envía una y otra vez sobre su posición... con la esperanza de que, a fuerza de fotos, se le caigan por arte de magia las lonas que cubren a los objetos que no sabemos qué son... y salgamos de dudas.

Casi tan difícil se me antoja esto, como que tengamos el domingo montado un motor nuevo bajo el plano izquierdo. Pero en este mundo uno nunca deja de aprender, de sorprenderse.

Y, qué duda cabe; si ayer Torres fue capaz de hacer dos goles... desde luego: "impossible is nothing" [...]

[...] Y, una vez más... ocurrió. No que marcase Torres, sino que los chicos han vuelto a obrar el milagro.

Por supuesto, el vuelo de sostenimiento llegó sin el motor (ya se esperaba), pero no hay temperatura que un buen lavado de compresores no haga bajar, ni que haga que un avión español deje de cumplir sus cometidos, así que ahí estamos de nuevo, volando sin novedad... o mejor dicho, con novedades, pues el resto de averías (sobre todo el RADAR que tanto he echado de menos estos días) sí han encontrado repuestos al abrir los "regalitos" que venían en el "Boeing".

Y también se obró el milagro en el SMYRNI... y los que creyeron que habíamos enloquecido, presas del tedio y la frustración de la rutina, cuando quisimos ver ametralladoras en sus alerones bajo unas lonas que impedían que nadie se "mojase" más, tienen hoy que "tragarse" un vídeo en el que no solo se aprecian esas armas... sino que además su orgulloso propietario se permite el lujo de apuntar amenazante al P-3 C alemán que las grababa. [...]

Mientras tanto, a pesar de Torres, ganarle a Francia en una antigua colonia suya, rodeado de franceses que se siguen sintiendo en casa en estas tierras, y poder ir el lunes a trabajar a su base con la camiseta de la Selección bajo el mono de vuelo... eso no tiene precio.

Pero no sólo aquí, en el Cuerno de África nos hemos "divertido" en este negocio de la Patrulla Marítima, y es que 50 años dan para mucho. Si al principio citaba operaciones como "Noble Centinela" o "Sharp Guard" en las que no tenía el honor de volar todavía, no puedo olvidarme de la operación en Libia, donde una vez más, estuvimos a la altura en tiempo récord... y con muchos menos medios de los necesarios.

Ya se sabe que poner una pica en Flandes... cuesta bastante más que un MPA donde se tercie.

En definitiva, todos han puesto su granito de arena en la enorme montaña que significan cuatro años de misión ininterrumpida a más de 5.000 km de casa. Y cada uno de los actores que han aparecido en este "circo" puede estar más que orgulloso de su aportación.

Decía la Madre Teresa de Calcuta que "si piensas que eres sólo una gota de agua en medio del gran mar... piensa que el mar sería menos sin una gota".



En este mundo y en esta maravillosa profesión nadie es imprescindible. Pero todos somos necesarios. Todos seríamos menos sin la gota de agua que nos aporta el compañero, el amigo... incluso el desconocido con el que nos toca "compartir trinchera" por azar, o por "necesidades del servicio".

Por eso todos los que por aquí hemos pasado, todos aquellos que, por fugaz que haya sido su visita, han aportado algo en el largo y difícil camino que ya dura 50 años, debemos sentir ese orgullo, esa "satisfacción del deber cumplido" que será siempre la mejor recompensa que podamos lograr cuando todo esto termine.

Son cincuenta años de vida, de pura vida. De trabajo y aventura, de alegrías y tristezas, de sustos y noches en vela.

50 años de familias preocupadas, de auténticos héroes y heroínas anónimas que se quedan esperando a que volvamos al hogar del que nunca se acostumbran a vernos salir.

Que acuñan frases como "ten cuidado"... como si no nos conocieran, o "tú vuela bajito y despacito"... como si no supieran ya, después de tantos años la respuesta.

Mientras no se le ocurra a alguien una medalla que aglutine todo el oro del mundo para intentar aproximarse un poco al homenaje

Alakrana

que ellos merecen, los años seguirán pasando así, y seguirán di-

ciéndonos las mismas frases cuando nos marchamos, sin fecha de vuelta, a un lugar donde les echaremos de menos a cada segundo.

A medida que vayan pasando esos años, seguiremos escribiendo. Intentando dejar en un papel las vivencias de algo tan especial e irreplicable como todo lo que nos ha tocado contar en los que han pasado ya. Como cuando tuve el honor de poder vivir in situ el cuarto cumpleaños del destacamento Orión en la Operación Atalanta.

En esa fecha señalada, en aquella gacetilla que precedió a ésta que ahora escribo, le deseaba feliz cumpleaños a un destacamento que no es más (ni menos) que una pequeña parte de lo que suponen esos 50 años de Patrulla Marítima que ahora celebramos.

Pero tendrán que pasar otros 50 para que nos demos cuenta de la magnitud que eso supone. Tendrán que pasar muchos más para que alguien reconozca el enorme esfuerzo que todo el Ejército del Aire ha realizado desde entonces para conseguir llegar hoy a este momento.

Mientras tanto, desde los buques de la Armada, cuando las cosas se pongan complicadas, muchos otros como yo seguirán guiñando los ojos, agudizando la mirada y el oído en el horizonte lejano para poder distinguir el rugir de los motores y la silueta del Cisne en su zona de patrulla.

Y entonces respirarán tranquilos, porque saben que está allí su ángel de la guarda. El mejor avión de Patrulla Marítima que ha surcado el cielo español en 50 años.

Yo, humildemente, no puedo hacer más que agradecer de todo corazón cada segundo que se me ha permitido formar parte de esta historia.

Espero que en alguna parte, dentro de otros 50 años más, alguien pueda seguir luciendo el cisne en su guerrera de la Armada.

Tal vez, sólo tal vez, en ese momento podrá comprender el orgullo que es hoy para mí formar al lado de aquellos que lucen el mismo que yo.

¡¡FELICIDADES CISNE, QUE CUMPLAS MUCHOS MÁS!!



- IMINT. Inteligencia de Imágenes.
- ELINT. Inteligencia de Señales.
- ACINT. Inteligencia Acústica.

LA TRIPULACIÓN

PILOTOS

Responsables de la seguridad e integridad de la aeronave y de la tripulación en todas las fases del vuelo. Además se integran de tal modo en la acción táctica que logran adelantarse a los acontecimientos, posicionándola con las condiciones idóneas de altitud y direccionamiento para ofrecer la mejor respuesta. El copiloto mantiene informado y alertado al piloto de los parámetros de vuelo, se hace cargo de las comunicaciones y como el anterior mantiene la observación exterior.

TACCO

Oficial Coordinador Táctico (Tactical Coordinator). Pieza clave, en conjunción con el Comandante de la Aeronave, para garantizar la eficacia y el éxito de la misión con el correcto empleo del avión y sus sensores. Este puesto es ejercido por Oficiales tanto del EA como de la Armada. Toma las decisiones tácticas una vez analizada la información que le aportan los operadores y las unidades cooperantes.

NAVCOM

Oficial Coordinador Táctico-Navegante de menor experiencia que el anterior cuyos cometidos son el mantenimiento de un adecuado enlace táctico con las unidades cooperantes, asignación de trazas, manejo del DATA LINK, apoyo al copiloto en el control de la posición y la correcta navegación de la aeronave, así como auxiliar a los pilotos y al TACCO en lo necesario.

RADIO

Los Especialistas Radio son expertos y diestros en la transmisión de las comunicaciones en los más diversos y modernos equipos. El flujo de datos es vital y permanente en el área de acción, alcanzando un gran volumen, y se precisa de su agilidad para no generar errores de apreciación ni incertidumbres.

MECÁNICOS DE VUELO

Factor de tranquilidad para todos los tripulantes. Imprescindibles en el empleo del avión, tienen bajo control los indicadores de cabina, comprueban continuamente el correcto funcionamiento de los sistemas, por si han de tomar alguna acción, chequean regularmente los cálculos de consumo de combustible para ajustar los tiempos de permanencia, garantizando siempre un retorno seguro y colaboran como observadores dado lo privilegiado de su posición.



Su voluntariedad, preparación y puesta al día son imprescindibles, conocen todos los sistemas a la perfección y ensayan continuamente los procedimientos en caso de fallos tanto en la Sección de Instrucción, como en simuladores y en los propios vuelos.

FOTÓGRAFOS AÉREOS

En el Grupo 22 este puesto es asumido lógicamente por especialistas CIM que contribuyen a que, en las Operaciones en el exterior, sea "unidad de referencia". Son continuos el reconocimiento y elogios a su profesionalidad, en tanto que unidades de otros países evidencian sus carencias al haber optado por la pretendida ventaja de la flexibilidad en la multifunción.

Se dedican, mediante el empleo de cámaras fotográficas digitales conectadas a un ordenador, a la captación, evaluación, edición, clasificación, análisis e informe sobre las imágenes en tiempo real (todos disponen de los cursos de Fotointerpretación en el espectro visible e Infrarrojo). Esto comporta un alto grado de exigencia técnica y estrés, porque su actuación es permanente y acelerada. Las imágenes, se han de remitir en plazos muy cortos, y a ve-



ces desde el mismo avión, si la urgencia de la información lo exige.

Los fotógrafos aéreos aportan Inteligencia para los vuelos y explotan los resultados obtenidos, generando Informes y gestionando el Catálogo de Objetivos. Esto hace que a bordo sean los Observadores más cualificados para la clasificación (datando conforme a la terminología OTAN y a las peculiaridades del lenguaje naval), evitando posibles amenazas y ayudando a dirigir la acción certeramente.

SENSOR 3. OPERADORES DE RADAR/ESM/ELINT/FLIR/MAD

A través de sus pantallas sitúan al avión en su entorno, valorando y determinando, junto al TACCO, los contactos a investigar para determinar las trazas de interés. Registran, comunican y alertan de la información de sus sensores, posibilitando el dominio y control de la situación táctica. Su asistencia es inestimable con condiciones meteorológicas adversas.

Su operación de los sistemas ELINT/ESM permite la obtención de Inteligencia de gran valor y les permite garantizar la alerta temprana.

El FLIR es un sensor pasivo muy eficiente para la identificación y clasificación de contactos de superficie y en el seguimiento RECCE encubierto, con mantenimiento de la distancia de seguridad (Stand Off), y resulta fundamental en los vuelos nocturnos.

El MAD (detector de anomalías magnéticas) ayuda a corroborar la posición de los submarinos navegando en inmersión en conjunción con otros sensores.

SENSORES 1 Y 2. OPERADORES DE ACÚSTICA

El rol de lucha antisubmarina del P-3 se basa en sus capacidades. En su desempeño se mantienen expectantes, con el oído atento y escrutando los registros de sus peculiares pantallas, sobre cualquier indicio que presagie que algo se mueve ahí abajo. Son el equivalente a los sonaristas de las unidades embarcadas.

Valoran y asesoran al TACCO sobre la elección de las sonoboyas más apropiadas a emplear en cada

caso, sobre la mejor fórmula de distribución y sobre el calado idóneo de las mismas en función de parámetros tan dispares como tipo y situación del objetivo, salinidad y temperatura del agua, ruido ambiente, presión, perfil de velocidad del sonido,....

Su experiencia y el sofisticado equipo de detección, les permite obtener incluso la FIRMA ACÚSTICA de los submarinos; la definición de la clase e incluso especificación de unidades concretas, en función de las frecuencias de sonido que generan y emiten.

En los seguimientos tensan sus sentidos, chequean continuamente las sonoboyas "calientes" para prevenir su sustitución o el lanzamiento de otras en función de la derrota o previsible rumbo de evasión que adopte el submarino, acosado por los PINGS.

MECÁNICO DE ELECTRÓNICA

Solucionan en vuelo cualquier anomalía o avería que se presente por difícil que sea. En su conocimiento de los equipos del avión superan a todos con creces, lo cual ayuda a reducir los riesgos en emergencias, saben dónde actuar para corregir la posible extensión de daños. Cada vez más, su acción se dirige a solucionar problemas informáticos, en consonancia con la evolución de los equipos de a bordo. Cubren el puesto de Observador trasero izquierdo.

ARMERO

En los lanzamientos de armamento dirigen la carga y su adecuada estiba, comprueban la corrección



de las conexiones, introducen los parámetros de operación y sobre todo verifican la seguridad del mismo. Asesoran a pilotos y TACCOS sobre procedimientos de idoneidad en su empleo, atendiendo a su conocimiento en detalle de las características de las distintas armas. Ejecutan el lanzamiento de la cadena de balsas.

En los despliegues de sonoboyas desarrollan una dura y frenética actividad, no exenta de riesgo, por cuanto que la llevan a cabo cuando el avión ejecuta los virajes y maniobras más violentos. Cubren habitualmente el puesto de observador trasero derecho.

EPÍLOGO

Todo el que sirve en el actual Grupo 22, o ha servido en la Unidad, con sus múltiples designaciones a lo largo del tiempo, se siente partícipe de integrar un colectivo vocacional y sacrificado, pero muy necesario.

La larga duración de los vuelos, la mayoría de ellos con horarios intempestivos, los sacrificios por las ausencias prolongadas, la tediosa planificación, la compleja exposición de resultados y el permanente interés en la formación personal, para cada uno en su labor dar lo mejor de sí mismos..., forjan un espíritu de hermandad, que abarca desde las tripulaciones, al personal de apoyo en tierra, civiles y militares e incluso los que en su día hicieron el Servicio Militar con nosotros.

Cabe aprovechar estas líneas para agradecer la dedicación, el entusiasmo, los desvelos en el tra-



bajo, y las enseñanzas de los que nos precedieron. Desde aquí, nuestro sentido homenaje y profundo agradecimiento, muy especialmente dedicado a quienes lamentablemente dejaron su vida en ello en los cuatro accidentes aéreos de nuestra historia.

Lanzamiento de cadenas, arriba, y torpedos preparados, abajo.

Sin ánimo de vanagloria, esta Unidad ha reportado al EA enormes réditos de reconocimiento a nivel Internacional, fruto de su buen hacer desde el inicio de las misiones en el exterior para el Mantenimiento de la Paz. Un ejemplo de eficiencia y disposición; líder, en ocasiones, del esfuerzo conjunto.

Su cometido peculiar dentro del EA hace que no sea todo lo conocida que debiese pese a la gran labor que desarrolla, pero el MACOM y el ALA 11, donde se integra orgánicamente, conocen bien de la disposición y adaptabilidad del Grupo 22 para asumir múltiples y heterogéneas tareas, solventadas airoosamente, en la mayoría de las ocasiones, por las buenas dosis de voluntariedad aportadas. La Unidad constituye también un importante nexo de colaboración interejércitos, fundamentalmente con la Armada; magnífico ejemplo de coordinación y eficacia. •

Mi experiencia en el Escuadrón de Mantenimiento P.3

Cincuenta años en la *sombra* (y también al sol)

AGUSTÍN CHECA MARTÍNEZ
Comandante de Aviación

Como piloto experto de Patrulla Marítima se me dio la oportunidad de volver a la Base Aérea de Morón hace ya tres años, esta vez para ejercer el mando del Escuadrón de Mantenimiento Específico P-3.

El mando de una Unidad de Mantenimiento es una experiencia que no todos los pilotos de nuestro Ejército del Aire tienen la suerte de poder desempeñar y con ocasión de este quincuagésimo aniversario de la Patrulla Marítima Española me gustaría compartir con los amables lectores los problemas, logros y anhelos de un colectivo de personas pequeño en número pero grande en corazón y en su

Un alto porcentaje de los integrantes del Escuadrón jamás estuvo destinado en la Base de la Para, en Jerez. Para mí es natural que el P-3 comparta la herencia de D. Joaquín García Morato, el famoso as de la aviación de hélice, con el sistema de armas hermano, el C.16, en la B.A. de Morón. El Ala 11 se organiza, a efectos de mantenimiento, con un único Grupo de Material responsable de atender las necesidades de las dos flotas existentes¹.

¹Las diferentes formas de organizar una Unidad de Fuerzas Aéreas se recogen en la IG 10-11 "ESTRUCTURA ORGÁNICA BÁSICA DE LAS UNIDADES DEL EJÉRCITO DEL AIRE".

amor a España. Pido además disculpas por anticipado pues en estas breves líneas no se encuentra una relación completa de nombres, fechas y datos, sino el simple reflejo de ciertos pensamientos personales que considero interesantes.

EL TRABAJO

Un Sistema de armas como el P.3 precisa un buen Escuadrón de Mantenimiento Específico. Por ejemplo, es bien sabido el carácter desplegable de

la unidad, cuya operatividad fuera de España ha sido alabada internacionalmente en varias ocasiones. De forma casi permanente 16 miembros de este escuadrón se hallan en el extranjero tomando parte en misiones de mantenimiento de la paz (OMP).

Un Sistema de Armas no se encuentra operativo tan sólo por la labor de su Escuadrón de Mantenimiento. Resulta esencial que sean fluidas las relaciones existentes con la Unidad que proporciona el Apoyo de Tercer Escalón (en nuestro caso Maestranza de Sevilla MAESE) y con el Mando de Apoyo Logístico (MALOG). Es importante comprender que el trabajo inherente a proporcionar aviones capaces y seguros a las tripulaciones es desempeñado también por los gestores que consiguen los repuestos,

los técnicos de MAESE que a menudo se desplazan a Morón, la supervisión de la DMA, las directrices de SUING...

En números a s

paña, sólo el Ejército del Aire cuenta con la estructura logística adecuada y necesaria para un sistema de armas como el P-3.

Volviendo a nuestro tema principal, es de resaltar que los trabajos que realiza el Escuadrón son variados.

La Escuadrilla de Generación de Aeronaves EGA se encarga de realizar el mantenimiento habitual sobre avión, que comprenderá el cuidado, preservación, servicio, inspecciones, sustituciones y ciertas reparaciones, así como el municionamiento. Ello incluye el aparcamiento y remolcado de aviones, el entretenimiento y empleo del AGE, la realización de inspecciones diarias que anteceden al vuelo, acometer las averías que surgen en línea de vuelo, etc.

Normalmente no basta con quitar un equipo y montar otro procedente de repuesto. Los cientos de kilómetros de cable que cruzan el avión hacen de cada avería una pequeña aventura para el esfuerzo operativo de mantenimiento; las órdenes técnicas y los diagramas se despliegan; los repuestos se vuelven a comprobar, en busca de problemas compuestos; se mide la continuidad, se limpian y sanean los conectores más castigados; se intercambian impresiones con los tripulantes de vuelo... Y al final, la satisfacción de ver al avión despegando con seguridad, conociendo la importancia de ese trabajo realizado.

ocasiones me ha correspondido responder a la ya clásica pregunta de si no sería conveniente que los aviones de Patrulla Marítima dependieran de la Armada: Honradamente pienso que los aviadores somos los más adecuados para operar aviones. En Es-

Algunas tareas del segundo escalón se realizan en los diferentes talleres de la base (AGE, electrónica, ruedas, prueba de motores...) mientras que otras fueron externalizadas en su día. Persisten dentro del Escuadrón dos talleres de enorme valor, Cé-



lula Y Sistemas y Propulsión, a pesar del reducido número de personal destinado en. No en vano son los órganos responsables de efectuar, como centro primario de trabajo en su nivel, el mantenimiento preventivo de la aeronave y la reparación o cumplimiento de OO.TT. de conjuntos, equipos o accesorios, de ciertos sistemas, agrupados, según su similitud.

La Escuadrilla de Revisiones y Reparaciones se halla muy reducida en sus números y está prácticamente desactivada. Pero ello no significa que el trabajo se detenga: El escuadrón realiza dos tipos de inspecciones periódicas para cada avión, las que se realizan cada 28 días y las que se realizan cada 256 días, que son de mayor entidad. Todo el mundo arrima el hombro en ellas.

Por último cabe destacar la labor que se realiza

tinta Base Aérea de "La Parra" en Jerez de la Frontera que era en exclusiva para esta Unidad.

La cooperación con la Armada era muy cercana debido a la proximidad de la Base Naval de Rota y los ejercicios con sus unidades eran muy frecuentes.

De estos inicios recuerdo los relatos del padre de un compañero de promoción, hoy retirado, que me contaba, con la misma pasión con que lo hace el autor hoy en día, sus experiencias aeronavales y el trabajo diario codo con codo con sus compañeros del EA, cómo marinos y aviadores levantaron esa Unidad que hoy es referente en muchos campos de la Patrulla Marítima, cómo superaron los accidentes y pérdidas humanas que se produjeron en su día, cómo fueron aprendiendo y adaptando la mentalidad de ese grupo de personas tan peculiar hasta llegar a lo que somos hoy en día.

Una de las cosas que más me llamó la atención al incorporarme a la Unidad fue la existencia de los Operadores Acústicos del EA. Como marino que soy estoy acostumbrado a ello, pero dentro de mi ejército, no con uniforme azul celeste. La mayoría son veteranos de la Unidad que con un café en la mano nos entretenían narrando los vuelos de seguimiento de submarinos nucleares rusos durante la época de la Guerra Fría, cuando cruzaban el estrecho de Gibraltar al realizar sus patrullas. Vuelos de diez horas con horarios de todo tipo, cualquier día de la semana, con la misión de detectar, localizar y seguir a los mencionados submarinos e intentar obtener la máxima inteligencia posible.

En ocasiones los vuelos se hicieron junto a otros P-3 americanos, pues en aquellos tiempos ese tipo de misiones era pieza clave para ambos bloques militares (la OTAN y el PACTO DE VARSOVIA).

Muchos submarinos rusos han surcado nuestras cercanas aguas y siempre han estado allí nuestros P-3 para mantener vigilancia sobre ellos. Eran otros tiempos y se sentía de otra manera la conocida "Disuasión Nuclear" y el equilibrio de fuerzas donde España apoyaba a la OTAN de esta peculiar manera.

Relatos del lanzamiento de sonoboyas para "escuchar" a los submarinos y como estos intentaban evitar esta detección, llegando incluso a sacar del agua esos artilugios flotantes que lanzaban nuestros aviones cuando no navegaban sumergidos., qué historias... por cierto las sonoboyas son "artilugios" que lanzan los P-3 al agua y que despliegan unos hidrófonos cuya señal radio con la correspondiente información es procesada a bordo del avión.

Interesantes son las historias y experiencias narradas por los más veteranos de cuando se efectuaba en EE.UU. el mantenimiento de

Revisión en la operación Centinela Indico.

Medio siglo de experiencias

FRANCISCO JOSÉ LÓPEZ ANGOSTO
Teniente de Navío

De este medio siglo de permanente actividad aeronáutica tan peculiar como es la Patrulla Marítima que siempre ha sido una "parcela" a caballo entre el Ejército del Aire y la Armada, se podrían contar muchas anécdotas, como en tantas otras unidades del Ejército del Aire que hayan cumplido estos años.

Como se suele decir "los hombres cambian, las Unidades permanecen". Sería necesario reunir el relato de varias generaciones de tripulantes de los aviones de Patrulla Marítima para tener una visión "no oficial" de esta familia. Por otro lado probablemente no se pudiese resumir en un artículo y se necesitase más bien una revista dedicada enteramente a ello.

Este artículo no pretende ni lo uno ni lo otro sino más bien sintetizar a través del recuerdo del autor las historietas, comentarios y relatos que a lo largo de sus casi quince años de permanencia en la Unidad han alimentado su cariño y respeto hacia esta "Comunidad" de profesionales.

Sus inicios en España se remontan a los años 60 y a la creación de la Unidad de Cooperación Aeronaval. Se volaban los hidroaviones Gruman "Albatros" y los TACCOs (Coordinadores Tácticos) de la Armada se formaban en Francia. La Unidad operaba desde la ex-

Sistema acústico Aqa-7, un potente aliado contra el enemigo silencioso



para la documentación y seguimiento del estado del material y los repuestos, así como para las coordinaciones dentro y fuera de la Base o para una adecuada vida y funcionamiento.

LAS PERSONAS

El escuadrón se compone de 102 personas². Es fácil observar que su tamaño es relativamente reducido, especialmente considerando la necesidad antedicha de desplegar personal en misión real. Esta escasez obliga al personal a multiplicarse. El comandante es también el piloto probador, el capitán ingeniero es además el jefe de los dos Talleres exis-

²Actualmente lo forman 3 oficiales, 52 suboficiales, 35MPTM, 12 civiles. Supone una disminución de 16% desde 2010.



Nuestro querido 22-22 recientemente jubilado

los P-3 Orión, recibidos allá por los años 70. Las tripulaciones desplazaban allí los aviones y posteriormente volvían para recogerlos. En aquellos años, los contrastes entre ambos países eran muy notables y los relatos de los enormes coches de alquiler, los famosos supermercados de la US NAVY y los problemas con el idioma nos han hecho reír en más de una ocasión al escuchar cómo se encendía sola la llama de las cocinas al pulsar un botón, cómo se peleaban con los coches automáticos o con los policías cuando eran parados por alguna pequeña infracción y se intentaban entender con ellos. Historias de lo más simpáticas.

Allá por el año 92 también se produjo un hecho notable: el cierre de la Base Aérea de Jerez y el traslado de la Unidad a su emplazamiento actual en Morón de la Frontera. Muchos de nuestros veteranos siguen viviendo en Jerez, pues el arraigo familiar es muy fuerte, tanto como su dedicación a esta Unidad que les hizo superar ese gran inconveniente. Durante muchos años ha sido típico el comentario de "Cuando estábamos en Jerez...".

También me vienen a la mente las anécdotas de la primera misión internacional en la que participó la Unidad, la OPERACIÓN "SHARP GUARD" en la GUERRA DE LOS BALKANES de la Antigua Yugoslavia allá por el 93, operando desde la base italiana de Sigonella (Sicilia).

Durante casi tres años se estuvo operando por aquellas aguas del mar Adriático cooperando con numerosas unidades navales y aéreas de la OTAN, detectando, identificando y efectuando seguimiento de los "contactos de interés". Muchas fueron las lecciones aprendidas de aquella Operación y muchos también los contactos con otras unidades que sirvieron para mejorar nuestros procedimientos.

En el 2002 y durante dos años el Grupo 22 se destacó por primera vez en la lejana tierra de Yibuti. Fue todo un desafío para la Unidad puesto que nunca se había operado en zonas desérticas y con temperaturas tan altas. La misión de Control de Tráfico Marítimo no fue nada nuevo para las tripulaciones, pero los relatos de la vida diaria allí sí que podrían llenar toda una enciclopedia. El estar tan le-



Último destacamento Sharp Guard.



Cambio de hélice en Yibuti.

jos de casa y pasar las “penurias” de aquel clima tan “hostil” lo que sí hizo fue unir mucho más a sus componentes, pues había que “luchar” contra los elementos e intentar hacer la vida lo más llevadera posible.

Durante aquel destacamento fue la primera vez que se tuvo contacto con los piratas somalíes que atacaron a un buque mercante (el LEANDER) para intentar secuestrarlo; el P-3 allí destacado acudió en su ayuda, resolviendo la situación efectuando una “pasada” en

vuelo rasante con el lanzamiento de varios botes de humo que sirvieron para disuadir a “los malos” de sus pretensiones.

Varios fueron los récord batidos allí en cuanto a distancia y permanencia en la Zona de Operaciones. Muchos fueron los mínimos de combustible, calculados y recalculados, pues las distancias eran enormes y los campos alternativos muy escasos.

Ya por aquel 2002, se comenzaba con el Programa de Modernización de los P-3, que once años más tarde está próximo a concluir. A pesar de todo lo pasado y el enorme trabajo empleado, lo cierto es que la diferencia entre los antiguos P-3B y los modernos P-3M es muy considerable. Ha sido un programa largo y con una carga de trabajo para la Unidad y todos sus miembros muy importante, pero se puede decir que los P-3 españoles “juegan en primera división”.

Cuando llegué a Morón en 1998, la diferencia de tecnología entre los P-3 de muchos países y los nuestros era muy considerable. Hoy en día no sabría decir quién está por encima de nosotros.

Desde mi punto de vista, una de las misiones más importantes en las que ha participado la Patrulla Marítima española ha sido la Operación “NOBLE CENTINELA” que fue el dispositivo que las Autoridades Españolas crearon para controlar el desbordante flujo de inmigración ilegal proveniente del África Subsahariana.

En aquella época el Grupo 22 desplegaba en la Base Aérea de Gando para efectuar vuelos al Sur de las Islas Canarias, con el ánimo de detectar lo antes posible a los cayucos provenientes del continente africano con destino a las Canarias, y así poder interceptarlos de manera segura antes de que llegasen a la costa.

Fue una labor callada pero muy efectiva. En el periodo de mayor afluencia se llegaron a detectar tres y cuatro cayucos en cada vuelo. Pero lo que más llenó de satisfacción a las tripulaciones fue el detectar en varias ocasiones, donde nadie más que el P-3 podía llegar debido a su gran autonomía y velocidad, embarcaciones a la deriva llenas de personas abandonadas a su suerte y tenebroso destino. Todos nosotros somos conscientes de que ayudamos en gran me-



Estación táctica. operación Libertad Duradera

tentes (Hélice-Motor y Chapa-Pintura), el personal de la EGA conforma además equipos para superar las Inspecciones periódicas, los expertos de cada sección forman a los novatos... Atestiguo que la máxima de que el personal es el mejor capital que tiene el EA no es una simple frase manida. Por ello, la renovación del personal al mismo ritmo que se producen las bajas ha sido un objetivo prioritario, aunque lamentablemente no siempre es alcanzable.

De todas formas, para un piloto no es habitual ejercer el mando sobre un centenar de personas, que, a diferencia de lo que ocurre en un escuadrón de vuelo, muestran una enorme variedad en sus perfiles profesionales, edades, empleos, problemas... y virtudes. Intentar comprender esto y encauzar esas diferencias hacia el objetivo común es evidentemente conveniente. No me ha sido difícil gracias a la profesionalidad de los que integran el

Escuadrón y aquí debo mencionar a aquellos que me antecedieron en este puesto, que supieron conservar la "buena madre"³.

Quiero aprovechar para rendir homenaje al personal laboral TSATP del Ministerio de Defensa. He tenido el placer de conocer a un grupo de ellos totalmente "entregados a la causa". Como es sabido, los planes futuros del E.A. no incluyen su renovación. Además de echarlos de menos corresponderá al personal militar asumir ciertas funciones cuya importancia no siempre es comprendida. En un entorno de aviación, la capacidad de fabricar componentes o volver a poner en funcionamiento un repuesto determinado es muy valiosa, no sólo en términos operativos sino también económicos.

³Herencia jerezana, sin duda, pues es la manera de obtener vino fino de calidad.

dida a salvar muchas vidas allí y esa fue la gran recompensa que nos llevamos de aquella Operación.

En la actualidad la Operación en que está inmerso el Grupo 22 desde el año 2008 es la lucha contra piratería en aguas de Somalia (ATALANTA). Han sido más de 4.000 horas de vuelo y muchas las misiones en las que se ha intervenido en medio de un ataque a los barcos mercantes de la zona evitando su secuestro. Las anécdotas de las tripulaciones son muy variadas y van desde los disparos al avión hasta las palabras de agradecimiento de los barcos por radio al verse a salvo de los piratas.

También en esta Operación los resultados son perfectamente tan-

gibles, y muestra de la gran labor que se hace allí es el hecho de ser nombrados "Unidad Coordinadora" de los aviones de patrulla marítima que despliegan en aquella zona.

Dada la importancia de la Operación ATALANTA la diversidad de unidades militares allí presentes va desde las fuerzas indias, malayas y rusas, hasta las japonesas. Precisamente esta diversidad de fuerzas es fuente de otras muchas anécdotas cuando se efectúan visitas o intercambios con ellas.

Cumplido el medio siglo de actividad, estoy convencido de que a la Patrulla Marítima española le quedan otros tantos años para seguir incrementando su labor y su historia.

Destacamentos operando aviones P-3 en la Operación Atalanta





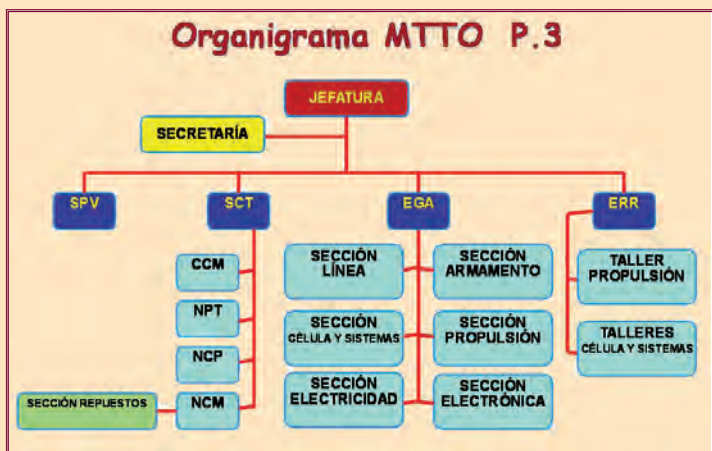
EL MATERIAL

No hay duda de que el material de Patrulla Marítima que opera el Ala 11-Grupo 22 es muy exigente.

Por un lado la célula y buena parte de la aviónica datan de los años setenta. Afortunadamente aquí cabe añadir que los operarios de la Lockheed hicieron un excelente trabajo, en esa época dorada de la metalurgia, en que el motto *Proudly Made in the USA* no admitía la sombra de la obsolescencia programada o de la fabricación a bajo coste realizada por subcontratas. Igualmente cabe decir que la documentación es excelente y se sigue actualizando adecuadamente vía MALOG. Pero los años no pasan en vano y a menudo es complicado hallar los repuestos necesarios para estos componentes. Incluso se da a veces el caso de que el gestor encuentra el repuesto buscado, pero a un precio tal que finalmente es forzoso desistir de la compra y optar por alguna otra "solución ingeniosa" de menor coste...

Por otro lado la industria nacional fue adjudicataria del concurso de modernización de los sensores y sistema de misión embarcados a bordo de los aviones. Así se pasó de la versión B a la M... Esta M de Modernización ha tardado varios años en poder ser imprimada en las colas de nuestros aviones. Cabe decir que la mejora con respecto a los modelos de los años 70 es notable. No obstante, y desde el punto de vista de alguien acostumbrado a manejar manuales norteamericanos, es preciso todavía acostumbrarse a la forma de trabajar empleando la nueva documentación aeronáutica, que habitualmente arrastra retraso en lo que actualizaciones se refiere. Además, el denominado "apoyo logístico integral" contemplado en contrato ya finalizó⁴ y para el EA es momento de profundizar en el mantenimiento de los subsistemas modernizados. Una Unidad puntera debe plantearse nuevos retos permanentemente.

El planeamiento consume también un tiempo considerable. La coexistencia de 3 modelos (Alfa, Bravo y Mike) y la operación simultánea desde sitios



distantes (Morón, Yibuti...) obliga a un esfuerzo de anticipación con objeto de posicionar oportunamente en tiempo y lugar sus correspondientes repuestos específicos. Afortunadamente desde JMOVA⁵ siempre están dispuestos a brindar los apoyos necesarios.

Para acabar este epígrafe cabe señalar la existencia de Inspecciones mayores, denominadas PDM, que se realizan sobre los aviones cada cuatro años de operación. Nominalmente la duración de las mismas es de seis meses, aunque mi experiencia me indica otra cosa. A pesar de estar externalizadas generan una considerable carga de trabajo para el escuadrón: hay que proveer de repuestos y útiles a la industria adjudicataria, así como desplazar personal a sus instalaciones para comprobar su trabajo y realizar la puesta a punto que permita poner en vuelo cada avión.

EL FUTURO

Los planes del EA contemplan la operación de nuestros P-3 hasta el año 2025. Para ello, cuatro aviones en total han sido designados para pasar por un proceso de alargamiento de vida para la estructura⁶.

Está por designar el sistema de armas que dé el relevo a nuestro veterano P-3. Este ha mostrado las ventajas que aporta una plataforma con alta velocidad de crucero, gran alcance, gran autonomía y excelente carga de pago (incluyendo armamento...). Si a esto unimos unos sensores de primera categoría, operados por personal muy cualificado, obtenemos un sistema de armas tremendamente capaz, no sólo apto para las complejas operaciones de ámbito



naval, sino para múltiples misiones que la situación actual puede demandar de nuestro Ejército del Aire.

Reparaciones en Operación Atalanta.

Pero si algo es seguro es que la calidad humana y profesional que se encuentra en el Escuadrón de Mantenimiento Específico P-3 trascenderá más allá de la fecha señalada. Y mientras ese momento llega, estas personas seguirán trabajando anónimamente y con eficacia, así haga frío o un calor abrasador. Ya era momento de que su trabajo saliera a la luz. •

⁴Sirvan estas líneas para recordar con agradecimiento la labor desempeñada por los técnicos de EADS-CASA que sirvieron en Morón: D. Manuel Rey Serrano, D. Félix Pérez Ursuay D. Juan A. Frías Ramírez.

⁵Jefatura de Movilidad Aérea

⁶Las acciones marcadas en la AFB356+ suponen 5000 horas de vuelo adicionales por avión.



“Qaher” 313, el “Conquistador” del cuento de hadas

DAVID CORRAL HERNÁNDEZ

LA FUERZA AÉREA IRANÍ, EN LA ÉPOCA DEL SHAH, ERA UNA DE LAS MÁS NUMEROSAS Y AVANZADAS DEL MUNDO GRACIAS AL APOYO ESTADOUNIDENSE. ESTA SITUACIÓN CAMBIARÍA DRÁSTICAMENTE CON LA REVOLUCIÓN DEL AYATOLÁ JOMEINÍ, EN 1979, Y CON LA GUERRA QUE IRÁN MANTUVO CON EL VECINO IRAK ENTRE 1980 Y 1988. LAS SANCIONES Y EMBARGOS INTERNACIONALES QUE SUFRE EL PAÍS DESDE LOS OCHENTA, AMPLIADAS EN NUESTROS DÍAS PARA FRENAR SU CARRERA NUCLEAR, HAN IMPEDIDO LA LLEGADA DE NUEVOS APARATOS O REPUESTOS. A CAMBIO, HAN ESTIMULADO EL INGENIO Y LA INDUSTRIA NACIONAL PARA DAR SOLUCIONES A LAS CARENCIAS DE LAS FUERZAS ARMADAS IRANÍES. MISILES, SATÉLITES Y OTROS APARATOS DE FABRICACIÓN LOCAL SON MOSTRADOS HABITUALMENTE EN GRANDES DEMOSTRACIONES PÚBLICAS O EN LAS APARICIONES PRESIDENCIALES. UNO DE LOS ÚLTIMOS EJEMPLOS HA SIDO EL “QAHER” 313.



UNA PRESENTACIÓN DE ALTURA

A comienzos de febrero, aprovechando los diez días de celebraciones oficiales con los que Irán festejó el 34 aniversario de la Revolución Islámica de 1979, el entonces presidente Mahmud Ahmadinejad presentó un nuevo caza: el Qaher-313 (“Conquistador-313”). En la ceremonia estuvo acompañado por el ministro de Defensa, general Ahmad Vahidi, y los jefes del Ejército y la Fuerza Aérea, los generales Ataola Salehi y Hasan Shah Safi. Citado por las agencias de noticias y medios nacionales, el mandatario iraní aseguró que este aparato, de apariencia futurista, “figura entre los aviones de combate más avanzados del mundo”. Tal como recalcó Ahmadinejad durante la pre-

«El Qaher-313 es, según las autoridades de Teherán, de tipo furtivo, fácil de mantener y tiene unas capacidades similares a las del F-18 “Hornet”»



Vista frontal del Qaher-313, en apariencia muy similar a los modelos estadounidenses más avanzados.

sentación, el “Qaher” 313 fue “concebido y realizado por ingenieros iraníes” y ya había volado “miles de horas”, una experiencia por la que sus pilotos estaban “muy satisfechos con los resultados”. Para el ministro de Defensa, Ahmad Vahidi, el “Qaher” 313 es el comienzo de la segunda generación de cazas de fabricación iraní. Este monoplaza, aseguró durante la ceremonia a la que asistió el presidente, “tiene un firma en el radar muy débil y difícil de detectar, ya que está construido con materiales innovadores”. Dotado, según sus palabras, de una aviónica avanzada, este nuevo avión militar además fue concebido para “responder a todas las necesidades de la aviación iraní en una guerra aérea”, pudiendo despegar y ate-



Fotomontaje de un supuesto sobrevuelo del monte Damavand.

rrizar en pistas cortas. Fabricado por IADIO (Iranian Aerial Defense Industries Organization) el caza es, según las autoridades de Teherán, de tipo furtivo, fácil de mantener, tiene unas capacidades similares a las de un F-18 “Hornet” y, gracias al uso de diversas armas y municiones de fabricación iraní, puede localizar y entrar en combate con aviones enemigos, además de atacar objetivos en tierra. Press TV, un canal de noticias internacional en idioma inglés del Gobierno de Irán, añadió en una de sus noticias que esta aeronave puede operar en cualquier condición meteorológica, sea día o noche.

EL ARSENAL IRANÍ

Con cerca de 45.000 hombres y 500 aeronaves, la Fuerza Aérea de la República Islámica de Irán es la heredera desde 1979 de la Fuerza Aérea Imperial Iraní. Desde aquellos años se han producido pocos cambios y escasas incorporaciones. Ver hoy en día una de sus maniobras es todo un pla-



Presentación oficial con la presencia del presidente y la cúpula militar iraní.

«Además de un programa nuclear, una carrera espacial o sistemas militares de todo tipo, Irán también se ha preocupado por la aviación»

cer para los nostálgicos y los amantes de los aparatos de caza legendarios con los cielos surcados por “Tomcats”, “Phantoms”, “Tigers” y algún que otro “Fulcrum”. En los Setenta la administración del Shah compró a Estados Unidos 166 F-5 “Tiger”, 225 cazabombarderos F-4 “Phantom” y

79 cazas F-14, lo que convirtió a Irán en el único país extranjero que compró el "Tomcat". De hecho, aunque suene sorprendente, un piloto iraní es el as de ases de este caza naval pesado creado para la Navy de EE.UU. Con nueve derribos seguros y tres probables el Comandante Jalil Zandi tiene en su cuenta cuatro MiG-23, dos Su-22, dos MiG-21 y tres Mirage F-1. La Revolución de 1979 acabó con las estrechas relaciones con Estados Unidos e impidió la compra de F-16 "Falcon" y una más que probable participación en el programa del F-18 "Hornet". La ayuda de Rusia, China y naciones como Corea del Norte, junto con las deserciones de

tres: la actualización de las flotas ya existentes, la compra en los mercados extranjeros no afectados por los embargos o potenciar los desarrollos nacionales. La primera es una medida que se está aplicando desde hace décadas, pero los aviones tienen límites de edad y fatiga que son difíciles de superar. Aunque se consigan piezas en mercados secundarios, o se fabriquen en el propio Irán, llegará un momento en el que la seguridad impedirá poner en vuelo a los aparatos

«Muchos han calificado al aparato de 'hazmerreir' o 'maqueta'.

Los hay que creen que es un futuro UAV o un modelo a escala»

llegó nunca a Irán y todos los fabricantes, tanto rusos como chinos, negaron la existencia de cualquier tipo de acuerdo. Las es-

casas posibilidades de las dos primeras opciones han impulsado la tercera: el desarrollo nacional de una fuerza aérea que se pueda mantener sin apoyo exterior. Los avances iraníes en diversos sectores industriales y tecnológicos en los últimos años son innegables. Además de un programa nuclear, una carrera espacial o sistemas militares de todo tipo también se han preocupado por la aviación. Empleando la ingeniería inversa en sus aviones estadounidenses han diseñado y fabricado dos cazas, el "Azarakhsh" ("Relámpago") y el "Saeqeh" ("Rayo"), ambos derivados del Northrop F-5. Pese a que son considerados cazas de cuarta generación, con mejores sistemas de armas, aerodinámica y alcance operacional, ninguno de los dos ha sido todavía fabricado en grandes cantidades.

EL FINAL DEL CUENTO

Y el último en llegar a este envejecido escenario ha sido el "Qaher" 313. Sus prestaciones reales no son conocidas ya que Irán no desvela los detalles técnicos de sus creaciones militares, no hay acceso de fuentes independientes y tampoco se ha visto al aparato operando más allá de las fotos oficiales y de la retransmisión de la ceremonia de inauguración a la que acudió el presidente. Pese a todo, la prensa y los especialistas internacionales han tenido suficiente con estos pocos datos para emitir su veredicto. Muchos han sido los comentarios escépticos. Otros han calificado al aparato de "hazmerreir" o "maqueta". Los hay que creen que es un futuro UAV o un modelo a escala. También los que, como la BBC, afirman que "se parece a una copia barata del caza estadounidense F-22".

Nosotros vamos a desmontar al "Conquistador" como si fuéramos una corriente de aire, empezando por



Mahmud Ahmadinejad, acompañado por altos mandos, recibe la explicación de un piloto.

pilotos iraquíes durante la Primera Guerra del Golfo en 1991, permitió la llegada en números muy contados de aparatos como los Su-24 "Fencer", Su-25 "Frogfoot", Mig-29 "Fulcrum", MiG-25 "Foxbat", MiG-21 "Fishbed", Mirage F-1, F-7 "Airguard" o el prototipo de avión de alerta temprana Il-76 "ADNAN 1". Los que en nuestros días aún se mantienen operativos lo han logrado mediante piezas de contrabando y las actualizaciones que hace la propia industria nacional para sortear el embargo económico y tecnológico internacional impuesto a la República Islámica de Irán.

Las opciones de Teherán para contar con una fuerza aérea solvente son

tos remanentes. En el segundo caso han sido varias las tentativas y los desmentidos posteriores. En 2007 el periódico Jerusalén Post publicó que Irán negociaba con Rusia la compra de 250 cazabombarderos Sukhoi Su-30 MKM "Flanker" y 20 aviones cisterna Ilyushin Il-78 "Midas". La transacción estaba valorada en 10.000 millones de dólares y suponía para Rusia la mayor venta de armas en 30 años y para Irán contar con la segunda fuerza aérea más avanzada y numerosa de la región, tan solo por detrás de Israel. De China se pretendía recibir 24 unidades del J-10 equipado con los motores rusos AL-31FN y un número indeterminado de JF-17 "Thunder". Ninguno de estos



Diferencias, notables, entre los equipos y acabados del Qaher-313 y de un aparato estadounidense de última generación.

el morro y terminando por la tobera del motor. En el hueco destinado al radar no hay apenas espacio para instalar una antena y un equipo, como mínimo, convencional. Menos aún un radar activo de barrido electrónico. La cabina, tan pequeña que apenas entra el piloto, está llena de sorpresas. La cúpula tiene poca visibilidad, es bastante translúcida y parece estar hecha de un material similar al plexiglás, lo que la confiere poca resistencia en vuelos altos y rápidos. Tampoco tiene ningún tipo de cierre estanco para evitar despresurizaciones. Por si el piloto no estuviera suficientemente expuesto a peligros durante el vuelo ... el asiento eyectable está atornillado a la estructura. La aviónica avanzada de la que hacía gala el ministro de Defensa,

Ahmad Vahidi, es la envidia de muchos pilotos de aviones privados. En lugar de contar con pantallas táctiles de cristal líquido, HUD (Heads-Up Display) o HOTAS (Hands On Throttle-And-Stick), tiene un panel sin cables, pegatinas que simulan instrumentos y, entre lo que sí que tiene instalado, se identifican una radio Garmin SL-30, un sistema de comunicaciones Garmin

«Para ser un avión ‘concebido y realizado por ingenieros iraníes’ no deja de ser llamativo que todos sus equipos sean estadounidenses»



Imagen lateral del aparato iraní en la que se aprecia su anguloso diseño.

compañía, los EFIS D100 y EFIS D10A (Electronic Flight Information System). Para ser un avión “concebido y realizado por ingenieros iraníes” no deja de ser llamativo que todos sus equipos sean estadounidenses y, para

mayor asombro, que proporcionen una posible y fácil vía de entrada para cualquier actuación de guerra electrónica que deje al “Conquistador” fuera de combate. También es sorprendente en un avión de combate que el velocímetro entre en números rojos a partir de 250 nudos, velocidad muy alejada de las supersónicas. Otra de sus excepcionales cualidades, citando al ministro Vahidi, es su construcción con “materiales avanzados” para hacer de él un avión furtivo. Los aparatos estadounidenses, rusos o chinos emplean materiales compuestos con



Primeros planos y detalles de los materiales y construcción del Qaher-313.

baja reflexión de radar, al igual que la pintura, y están diseñados con superficies diédricas que rebotan las señales. El “Qaher” parece estar hecho como una lancha, con apenas una lámina de fibra de vidrio, y sus acabados son muy pobres con demasiadas irregularidades y ángulos. Incluso algunas fotos muestran desprendimientos de pintura en algunas zonas del fuselaje. Las tomas de aire son pequeñas y están situadas en un lugar que puede provocar la entrada en pérdida del motor por falta de flujo cuando el avión vuela a elevados ángulos de ataque, como es durante un combate aéreo. Las alas y el fuselaje, con un diseño que recuerda a los X-32, X-36, B-70 “Valkyrie” o “Bird of Prey” estadounidenses, no tienen espacio para almacenar grandes cantidades de combustible, tampoco ba-

«Empleando la ingeniería inversa han diseñado y fabricado dos cazas derivados del Northrop F-5»

hías interiores ni puntos de anclaje exteriores para armamento o compuertas de acceso para dar servicio a los sistemas y equipos o, simplemente, para repostar. Para aterrizar no hay problema. El tren parece estar fijo y es demasiado grande como para darle cabida en la estructura, así que siempre se podrá contar con él. Y queda la cuestión motriz. En otra muestra de ingeniería inversa se cree que el “Qaher” podría estar impulsado por un derivado del General Electric J-85, un pequeño motor turbo-reactor que hace volar desde hace décadas a los F-5. En las fotografías no se aprecian tobera o difusores, por lo que el uso de poscombustión o el vuelo a velocidades supersónicas podría desintegrar o fundir al avión por una simple cuestión: altas temperaturas afectando a una estructura de fibra de vidrio. El tiempo dirá si el avión es tan furtivo que nunca podrá verse surcando algún cielo ■



¿Hacer más con menos?

Posiblemente muchos habréis oído esta frase más de una vez. Hacer más con menos. Sinceramente, aunque soy partícipe de sus buenas intenciones, nunca me ha gustado excesivamente porque pone la presión en aquellas personas que con mucha probabilidad no han sido responsables de la situación. Básicamente viene a decir, te doy menos para que hagas más. Sin embargo, sí es cierto que siempre hay posibilidad y necesidad de mejorar, pero aún más en momentos como el actual.

Ese es el lema del Grupo Aéreo Europeo (EAG, European Air Group), Mejorar las capacidades a través de la interoperabilidad (“Improve Capability through Interoperability”). Siempre que se abre una vía de investigación se encuentran posibilidades de mejora. En ocasiones, incluso lo obvio hay que investigarlo para ver cómo se puede mejorar. Sin ir más lejos, en el EAG celebramos recientemente la primera reunión de coordinación de despliegues a los ejercicios Flag en Norteamérica. Su objetivo era analizar la interoperabilidad y los potenciales ahorros al realizar estos despliegues de manera coordinada. En lenguaje técnico, se trataba de analizar las posibilidades de “pooling and sharing”.

Uno de los representantes nacionales se preguntaba cómo nadie había tenido la idea antes. Dentro de los diversos motivos se encuentran la realidad de que, coordinar es muy complicado, exige mucha dedicación, puede disminuir la flexibilidad y aumenta el compromiso y la responsabilidad con los que compartimos los recursos. Es mucho más fácil hacer las cosas solo. Seguramente mucho más caro, pero también mucho más sencillo. Se podría decir que no merece la pena complicarse la vida si se puede pagar. Sí, pero, el problema actual es que ya no se puede pagar. La única manera de seguir siendo efectivo con menos es ser más eficiente, es hacerlo mejor.

Este razonamiento evidentemente obvio lo puede ser tanto como la idea inicial de coordinar los ejercicios Flag. Esa idea la tuvo uno de nosotros. Cuando digo nosotros hablo de un miembro de una de las siete Fuerzas Aéreas del EAG. Uno de los que a lo mejor está leyendo este artículo. Y es que el EAG no es más que una extensión de las Fuerzas

Grupo Aéreo Europeo



FERNANDO TORRES SAN JOSÉ
Teniente coronel de Aviación

Aéreas de los siete países. Es como un pequeño Estado Mayor que depende directamente de los siete Jefes de Estado Mayor. Ellos son los Jefes del EAG. No es la OTAN ni la UE como muchos podrían pensar. La labor del EAG es apoyar el trabajo diario de los siete países desarrollando productos prácticos a nivel fundamentalmente táctico.

Otro de nosotros tuvo otra idea. Apuesto a que alguno cuando la lea dirá, pues claro, no podría ser de otra manera. Se trataba de coordinar los escuadrones de Eurofighter a nivel táctico para que puedan intercambiar información de todo tipo, ya que los foros relacionados con esta plataforma están a un nivel mucho más relacionado con el desarrollo del avión que con su uso cotidiano. El proyecto se llama “Eurothphoon Interoperability Project” (EPIF) y desde la primera reunión quedó clara la necesidad de mantenerlo de forma permanente. Como ejemplo, algunos de los acuerdos alcanzados fueron el intercambio de información responsabilidad de los escuadrones, el mejor aprovecha-



miento del acuerdo técnico Eurofight, que permite un excelente entrenamiento para las unidades de caza al mínimo coste, y el objetivo de realizar los cursos TLP durante las mismas fechas para que pueda realizarse simultáneamente intercambio tanto de operaciones de vuelo como de mantenimiento.

No es necesario insistir en el nivel táctico de la mayoría de los proyectos que aquí se realizan. El EAG lo componen menos de 30 personas incluido el personal de apoyo. En total, pocas mentes pensantes. Sin embargo, el Ejército del Aire dispone de muchas más que pueden tener esas ideas. Aunque este mensaje es para todos, me refiero ahora, en particular, a aquellos capitanes que han pasado de forma prematura de la vida en que el fin último eran ellos (tampoco es necesario recordar que el fin último del EA es que vuelen los aviones), a la que corresponde pensar en los demás. Vuestra experiencia es la idónea para generar ideas que nos permitan ser más eficientes. Sois los “brahmanes” de los escuadrones los que estáis en disposición de tener esas ideas que por simples que parezcan pueden ser tremendamente efectivas y que posiblemente puedan contribuir a que la situación que habéis vivido recientemente no se vuelva a repetir en el Ejército del Aire.

Contacta con nosotros sobre cualquier idea que tengas o, simplemente, si necesitas información. En la página web del EAG, www.euroairgroup.org, encontrarás mucha información de nuestros proyectos. De cualquier forma, tenemos una relación directa con muchas organizaciones internacionales. Uno de nuestros objetivos es no duplicar esfuerzos, e incluso trabajar para facilitar su labor, y para ello es necesario estar al corriente de lo que hacen los demás y coordinarnos adecuadamente. Si nosotros no estamos encargados de un tema te ayudaremos a decirte quién es el que lo lleva, o quién sabe, a lo mejor has tenido esa idea que marca la diferencia.

En conclusión: ¿Hacer más con menos?

No, pero sí hacerlo mejor. En tus manos está contribuir a ello.

CONTACTOS:

Tcol Carlos García Pellín, cgarcia@euroairgroup.org, +44 1494 49 7286

Tcol Fernando Torres San José, ftorres@euroairgroup.org, +44 1494 49 7246

Cte Francisco Javier Mendi Pompa, jmendi@euroairgroup.org, +44 1494 49 7275

Sargento Primero Andrés Iniesta Gómez, ainiesta@euroairgroup.org, +44 1494 49 7921

Nuestro Museo

UN AVIÓN MÍTICO, EL F086F "SABRE"

La empresa norteamericana North American Aeroespace Group, conocida hasta 1967 como North American Aviation Inc, fabricó entre julio de 1940 y agosto de 1945 más de 41.000 aviones, entre los que podemos destacar los AT-6 de entrenamiento, los cazas P-51 Mustang y los bombarderos B-25 y B-24.

El diseño del caza a reacción F-86 Sabrejet se inició en 1945, realizó su primer vuelo el 1 de octubre de 1947 y entraron en servicio los primeros ejemplares de la serie en febrero de 1949. Durante la guerra de Corea se convirtió en el caza norteamericano de mayor efectividad, teniendo a su favor el derribo de cerca de 800 MIG-15 con solo la pérdida de algo más de un centenar de F-86.

Considerado como el último caza al estilo clásico, se manifiesta como muy maniobrero, rápido y poderoso,

Museo de Aeronáutica y Astronáutica



Museo del Aire

dotado de una magnífica visibilidad para el piloto y con una pronta y precisa respuesta a los mandos. Está impulsado por un motor General Electric J-47 de 2.770 kg. de empuje al nivel del mar.

De estructura bilarguera y flecha de 35° (aprovechando estudios técnicos alemanes) en su nuevo plano, va provisto de frenos aerodinámicos y asiento lanzable. Emplea energía hidráulica para los mandos de vuelo, tren y frenos, así como para la ex-

tensión de los aerofrenos. Fueron fabricados cerca de un total de 9.800 ejemplares, muchos de ellos bajo licencia en Canadá, Australia, Japón e Italia, prestando servicio en más de una veintena de países.

Finalizada en julio de 1953 la guerra de Corea y tras la firma de los acuerdos de cooperación con los EEUU, 270 aviones Sabre, de la versión F-86F fueron transferidos al Ejército del Aire, en sus subseries F-20 (18 aviones), F-25 (155 aviones), F-30 (32 aviones) y F-40 (65 aviones); estos últimos completamente nuevos, y les fue asignada la denominación C-5, que curiosamente habían llevado durante 1945 los Messerschmitt Bf109E.

La transformación del Ejército del Aire en una Fuerza Aérea moderna no fue tarea fácil. Hubo que realizar un enorme esfuerzo, tanto formativo, organizativo y logístico como creativo, poniéndose de manifiesto, una vez más, la gran valía personal y profesional de todos sus componentes que intervinieron en este proceso.

Durante el año 1955 se firma un convenio entre la USAF y Construcciones Aeronáuticas SA para realizar la revisión IRAN de varios modelos de aviones norteamericanos, con el apoyo de un grupo asesor de aquel país. En un principio la revisión afectaría a los Sabre españoles de los subtipos F-86F-20, -25 y -30, con lo que nuestra industria aeronáutica también se incorpora a la modernización.

Muchos de los aparatos entregados a nuestro país disponían de considerable cantidad de horas de vuelo, por lo que tuvieron que ser prácticamente reconstruidos por CASA. Además, estos aviones llegaron con las alas denominadas 6-3, que fueron modificadas por CASA aprovechando el primer IRAN. Las nuevas alas, de mayor envergadura, aumentaban considerablemente la maniobrabilidad e iban equipadas con slats (bordes de ataque móviles).

Los dos primeros aviones llegados a nuestro país, los C.5-1 y C.5-2, aterrizaron en Getafe el 30 de junio de 1955. El primero de ellos se incorporó rápidamente a la Escuela de Especialistas de León para instrucción de



El C-5-223 con los colores de la patrulla ASCUA.

los especialistas. El segundo, tras un breve paso por Manises para formación de los técnicos, fue asimismo destinado a León.

En septiembre de 1955 llegaron cinco nuevos F-86F, y una vez finalizada su recepción y revisión en CASA Getafe, fueron enviados a la Base Aérea de Manises, al Ala de Caza nº 1, primera de las que se organizaron durante esos años y la única que dispuso de dos Escuadrones.

Al Ala de Caza nº 1 le siguieron en 1956 las nº 2 en Zaragoza y la nº 4 en Son San Juan (Palma de Mallorca); durante 1958 la nº 6 en la recién reconstruida base de Torrejón y finalmente durante 1959 la nº 5 en Morón de la Frontera, todas ellas dependientes del creado Mando de la Defensa Aérea. Igualmente, en 1958 se formó, con treinta Sabres, el 732 Escuadrón de Aplicación y Tiro de la Escuela de Reactores en Talavera la Real, con lo que se logró proporcionar a los nuevos rectoristas, tras su curso en T-33, una formación previa a su ingreso en las unidades de combate. Seis o siete F-



El C-5 de la subserie -30.

drones de Manises iban con bandas en rojo el 11 y azul el 12.

Disuelta en marzo de 1963 el Ala de Caza nº 4, sus aviones pasaron a las otras unidades. Un año más tarde se crea el Mando de la Aviación Táctica, con dos Escuadrones independientes de F-86F, basados uno en Torrejón y

cuadrón, que fue nombrada representante oficial del Ejército del Aire, y logró un gran renombre internacional por la espectacularidad de sus actuaciones.

Después de 17 años de intensivo trabajo, con más de 350.000 horas de vuelo y ante el grave deterioro del material y la acuciante falta de repuestos, los Sabre españoles empezaron a causar baja en vuelo, y comenzaron a ser sustituidos en 1965 por la llegada de los F-104 y posteriormente, a principio de los años 70, por los F-5, Mirage III y los F-4C. Reagrupados los supervivientes en la Base Aérea de Zaragoza, su baja definitiva en el Ejército del Aire se produce en abril de 1973.

Afortunadamente se preservan algunos ejemplares, algunos de los cuales se pueden contemplar como monumento a la memoria de este magnífico avión, en algunas de las bases aéreas donde prestaron servicio, como León, Zaragoza, Morón, Torrejón y Talavera. Dos de ellos se exhiben en el Museo de Aeronáutica y Astronáutica: el C-5-58 de la subserie-30, en el que se pueden observar en el lateral del morro izquierdo, tres de las seis ametralladoras de 12,7 mm. con las que iba armado, así como el C.5-223 de la subserie -25 decorado con los colores de la patrulla ASCUA y con matrícula C.5-104, que fue restaurado y pintado con el mecenazgo de la Fundación AENA ■



El C-5-58 en el Museo del Aire.

86 fueron entregados al 98 Escuadrón del Cuartel General del Mando de la Defensa en Torrejón.

Como curiosidad, mencionaremos que para distinguir a los aviones de cada Escuadrón se pintaron bandas de color que rodeaban el fuselaje, justo detrás del característico morro del F-86. Por ejemplo, los dos Esca-

otro en Manises. Más tarde, en 1965, las Alas de Caza números 1, 2, 5 y 6 pasaron a denominarse Ala 11, Ala 12, Ala 15 y Ala 16 respectivamente, con un Escuadrón cada una de ellas.

No podemos dejar de mencionar la legendaria patrulla acrobática "Ascuá", formada por seis sabres y constituida por pilotos del 11 Es-



Roberto González Cano

ÁLVARO BULTÓ

EL REGALO DE LOS QUE SE VAN VOLANDO

Alguien nos dijo “¿por qué contentarnos con vivir a rastras cuando sentimos el anhelo de volar?”¹ Entre los humanos, es común el sueño de volar, pero solo unos pocos lo intentan. Primero hay que conocer los riesgos, tener ciertas cualidades, hacer una buena preparación técnica, pero sobre todo, lo más importante es la decisión. La decisión que nos impulsa a querer hacerlo.

Supongo que cuando estás a punto de saltar al vacío con un traje de ardilla practicando el *wingfly*, la única separación

¹ Hellen Sëller (1820-1968), autora, activista política estadounidense.

que hay entre tú y el salto es tu decisión por saltar. Es un gran paso.

Ha muerto Álvaro Bultó, un ejemplo de decisión. Amante de los deportes de riesgo, practicó con pasión muchos. Entre otros logros, batió el récord del mundo en caída libre (6'45"), el lanzamiento se produjo desde un avión C.130 del Ala 31, a 30.000 pies de altura sobre la playa de Las Canteras, en la Isla de Gran Canaria; escaló la pared más alta del Ártico en Groenlandia; cruzó el estrecho de Gibraltar en dirección Norte, tras saltar sobre las costas de Africa a 35.000 pies desde un C.130 del Ejército del Aire; planeó

20,44 Km y se mantuvo 6'04" en caída libre (2005) alcanzando la mayor distancia de vuelo libre humano hasta esa fecha; fue el primer español en volar sobre el Polo Norte en traje de alas (2006) y fue uno de los primeros en saltar en paracaídas en la Antártida (2007). Por este singular reto, el Proyecto Alas, del que Álvaro era líder, fue galardonado, junto con el EADA (Escuadrón de Apoyo al Despliegue Aéreo) y la Fuerza Aérea Argentina con el Premio Especial de Reconocimiento otorgado por el Ejército del Aire como distinción a quienes hacen valer el nombre del Ejército del Aire en el mundo. Y como colofón a la exitosa colaboración del Proyecto Alas con el Ejército del Aire, el JEMA impuso a sus miembros (Álvaro Bultó, Santi Corella y Toni López) la Cruz del Mérito Aeronáutico. Álvaro también participó en varias ediciones del Rally Dakar y en campeonatos de motocross, dirigió eventos deportivos y fue uno de los fundadores de Media Sports Marketing.

Los editores de la Revista de Aeronáutica y Astronáutica me han pedido escribir unas líneas de despedida a nuestro querido amigo, y colega en la creación del Proyecto Alas, Álvaro Bultó, fallecido hace algunas semanas en los Alpes suizos mientras practicaba *wingfly*. Me he sentido muy honrado del encargo, por la gran humanidad del personaje que estamos despidiendo. Pero también me he sentido muy perturbado, por temor a no acertar a dar con el tono de estas palabras. En una revista de temas aeronáuticos, tal vez se esperaba que hiciera un análisis más o menos sesudo de su relación con el mundo de la aeronáutica y el paracaidismo. O tal vez el hilo conductor debía ser el de su reconocido aporte al mundo de los deportes extremos. Pero creo que ello haría de estas palabras un asunto demasiado local. Así las cosas, mi Pepito Grillo particular me dijo algo muy sencillo: céntrate en la persona!

Álvaro fue un hombre íntegro, sencillo, humano, servicial, humilde, firme, flexible y cariñoso. Él trataba a todos por igual. Su sonrisa rompía los hielos más duros. Dotado de un natural instinto, pareciese que hubiera estudiado la diplomacia vaticana, resolvía difíciles conflictos con una sencillez pasmosa. Su principal característica fue la conformación de equipos de trabajo con proyectos autónomos, que él estimulaba permanentemente. Le gustaba delegar, y apoyaba firmemente a sus equipos. Como para él lo principal siempre fueron las personas, se preocupaba y esmeraba por inventar muchas ocasiones de encuentro social en las que se generaban fuertes lazos de amistad y compromiso con el proyecto común. Recuerdo que cuando le advertía de los posibles peligros de sus hazañas, siempre me contestaba: "Déjame volar, mi general, aunque tropiece con el cielo".

Pero hay una faceta que es la que se me hace más patente cuando lo recuerdo: tenía un sentido del humor exquisito. Las reuniones de trabajo eran interrumpidas frecuentemente por bromas y carcajadas. Se

trabajaba bajo gran tensión, pero en un ambiente muy alegre. En una oportunidad, el gestor de uno de sus proyectos nos dio un *briefing* dando cuenta de todas las bondades del proyecto y ofreció sus disculpas por los posibles errores cometidos. Luego pidió a los presentes decirle si había algo que no le hubiera gustado. Silencio, algo tenso. Álvaro, pide la palabra y dice: "Bueno, de tu gestión la verdad que no tengo nada que objetar, y más bien al contrario... pero hay algo que no me gusta de ti". Todos los presentes se quedaron atónitos, el



Roberto González Cano

gestor, algo turbado, dice, "¿Y qué sería?". "¡Tus camisas!", responde Álvaro, muerto de la risa, desatando la hilaridad de todos. Así era Álvaro Bultó. Recuerdo que siempre llevaba en la cartera una estampilla con un poema que en Navidad su padre regalaba a los trabajadores de la fábrica. Recuerdo también que en cada comida que hacíamos pedía olivas y pechuga de pollo a la plancha, quizá para mantener su magnífica figura de deportista con leve tono de playboy.

La última vez que lo vi caminaba con una aparatosa escayola en una pierna, consecuencia de un salto fallido en las Playas de Benidorm; lo encontré frente al

Cuartel General del Aire, dispuesto a entrar en el patio central y asistir a los Premios Ejército del Aire 2012. "Com és que ha anat?" me preguntó con su característica risa. Siempre me saludaba así, pues me decía que esas eran las únicas palabras en catalán que conocía. Bien sabía yo que era una broma. Seguidor del Español de Barcelona, amaba Cataluña con pasión. Después de una muy breve conversación, me respondió: "Vine a agradecer al Jefe de Estado Mayor el apoyo y cariñoso trato que todo el personal del Ejército del Aire siempre me ha mostrado". Más serio, me habló de su amor por el Ejército del Aire, y de lo bien tratado que se había sentido toda la vida por éste y sus autoridades. Este pequeño gesto refleja cómo era este hombre bueno. Caminó con su pierna escayolada, una de las últimas veces, para ir a agradecer la bondad de otros.

Álvaro era amigable, cercano, feliz. Siempre líder. Siempre con un ardiente deseo de volar. Incansable, "descansar es empezar a morir", dijo. Lo cierto es que murió haciendo lo que quería. Decidiendo lo que quería de su vida. Aceptando derrotas y victorias. Conociendo las consecuencias. Los accidentes pasan. Murió feliz.

Gracias Álvaro, por el regalo de tu amistad, por el regalo de tu cariñosa compañía, por ayudarnos a ser mejores personas, por tu fe, por dejarnos un recuerdo tan limpio, por tu sonrisa amplia y transparente, por tu risa fácil e inteligente, por creer en el vuelo como disciplina de lo humano. Gracias por todos tus regalos. Hasta siempre.

*Alza el vuelo, Álvaro, hazte crecer las alas
y cruza los espacios y los tiempos,
olvida el suelo y salta
donde nacen la vida y la esperanza²*

D.E.P. Álvaro Bultó

MANUEL MESTRE BAREA
Teniente General de Aviación

² Versión libre de un verso de Antonia Álvarez.



PREMIO GENERAL DEL AIRE SANTOS PERALBA AL 43 GRUPO

El 4 de junio, la villa de Bayona entregó el III Galardón general del aire Santos Peralba al 43 Grupo de Fuerzas Aéreas del Ejército del Aire, en reconocimiento a su labor en la lucha contra los incendios forestales durante más de 40 años.

El alcalde de Bayona, Jesús Vázquez Almuiña, destacó lo siguiente:

“Todos somos conscientes de que su intervención no solo salva vidas, sino que nuestro entorno natural y medioambiental estaría en peligro de muerte sin su existencia”.

Los actos comenzaron con un sencillo y emotivo homenaje a la figura del general del aire Santos Peralba en la rotonda que lleva su nombre, donde se hizo la ofrenda de una corona de flores en el monolito, mientras un avión de la unidad realizaba una pasada. Posteriormente, el coro-

nel jefe del 43 Grupo José Pedro Perales Prieto recogió en nombre de su unidad el citado premio, entregado en el salón de plenos del Ayuntamiento de la ciudad.

Al acto institucional acudieron, además de los máximos representantes de la ciudad, una representación del Ejército del Aire encabezada por el

general jefe del Mando Aéreo General teniente general Miguel Romero López y los tenientes generales Gonzalo Ramos Jácome y Fernando Lens Astray.

Este tercer galardón, instituido por el ayuntamiento en 2008, se otorga a personalidades, colectivos o entidades que contribuyan o hayan contribuido al conocimiento y desarrollo de la aviación, o presten servicios relevantes a la sociedad a través de la aviación. Ha sido otorgado por primera vez a una Unidad; los anteriores galardonados fueron los hoy exjefes de Estado Mayor del Aire, generales del Aire Francisco Fernández de la Vega y José Jiménez Ruiz.

Para el 43 Grupo ha supuesto un gran honor la concesión de este premio, en cuanto a reconocimiento a su labor y por su estrecha relación con Galicia; se trata del único destacamento que se ha mantenido a lo largo de los años de existencia del Grupo.



EL JEMA VISITA EL ALA 11

El 5 de junio, el jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire (JEMA) general del aire F. Javier García Arnaiz, viajó hasta la Base Aérea de Morón de la Frontera (Sevilla) para realizar una visita oficial al Ala

11. A su llegada se le rindieron los honores que por ordenanza le corresponden. La Fuerza estaba formada por personal del Ala 11, de la UME y del Cuerpo de Marines estadounidenses, todos ellos destinados en dicha Base Aérea.

El JEMA pudo conocer de primera mano cómo se reali-



zan las misiones de vuelo en el Eurofighter y el P-3 Orion, así como recorrer las diversas instalaciones y conversar con el personal que desarrolla su labor en esta base del Ejército del Aire.

El Ala 11, en concreto su 113 Escuadrón, es la unidad en la que se forman todos los

pilotos de Eurofighter del Ejército del Aire y de otras fuerzas aéreas aliadas. De otra de sus unidades, el 22 Grupo, cabe destacar que mantiene desplegado en Yibuti uno de sus P-3 Orion, en el marco de la operación Atalanta de lucha contra la piratería en el océano Índico.

ACTIVIDAD ESTIVAL DE LA ESCUELA DE UAS

A pesar de que el 28 de junio, con la clausura del segundo curso de obtención UAS tipo I, se dio por concluido oficialmente el curso académico 2012-2013, la escuela de UAS tampoco cierra por vacaciones y continúa desarrollando actividades relacionadas con los Sistemas Aéreos Pilotados Remotamente, RPAS (término que tiende a reemplazar al de Sistemas Aéreos No Tripulados UAS) hasta el inicio del próximo curso en septiembre, al objeto de seguir adquiriendo experiencia en este campo.

En ese sentido, profesores del GRUEMA se han desplazado al aeródromo de Rozas (Lugo) para partici-

par de los vuelos de ensayo del ATLANTE que la empresa Cassidian está llevando a cabo.

También está previsto continuar con los vuelos de prueba del mini UAS MANTIS de la empresa INDRA en la zona de Taragudo, en Salamanca, bajo la atenta presencia de profesores de la Escuela de UAS.

Finalmente, se han llevado a cabo unos vuelos de demostración del mini UAS Wasp de la empresa norteamericana AeroVironment (fabricante también del RQ-11 B RAVEN) en el polígono de tiro de Bardenas de cara a una posible adquisición por parte del Ejército del Aire de varios de estos sistemas.



PARTICIPACIÓN DEL ALA 12 EN LOS ACTOS DE DESPEDIDA DEL F-4F "PHANTOM" EN EL ALA DE CAZA 71 RICHTHOFEN EN ALEMANIA

El 28 de junio, invitados por la Luftwaffe, aviones y pilotos del Ala 12 participaron en los actos organizados en la Base Aérea de Wittmundhafen (Alemania), con motivo del último vuelo del F-4F Phantom de esa unidad.

El Ala 71 recibió el título honorífico de "Escuadrón Richt-



hofen" en 1961. Desde su creación en 1959, casi al mismo tiempo que el Ala 12, ambas unidades han vivido vicisitudes muy parecidas y cronológicamente paralelas. Fueron dotadas de F-86 Sabre, sustituidos posteriormente por F-104 y finalmente con F-4F Phantom, avión que ha estado en servicio cuarenta años y que, durante el periodo de coincidencia con los del Ala 12, supuso una colaboración muy estrecha entre ambas unidades. A partir de la baja del Phantom la unidad se transformará al Eurofighter.

En la actualidad, el Ala 12 cuenta con un piloto de intercambio que proviene de esta unidad, manteniendo los lazos con la misma.

Los actos incluyeron una jornada de puertas abiertas y un vuelo de cuatro F-4 decorados para la ocasión, que dieron una última pasada escoltados por aviones Eurofighter. También se pudo disfrutar de una réplica del Fokker DR-I, el mítico avión que voló el Barón Rojo.

RELEVO DE MANDO Y ENTREGA DE CERTIFICADOS A LOS ALUMNOS DEL CURSO DE HELICÓPTEROS EN LA BASE AÉREA DE GRANADA

El 28 de junio tuvo lugar, en la Plaza de Armas de la Base Aérea de Armilla, el acto de relevo de mando y toma de posesión del jefe de la Base Aérea de Armilla, jefe del Ala 78 y Comandante Militar Aéreo del Aeropuerto de Granada.

La Base Aérea amaneció engalanada, y el tiempo no defraudó en la celebración de un acto tan importante para la Unidad. Bajo un sol radiante dibujado sobre un cielo azul, dio comienzo el acto en el que, aparte del relevo de mando, también tuvo lugar la entrega de certificados a los alumnos que finalizaron con aprovechamiento los cursos de vuelo en helicóptero y la entrega de condecoraciones al personal de la Unidad acreedor de dichas distinciones.

A las once en punto de la mañana, daba comienzo el acto, que presidido por el teniente general Miguel Romero López, Jefe del Mando Aéreo General, concentraba en la Plaza de Armas de la

Base Aérea de Armilla y Ala 78 a todo el personal destinado en la Unidad, a las principales autoridades de la ciudad de Granada y provincia, y como no, a los amigos y familiares de los coroneles saliente y entrante que quisieron acompañarles en este entrañable acto.

La secuencia comenzó con la entrega de certificados a los nuevos pilotos de helicóptero formados en la Base Aérea, el 114º Curso Instrumental de Helicóptero, compuesto por seis oficiales del Ejército de Tierra y tres de la Armada. Recogieron sus diplomas a la vez que se distinguía al alumno con mejor nota, alférez de navío Nicolás Montoro Delhasse, con un obsequio. Tras éstos, dos pilotos de las Fuerzas Aéreas argentinas, recogieron sus correspondientes diplomas que daban crédito a su formación como pilotos del Curso Básico de Piloto de Helicóptero.

Durante la ceremonia de imposición de condecora-



ciones se entregó un recuerdo al personal que habiendo estado destinado en la Base Aérea, pasó a la situación de retiro o reserva en el último año.

Para finalizar, tras leerse la Orden por la que se nombraba al coronel José A. Ayllón García jefe de la Base Aérea de Armilla, jefe del Ala 78 y comandante militar aéreo del Aeropuerto de Granada, este juró su cargo ante la Constitución española, haciéndose así con el mando de esta prestigiosa unidad y sucediendo al coronel Julián Roldán Martínez.

RECEPCIÓN DEL EF-18 "SOLO-FLIGHT PILOT'S TRAINER MLU" DEL ALA 15

El 2 de julio, se realizó la entrega por parte del Grupo de Material al Grupo de FF.AA. del Ala-15 del "SOLO-FLIGHT PILOT'S TRAINER MLU" ("carrito de sueltas").

Desde la llegada del EF-18 al Ala 15, ha sido tradicional la celebración de la "suelta" (primer vuelo solo) de los pilotos en instrucción, una vez completado el plan 1. Durante dicho acontecimiento, se traslada al piloto



en el "carrito" desde el avión hasta el edificio de la línea, donde es recibido por los pilotos del Ala, y se le moja convenientemente.

Paralelo al proceso de MLU sufrido por los EF-18 de esta unidad, y dada la obsolescencia en que se encontraba el vehículo en

cuestión, integrantes del taller AGE del Grupo de Material, decidieron acometer el "retrofit" del mismo, logrando una mejora considerable de su aspecto y prestaciones.

El acto de entrega en sí, simbolizó la sinergia existente entre los Grupos de Material y de FF.AA., en aras de la consecución de un objetivo común.

Asimismo, se aprovechó la oportunidad para celebrar en un ambiente de confraternización la entrada del verano y la conclusión con éxito del ejercicio "ARTIC TIGER MEET".

EL GRUPO AÉREO EUROPEO SE REÚNE EN EL CUARTEL GENERAL DEL EJERCITO DEL AIRE

El 3 de julio, en el Cuartel General del Ejército del Aire, tuvo lugar la reunión anual de Jefes de Estado Mayor del Aire de los países integrantes del Grupo Aéreo Europeo (EAG). La reunión de este año fue presidida por el general del aire F. Javier García Arnaiz (JEMA), quien estuvo acompañado por sus homólogos de Bélgica, Francia, Alemania, Italia y Países Bajos y el segundo jefe del Mando de Operaciones Aéreas británico.



El EAG es una organización militar que tiene como objetivo prioritario potenciar las capacidades operativas de las Fuerzas Aéreas de los siete países europeos que la integran, de

modo que puedan desarrollar operaciones con intereses comunes, sobre todo, a través de mecanismos que mejoren la interoperabilidad a nivel táctico y operacional. Esta orga-

EL MINISTRO DE DEFENSA PRESIDE EL ACTO DE ENTREGA DE REALES DESPACHOS A LOS NUEVOS OFICIALES DEL EJÉRCITO DEL AIRE

El 4 de julio el ministro de Defensa, Pedro Morenés, presidió, en la Academia General del Aire, el acto de entrega de Reales Despachos a los 81 nuevos oficiales del Ejército del Aire.

A su llegada y tras recibir los honores de ordenanza, Pedro Morenés pasó revista al Escuadrón de Alumnos acompañado por el jefe de Estado Mayor del Aire, general del aire Francisco Javier García Arnaiz.

El acto se inició con la acción de acción de gracias a cargo del arzobispo castrense, Juan del Río. A continuación tras el relevo de abanderado, el ministro de Defensa hizo entrega del Real Despacho e impuso la Cruz del Mérito Aeronáutico al número uno de la LXIV promoción del Cuerpo General, teniente Mario Peña Pascual y entregó cinco menciones honoríficas a alumnos pertenecientes a distintas promociones.

Posteriormente, el ministro entregó el despacho de teniente honorario a los familia-

res del teniente Eduardo Francisco Castilla Rodríguez –fallecido en accidente de aviación durante un vuelo de instrucción el 26 de abril de 2012– que pertenecía a la LXIV promoción y que habría recibido hoy su Real Despacho junto con sus compañeros.

Por último, Pedro Morenés hizo entrega de una Cruz del Mérito Aeronáutico con distintivo amarillo, al alférez alumno de 5º curso, Sergio Santamaría de Felipe, integrante de la promoción que recibió sus despachos hoy,

herido tras haber sufrido un accidente aeronáutico en la Base Aérea de Talavera.

Tras la lectura de la última lección del curso académico, por parte del director, coro-



nel Emilio J. Gracia Cirugeda, finalizó el acto con el tradicional desfile aéreo y terrestre en el que participó la Patrulla Águila y el Escuadrón de alumnos, y con el



homenaje a los que dieron su vida por España.

Este año han recibido su despacho 76 hombres y cinco mujeres, alumnos de la LXIV promoción del Cuerpo General e Intendencia, de la XXI promoción de la escala de oficiales del Cuerpo de Ingenieros y de la XVIII de la escala técnica del mismo cuerpo.



noticario noticario noticario



ENTREGA DE DESPACHOS EN LA ACADEMIA BÁSICA DEL AIRE

Javier García Arnaiz, entre otras autoridades civiles y militares, en un acto marcado por el luto oficial debido al

trágico accidente de autocar acaecido el 8 de julio en la provincia de Ávila.

Los protagonistas, 40 damas y 120 caballeros alumnos celebraron el acto en la plaza de armas de la Acade-



mia. Tras la entrega de los despachos de sargento, el director de la Academia, coronel Lucas Manuel Muñoz Bronchales impartió la última lección del curso en la que destacó que con esta promoción termina el antiguo plan de estudios de la ABA en el que se han formado 3.404 sargentos del Ejército del Aire desde el año 1992.



El 9 de julio, su Alteza Real el Príncipe de Asturias presidió la entrega de despachos de la XXI promoción de la Academia Básica del Aire (ABA) ubicada en el aeródromo militar de León.

El Príncipe de Asturias estuvo acompañado por el presidente de la Junta de Castilla y León, Juan Vicente Herrera Campo, el ministro de Defensa, Pedro Morenés Eulate, y el jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire, F.



El Príncipe de Asturias entregó el despacho de sargento al número uno de la promoción, Alejandro Polo Lucas.

El acto finalizó con un desfile terrestre y aéreo de las fuerzas participantes de la Academia y cuatro aviones E-25 (C-101) pertenecientes al Grupo de Escuelas de Matacán de Salamanca.

RELEVO EN LA JEFATURA DE LA B.A. DE GETAFE Y ALA 35

El 9 de julio tuvo lugar el acto de toma de posesión de la Jefatura de la B.A. de Getafe y del Ala 35 por parte del coronel Ramón Llovera Ataz, cesando en la misma el coronel Juan José González Arroyo.

El acto fue presidido por el general jefe del Mando Aéreo de Combate, teniente general Eugenio M. Ferrer Pérez, asistiendo al mismo numerosas autoridades militares, miembros de la corporación municipal del Ayuntamiento de Getafe, así como directivos de la factoría EADS de Getafe.

Las fuerzas participantes en el acto estuvieron constituidas por Escuadra de Gastadores, Unidad de Música del MAGEN y Escuadrilla de Honores del Ala 35, quienes rindieron los correspondientes honores de ordenanza al general jefe del MACOM.

Una vez finalizado el acto castrense, se procedió a la firma del acta de relevo en la sala de juntas del edificio de jefatura de la Base.



4.000 HORAS DE VUELO A BORDO DEL F-5

El 11 de julio el teniente coronel Jesús Antonio Caballero Calzada, jefe del Grupo de Estudios y Fuerzas Aéreas del Ala 23, cumplió 4.000 horas de vuelo en avión F-5.

El vuelo con el que se realizó dicho número de horas de vuelo consistió en una misión de interceptaciones aire-aire, dentro del Plan de Instrucción nº 2 de los profesores destinados recientemente al Ala nº 23.

El teniente coronel Caballero ha volado el avión F-5

en sus versiones A/RF/B/M desde el año 1987, en que fue destinado al Ala nº 23 como alumno, continuando con dicho sistema de armas posteriormente en el Ala nº 21 (Base Aérea de Morón), CLAEX (Base Aérea de Torrejón) y finalmente en el Ala nº 23 (Base Aérea de Talavera la Real) como profesor, donde se encuentra destinado desde el año 1993.

Obtener, a título individual, las 4.000 horas de vuelo en F-5 es un hito extraordinario. Probablemente sea la primera vez que se logra en el seno del Ejército del Aire.



RELEVO DE MANDO EN LA JEFATURA DEL CENTRO LOGÍSTICO DE ARMAMENTO Y EXPERIMENTACIÓN

El 11 de julio tuvo lugar el relevo de mando de la Jefatura del Centro Logístico de Armamento y Experimentación (CLAEX), en la Base Aérea de Torrejón.

El acto fue presidido por el general jefe de la Dirección de Sistemas de Armas del Mando de Apoyo Logístico, general de división Francisco Molina Miñana, el cual, recibió novedades y le fueron rendidos los honores de ordenanza, antes de pasar revista a la fuerza de a pie.

Una vez concluida la lectura de la orden de nombramiento, la referida autoridad dio posesión del mando al coronel José Luis Pardo Jario, mediante la fórmula reglamentaria, cesando en el mismo el coronel Pedro A. Muñoz Fernández.

Seguidamente se interpretó el himno del Ejército del Aire y se rindió un sentido homenaje a los caídos. El acto finalizó con un desfile de las fuerzas participantes.

Concluida la ceremonia, el general Molina, acompañado por los coroneles saliente y entrante, se dirigió al despacho de Jefatura de la Unidad para la firma de las actas de la entrega administrativa del Centro Logístico de Armamento y Experimentación y finalizar así el relevo.

RELEVO DE LA JEFATURA DEL GRUPO DEL CUARTEL GENERAL DEL MANDO AÉREO DE CANARIAS Y ACAR "LAS PALMAS"

El 12 de julio tomó posesión como jefe del Grupo del Cuartel General del Mando Aéreo de Canarias y jefe del Acuartelamiento Aéreo de Las Palmas el coronel Rafael Sahagún Schwartz. El acto tuvo lugar en el Grupo del Cuartel General del MACAN.

Fue presidido por el general jefe del Mando Aéreo de Canarias, general de división Javier Salto Martínez-Avial, y contó con la presencia de diversas autoridades civiles y militares, así como representantes del mundo cultural y empresarial.

Tras rendir los honores de ordenanza y pasar revista a las fuerzas participantes, compuestas por Escuadra de Gastadores, Escuadrilla de Honores y Unidad de Música del Grupo del Cuartel General del Mando Aéreo de Canarias, se dio lectura a la resolución en la que fue designado para el cargo. Acto seguido el coronel Sahagún hizo juramento de cumplir fielmente las obligaciones del cargo.

Después de una alocución del general Salto, el acto finalizó con un desfile terrestre por parte de las fuerzas participantes.



noticario noticario noticario

10 AÑOS DEL T-22 EN EL EJÉRCITO DEL AIRE

El 14 de julio se cumplieron los 10 años de la entrada en servicio del T-22 (Airbus 310) en el 45 Grupo de Fuerzas Aéreas. Estos aviones, procedentes de Air France y adquiridos en virtud de un contrato con EADS-CASA, fueron transformados a configuración VIP por la empresa francesa.

El T22-1 (45-50), el primero de los dos que actualmente operan en la Unidad, realizó su



primer vuelo operativo el 30 de julio de 2003, en un vuelo a Gando comandado por el coronel Ángel Mazo Dapena, jefe de la unidad en ese momento.

Durante todo este tiempo, el T22-1 ha realizado más de 5.100 horas de vuelo recorriendo los cielos de todo el mundo y transportando a numerosos destinos a los miembros de la Casa Real y las más altas autoridades del Gobierno, así como en diversas misiones de aeroevacuación y de apoyo a la JMOVA.

TOMA DE POSESIÓN GRAL. DE BRIGADA ORLANDO FERNÁNDEZ JIMÉNEZ

El 16 de julio tuvo lugar en la Plaza del Sabre del Ala 12 de la Base Aérea de Torrejón, el acto de toma de posesión del general de brigada del Cuerpo General del Ejército del Aire Orlando Fernández Jiménez, como jefe de la Base Aérea de Torrejón y de la Agrupación de dicha Base.

El acto estuvo presidido por el general jefe del Mando Aéreo General, teniente general Miguel Romero López. Asistieron diversas autoridades militares y civiles de la localidad, entre los que cabe destacar la presencia del alcalde de Torrejón, Pedro Rollán.

Las fuerzas que participaron en el acto estaban constituidas por la Escuadra de Gastadores y una Escuadrilla de Honores de la Agrupación Base Aérea de Torrejón, la Bandera de la Escuela de Técnicas Aeronáuticas, los guiones y banderines de la Unidades ubicadas en la Base y la Unidad de Música y Banda del MAGEN.

Tras el correspondiente homenaje a los que dieron su vida por España, el acto finalizó con el desfile de las fuerzas participantes.



150.000 HORAS DE VUELO DE EF-18 EN EL ALA 15

Marte 45, check gear down, wind calm, you're clear to land on runway 30R. Eran las 08:57Z del 17 de julio y el Ala 15 completaba de esta forma 150.000 horas de vuelo en material C.15. Era el líder de la formación Marte-45, formada por 2 EF-18, que realizaba una misión de adiestramiento de Combate Aéreo Táctico, TCA, contra el Ebro-71 que realizaba una misión de instrucción del 32 Curso de Conversión Operativa a Material

C.15. El momento ha quedado inmortalizado con una fotografía del piloto, capitán Bernal, asistido por el mecánico y el armero de línea, sargento Fuertes y sargento 1º. Martín, respectivamente, que representan a todos los miembros del Ala 15.

Han pasado exactamente 27 años y siete días desde que aquel lejano 10 de julio de 1986 tomaran tierra en la base aragonesa los 4 primeros C.15 en vuelo directo desde

St. Louis en Estados Unidos. El Ala 15 ha participado desde entonces en los ejercicios más exigentes con objeto de obtener las más al-



tas cotas de operatividad y poder ofrecer al Ejército del Aire una Unidad capaz de realizar la misión encomendada de forma impecable. Prueba de ello son las operaciones reales en las que ha participado: durante ocho años desde la base italiana de Aviano en los Balcanes y, más recientemente haciendo cumplir las resoluciones de Naciones Unidas sobre Libia, desde la de Decimomannu en Cerdeña. Además de la misión permanente de Defensa Aérea que realiza de forma rotatoria desde el Barracón de Alarma.

El jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire, el jefe del Mando Aéreo de Combate, y un largo etcétera de pilotos de caza del Ejército del Aire han contribuido a realizar estas 150.000 horas de vuelo, ya que no solo los destinados en el Ala 15, sino también los de las Alas 12, 46 y, en su momento, el Ala 11 han recibido la instrucción en EF-18 en el 153 Escuadrón. Y todo ello con la impecable labor de todo el personal especialista del Grupo de Material que ha sido capaz de generar las horas de vuelo, con una ingente cantidad de horas de trabajo en los talleres y hangares de la unidad, y expuestos también a la ardua climatología aragonesa en la plataforma de aparcamiento.

Con este hito queda patente el tremendo espíritu de unidad del que han hecho gala desde los Jefes del Ala hasta el más moderno de los soldados del Ala 15, pasando por el personal civil que han pertenecido a la unidad durante estos 27 años, a los que les une la excelencia en todo aquello que llevan a cabo, con la acometividad del tigre que lucen en su emblema, herencia del Ala de caza nº2, y que ya cumple la nada desdeñable cifra de 57 años.

TOMA DE POSESIÓN EN EL ACUARTELAMIENTO AÉREO DE BARDENAS

El 17 de julio, se llevó a cabo en el Acuartelamiento Aéreo de Bardenas el acto de toma de posesión de la jefatura del Acuartelamiento y Polígono de Tiro de las Bardenas Reales, a cargo del teniente coronel José Joaquín Cobarro Gómez, relevando al comandante jefe interino Miguel Ángel Mínguez Alonso, interinidad que ostentaba por



haber pasado a la situación de reserva recientemente el Coronel Francisco Javier Feijoo Jiménez. El Acto al que acudieron autori-

dades civiles y militares de la región, fue presidido por el general jefe de la Base Aérea de Zaragoza Francisco Javier López.

5.000 HORAS DE VUELO DEL DESTACAMENTO ORIÓN DEL EJÉRCITO DEL AIRE EN LA OPERACIÓN ATALANTA

El 19 de julio se cumplieron las 5.000 horas de vuelo del Destacamento Orión en la Operación Atalanta de la Unión Europea. La toma de tierra del P.3M-12 del Grupo 22 a las 15:05 horas locales, culminaba

mismo Cuerno de África.

El primer vuelo del Destacamento Orión en la Operación Atalanta tuvo lugar el 27 de enero de 2009, y desde entonces, el Ejército del Aire español ha sido la única fuerza de la Unión Europea que

sentido hay que hacer mención especial a que esta rotación de tipos de avión no ha mermado en absoluto la eficacia del destacamento, sino que lo ha enriquecido, demostrando así el gran nivel de preparación y adiestramiento de las unidades implicadas.

Durante esta efeméride, el destacamento estaba realizando el periodo de solape entre los contingentes 16 y 17, y las tripulaciones 29 y 30, dándose la circunstancia de que parte de la tripulación del D.4 VIGMA también se encontraba a bordo del P.3 Orión durante la misión, ya que el primer tipo de aeronave se hará cargo de la operación a partir del 21 de julio.

El Destacamento Orión tiene reconocido su prestigio internacional no solo por la elevada calidad de los productos que obtiene, sino también por su elevada operatividad y flexibilidad de respuesta, habiendo realizado sin interrupción el 100% de las misiones encomendadas desde el mes de marzo de 2012, gracias a la preparación, esfuerzo y dedicación del personal de mantenimiento y de todos aquellos que contribuyen al éxito de la operación.



con éxito la misión número 676 encomendada a este Destacamento del Ejército del Aire en Yibuti. Durante este vuelo, el "CISNE" realizó una misión de reconocimiento de posibles asentamientos piratas en la costa noreste de Somalia, en el

ha mantenido un avión de patrulla marítima en permanencia dentro de las operaciones contra la piratería. Para mantener esta continuidad se han utilizado tanto los aviones P.3 Orión del Ala 11 como los aviones D.4 VIGMA de las Alas 48 y 49. En este

noticario noticario noticario

RELEVO EN DEL DESTACAMENTO ORIÓN

El 21 de julio se realizó el acto de relevo entre los contingentes XVI y XVII del destacamento Orión del Ejército del Aire en la Operación ATALANTA.

El acto estuvo presidido por el 2º jefe del Centro de Operaciones Aéreas del Mando Aéreo de Combate, coronel Ángel Fernández de Andrés. En su alocución, el coronel Fernández de Andrés destacó la relevancia de la misión realizada por el destacamento Orión y agradeció al contingente saliente el esfuerzo realizado en estos últimos cuatro meses. Igualmente, transmitió al contingente entrante la importancia de mantener el mismo espíritu de servicio y dedicación que adorna a este destacamento desde su comienzo. También destacó



que España es el único país que ha mantenido un avión de vigilancia marítima permanentemente en la zona de operaciones desde el comienzo de la operación ATALANTA.

El contingente saliente, al mando del teniente coronel José Manuel Cuesta Casquero, finalizó su periodo en zona de operaciones tras haber cumplido con el 100 % de las misiones asignadas, dando así continuidad a la excelente labor realizada por el Destacamento Orión desde su despliegue.

El contingente entrante, al mando del teniente coronel Luis González Campanero, contará con el avión D.4 VIGMA, que sustituye al P.3M Orión. Es de significar que el cambio de plataforma no afecta al desarrollo de las misiones dado que las capacidades de vigilancia marítima de superficie de ambos aviones son equivalentes.



PRIMERA MISIÓN DEL T.21 DEL DESTACAMENTO MARFIL A BURKINA FASO

El 24 de julio, el T.21 del Destacamento "Marfil" con base en Dakar (Senegal), llevó a cabo un vuelo con destino al aeropuerto internacional de Bobo-Dioulasso, segunda ciudad en

importancia de Burkina Faso, después de la capital Uagadugú.

El vuelo, de cuatro horas de duración, estuvo al mando del capitán David Martínez Guillen del Ala 35. La tripula-

ción española la completaba personal del Ala 35 de Getafe y del EADA (Escuadrón de Apoyo al Despliegue Aéreo) con base en Zaragoza.

Está misión se encuadra dentro de la operación "Serval", y consistió en el transporte de tropas paracaidistas

francesas a este país africano. El cometido de estas tropas es instruir a miembros de las Fuerzas Armadas de Burkina Faso, país que junto a otras diez naciones africanas, aportan unos 500 efectivos a las operaciones de apoyo a Mali.



HABILITACIÓN DE PILOTOS DEL 802 ESCUADRÓN EN BUQUES DE LA ARMADA ESPAÑOLA

El 25 de julio, se llevó a cabo un ejercicio de habilitación de dos pilotos de helicópteros del 802 Escuadrón en tomas en buques de la Armada pertenecientes al Mando Naval de Canarias. Se realizaron ocho tomas por piloto (un total de 16) en el BAM (Buque de Acción Marítima) Tornado P-44. Presenció el desarrollo del ejercicio a bordo del buque el jefe del 802 Escuadrón, teniente coronel Otón.

Anteriormente, se había desarrollado el curso teórico durante dos días en las instalaciones de la Base Aérea de Gando, contándose para ello con la presencia de tres instructores de la Armada.

Estos dos pilotos habilitados serán los encargados de instruir al resto de la unidad una vez que reciban de la



Armada la notificación de su habilitación. Esta habilitación es válida para tomas en con-

diciones visuales diurnas, pero se espera que, en breve, las calificaciones del per-

sonal evolucionen hacia la capacidad de operación en ambiente nocturno, así como la capacidad de repostaje en buques. De este modo se multiplica el potencial y la capacidad de proyección de los helicópteros de la unidad.

La colaboración entre la Armada y el Ejército del Aire dentro de las zonas de su competencia es fluida y continua. Esta habilitación surge como respuesta al interés operativo de ambos. El 802 Escuadrón es la primera y, por ahora, única unidad del Ejército del Aire en conseguir tal acreditación.

Próximamente se procederá a firmar una carta de acuerdo coordinando los límites de viento, relativo y real, para después proceder al estudio del repostaje de combustible JP-5 (combustible alternativo para HD-21) por gravedad, para lo que será necesario parar motores, "trincando" el helicóptero firmemente a la cubierta del buque.



1.000 HORAS DE VUELO DEL D.4 EN LA OPERACIÓN ATALANTA

Acumuladas a lo largo de sus diversas participaciones, los aviones D.4 VIGMA del Ejército del Aire han alcanzado la cifra de 1.000 horas de vuelo cumpliendo en la operación EU ATALANTA.

Con este hito el D.4 se puede considerar ya un veterano en la operación, en la que ha demostrado sus excelentes capacidades para la vigilancia marítima. La rotación entre los aviones D.4 VIGMA y P.3M

no ha mermado en absoluto la eficacia del Destacamento Orión sino que lo ha enriquecido, demostrando así el gran nivel de preparación de las unidades del Ejército del Aire implicadas en esta operación.

Coincidiendo con la celebración de este hito, el Destacamento Orión recibió la visita informal del segundo comandante de la operación EU ATALANTA, contralmirante Jean Martens. En la visita, que duró tan solo unos minutos, el contralmirante Martens felicitó al Destacamento por la gran labor realizada a lo largo de su participación, resaltando la gran calidad de los productos ISR. Además de las instalaciones del destacamento, visitó el avión D.4 VIGMA quedando gratamente impresionado por sus capacidades y mostrando su interés en hacer una visita más pausada que le permita conocerlo más en profundidad.

Un éxito más del D.4 VIGMA del Ejército del Aire, ya veterano de la operación ATALANTA.

noticario noticario noticario



EL EADA PARTICIPA EN LAS PRUEBAS DEL A400M

El desarrollo del programa A400M lleva consigo la realización de multitud de pruebas y ensayos en vuelo, entre los cuales ocupa un lugar destacado la operación de la aeronave en pistas no preparadas y el lanzamiento de paracaidistas. En ambas áreas colabora activamente el Escuadrón de Apoyo al Despliegue Aéreo (EADA), que resultan fundamentales para alcanzar la plena operatividad de este avión y que, entre otras capacidades, tendrá también la de realizar misiones de transporte aéreo táctico.

Concretamente para la operación del A400M en pistas no preparadas, entre los días 7 y 14 de agosto, y dentro del Convenio marco de colaboración suscrito entre el Ejército del Aire y EADS/CASA, el EADA participó en los cometidos de activar la zona de aterrizaje L/Z (Landing Zone) en la pista del Aeródromo Militar de Ablitas, mediante un equipo CCT (Combat Control Team), así como con personal de seguridad. De este modo los equipos CCT del EADA han tenido la responsabilidad de efectuar el reconocimiento, balizaje y Control Táctico de Combate en la L/Z.



Asimismo, personal del EADA coordinó todos los movimientos en tierra de los equipos auxiliares (personal

de Airbus Military, medios contraincendios, equipo médico, etc.) y con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del

Estado para el corte del tráfico en las carreteras y caminos que circundan el A.M. de Ablitas.

En cuanto al lanzamiento de paracaidistas, el EADA participa en las diferentes pruebas previas al inicio de lanzamientos de personal, consistentes en la recuperación en vuelo de cintas y bolsas de retardo de los paracaidistas, así como la recuperación de paracaidista enganchado, realizando diferentes vuelos con hasta 80 cintas y bolsas de retardo, así como el lanzamiento de *dummies* o maniqués instrumentados.

Las pruebas de lanzamientos se realizan como parte del Programa Internacional A400M de la Organización Conjunta para la Cooperación en materia de Armamentos (OCCAR). Por el momento, con participación del EADA, se han completado dos fases, entre el 21 y el 24 de mayo y del 23 al 26 de julio, y otra en la última semana de agosto.

En este paquete de ensayos para lanzamientos de personal, la participación del EADA ha consistido principalmente en la activación de la zona de lanzamiento D/Z (Drop Zone), estableciendo el marcaje de la misma, coordinando todos los detalles para el lanzamiento con la tripulación, proporcionando información meteorológica y servicio de Control Táctico de Combate, todo ello por los equipos CCT del EADA, así como apoyo proporcionando diverso material de lanzamiento, su almacenamiento, transporte y recuperación.

Una vez concluidas con éxito todas las pruebas necesarias, el EADA intervendría en diversas fases de pruebas con lanzamientos reales de personal para la validación final del A400M en esta materia.

ACTUALIDAD DEL TLP

EL "STEERING GROUP" DEL TLP CELEBRA SU SESIÓN ANUAL

El Comité de Dirección del Tactical Leadership Programme (TLP) se reúne por quinta vez desde su traslado a Albacete.

Representantes de los diez países signatarios del *Memorandum of Understanding* del TLP se reunieron en el Cuartel General del Programa en la Base Aérea de Albacete el pasado mes de junio.

El coronel Jorge Pellegró Aldasoro, presidente del *Steering*

Group (SG), junto con el coronel Enrique Martínez Vallas, jefe del TLP desde hace ya más de un año, lideraron las jornadas de trabajo.

El coronel jefe del Programa presentó un informe anual relativo a la actividad del TLP (junio 2012-2013), retos conseguidos, apoyo recibido por parte de la nación anfitriona y demás aspectos operativos y administrativos. El teniente coronel Douglas Sirk y el comandante Sebastien Salgues, jefes de las ramas Académica y de Vuelo respectivamente, proporcionaron in-



formación detallada relativa a las actividades formativas que ha llevado a cabo el TLP durante el último año académico.

Los distintos representantes de las naciones recibieron, al igual que en sesiones anteriores, datos relativos a las cuentas anuales y presupuesto previsto para el año 2014. La incorporación de nuevas tecnologías que aumentará el dinamismo del entrenamiento que actualmente ofrece el TLP también se trató en las sesiones. Los miembros del SG aprobaron la propuesta de Link-16D (sistema de monitorización de misiones) presentada por el MACOM. Este sistema supondrá para el TLP convertirse en centro de referencia en entrenamiento en red L16, y para el Ejército del Aire será

una fuente enorme de información y experiencia en este campo.

Las naciones presentes en el *Steering Group*, en base a su participación inicialmente prevista para el ejercicio 2014, acordaron celebrar cuatro cursos de vuelo que tendrán lugar a lo largo de ese año.



"SPOTTERS DAY" EN EL TLP

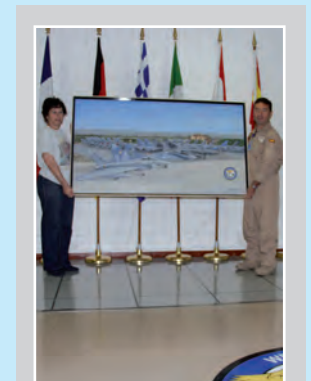
Los días 1 y 2 de octubre, en pleno Flying Course 2013-5, más de cuatro centenares de aficionados de la aviación procedentes de distintas naciones tendrán la posibilidad de visitar las instalaciones del Tactical Leadership Programme (TLP) y descubrir muy de cerca la frenética actividad de una jornada de trabajo del Programa durante un curso de vuelo.

El coronel jefe del TLP, Enrique Martínez Vallas, junto con el coronel jefe de la Base Aérea de Albacete y del Ala 14, Guillermo Cavo Muñoz, recibirán a los *spotters* (observadores fotográficos) y ofrecerán unas palabras de bienvenida a la Base Aérea y al TLP.

Durante las jornadas previstas, estos tendrán la oportunidad de vi-

sitar aviones de las distintas fuerzas participantes en el ejercicio ubicados en la plataforma, y de

disfrutar de los despegues y aterrizajes de la misión del día desde una ubicación inmejorable.



LA PINTORA M^a JESÚS DURÁN DEJA SU SELLO DE IDENTIDAD EN EL CUARTEL GENERAL DEL TACTICAL LEADERSHIP PROGRAMME

El 21 de junio M.J. Durán hizo entrega al coronel Enrique Martínez Vallas, jefe del Tactical Leadership Programme, de una donación al TLP: un óleo basado en una instantánea tomada por el aficionado local Roberto Yáñez.

La obra representa el *parking* del TLP repleto de aviones participantes en el Flying Course 2013-2.



el vigía

Cronología de la Aviación Militar Española

la Batalla de Teruel, ganó la Cruz Laureada de San Fernando una de las mas preciadas condecoraciones militares del mundo.

Hace 75 años

Merecido elogio

Salamanca 15 octubre 1938

La Jefatura de la Aviación de Cooperación y dirigida a los Señores Jefes, Oficiales, Suboficiales, Clases y Soldados ha dado a conocer la siguiente Orden:

Al despedirme de vosotros, considero un deber, hacer resaltar la meritoria labor en todo momento por vosotros desarrollada. De que es cierto el enorme daño que con vuestra actuación habéis infligido al enemigo, nos da la pauta éste, al obligarle a cubrir con gran cantidad de antiaérea, las zonas donde operáis; haciendo por esta causa que vuestra actuación sea, por el enorme sacrificio que representa, casi prohibitiva para el Mando. Aquellos "eslabones" (quizás los mejores), que los proyectiles enemigos lograron romper, sin restar por ello acometividad a las "cadenas" porque su espíritu quedó íntegro en las unidades a las que pertenecieron; dedico en este día un piadoso recuerdo y la seguridad de que estarán siempre presentes en nuestro afán. Y a vosotros, los que afortunadamente sobrevivís a tan dura prueba, los que habéis dado con vuestro entusiasmo, arrojo, valor y espíritu de sacrificio, gran

"CANARIO" AZAOLA
Miembro del IHCA

tado la reconstrucción de siete Nieuport Ni-52 cuyo montante asciende a 410.585 pts.

Hace 75 años

Comic de Ases

USA 9 octubre 1938

El America's Greatest. Hall of fame of the air, popular comic semanal que dirige el célebre capitán Eddie Rickenbacker e ilustra Clayton Knight, dedica su último número al Major J.G. Morato de quien, junto a su retrato, en la primera viñeta dice:

Conocido durante la campaña del Riff, como "El pibe del cielo" por sus arriesgados vuelos para suministro aéreo a puestos avanzados. Se hizo piloto en 1921 y en el transcurso de



invertido; así como repuesto de este material, por un importe de 270.000 pts.

Asimismo, por gestión directa con la Hispano Suiza, se ha contra-

Hace 100 años Percance

París 13 octubre 1913

Según nos informan de Angers, en Soucelles, se ha incendiado el monoplano en el que a las diez y media, procedente de París-Villacoublay había aterrizado el aviador militar español capitán Ortiz Echagüe. Se proponía alcanzar Madrid con escalas en Burdeos y Vitoria, pero sintiendo alguna irregularidad en el motor decidió aterrizar. Efectuada la reparación, por causas que se ignoran se ha incendiado, quedando destruido en pocos minutos

Dicho aeroplano, con un costo de aproximado de 30.000 pts, es el primero de tres que, por patriótica iniciativa, había sido regalado al Ejér-

cito español por el opulento conde de Artal, presidente de la Cámara de Comercio en Buenos Aires.

Ayer, el fotógrafo captó esta imagen en la que Ortiz Echagüe aparece

en la carlinga del aparato y junto a él, el artista Lola Requena, el ilustre pintor Joaquín Sorolla, el pionero de la aviación argentina Jorge Newbery y el señor Ferrándiz.



Hace 100 años

Escoltas

Madrid 8 octubre 1913

Con motivo de la excursión que S.M. el Rey y el presidente República francesa M. Poincaré han llevado a cabo a Toledo, los ingenieros militares del aeródromo de Cuatro Vientos han escoltado al tren Real, tanto a la ida, como a su regreso.

El ferrocarril, cuya máquina estaba engalanada con banderas francesas, españolas y flores, partió a las nueve en punto para la imperial ciudad. A esa hora, tripulando dos biplanos Farman, salieron los tenientes Martínez Baños y Ríos acompañados del capitán Montero y el teniente Zubía. Ambos pilotos volvieron a elevarse por la tarde, llevando como pasajeros a los capitanes Castro y Cifuentes.

También fueron a Toledo y regresaron sin aterrizar, el capitán Herrera con el teniente Valencia; el teniente Pérez Núñez con el capitán Barreiro; y el piloto alemán Sr. Hilmer que vino a entregar unos aparatos acompañado del capitán Souza.

Todos los aviadores evolucionaron sobre el tren Real, acompañándole largo trecho.

Hace 80 años

Renovación

Madrid 30 octubre 1933

El Arma de Aviación Militar ha sido autorizada a adquirir en Gran Bretaña, a la firma De Havilland, cuatro avionetas del modelo "Tiger Moth" con motor Gypsy, dotados con dispositivos para vuelo



Hace 100 años Visita real y saludo

Cuatro Vientos 19 octubre 1913

Si cuatro días atrás S.M. la Reina visitaba este aeródromo, ocasión en la que se tomó esta imagen, cuando en presencia de Kindelán y Vives, el Infante D. Alfonso de Orleans se despedía de la Soberana, antes de emprender un vuelo junto al teniente Martínez Baños en uno de los recién adquiridos Lohner tipo "Pfeil". Hoy, uno de estos biplanos fabricados en Austria, pilotado por un aviador de esta nacionalidad a quien acompañaba el citado teniente, ha volado hasta Palacio sobre el que ha hecho notables evoluciones, repitiendo por cuatro veces el trayecto.

prestigio a la Aviación Española,
recibid un fuerte abrazo de vuestro
Teniente Coronel

Julio García de Cáceres Artal

Hace 75 años ¿Generosidad?

Burgos 25 octubre 1938

Circula estos días por la Prensa roja o simpatizante, la noticia de que por instinto imitativo y para corresponder sin duda a nuestros reiterados obsequios de pan, la Aviación enemiga ha lanzado sobre Burgos grandes cantidades de medias, vestidos y tejidos.

Con decir que ni un solo avión enemigo visita nuestra zona, ni atraviesa nuestras líneas, basta para probar la falsedad de la noticia. Ahora que si nos quieren hacer el obsequio nada tendremos que oponer.



Hace 60 años Maniobras

Matacán 15 octubre 1953

Como ya tienen noticia nuestros lectores (R de A y A. 7-8 -2013 pag 698), con una tripulación al mando del teniente coronel Fernando Plaza Barrio, el Ju-290

con base en esta Escuela, cumpliendo funciones de reconocimiento, ha participado en las maniobras aeronavales que han tenido lugar en el Atlántico. A los 60 buques de la Armada, el Ejército del Aire aportó sendas escuadrillas de Ju-88 y Heinkel He 111.

En la foto, el coloso del aire en una pose poco habitual.

Hace 40 años Rememorando

Monflorite octubre 1973

A fin de recordar los ya lejanos días, en que como aviador militar descubrió lo gozoso del vuelo, Agustín Goizueta Guallart, hoy competente abogado pamplonés y ex presidente del Real Aero Club de Navarra, acompañado su hija Ana –joven piloto también– ha asistido en esta Escuela al curso de Vuelo Sin Motor.

Nota de El Vigía: Como "balilla" y luego teniente, Goizueta en el frente de combate puso en evidencia su destreza y arrojo, formando parte de la mítica "Cadena" (1-G-2) del comandante Muñoz ("El Corto"). Y cuando ¡al fin ya! la pesada y trágica guerra civil tocaba a su fin –tres días antes de la Victoria– afrontaba la amargura de perder a su hermano

Wenceslao. Tenía este 23 años, y luego de combatir valientemente en Somosierra y otros frentes, se hizo piloto. Recién terminado el curso, ostentando ya la estrella de alférez, cayó cuando la Percival Gull que pilotaba un capitán, se estrelló en el aeródromo de Tetuán-Sania Ramel.



Hace 50 años Figuras

Méjico 20 octubre 1963

En el curso de la 56 Conferencia Internacional de la F.A.I. (Federación Aeronáutica Internacional) que se clausura hoy, vemos en primer término a los famosos astronautas rusos Valentina Tereshkova y Yuri Gagarín y tras ellos, la representación española formada por el vicepresidente y secretario general del RACE, general Federico Noreña y José Luis Aresti.



▼ A testing time for MC-27J

Charles Hollosi
IHS Jane's International Defence Review. Vol 46 august 2013

IHS Jane's International Defence Review

Las primeras pruebas en tierra, y en vuelo de la nueva plataforma multimisión MC-27J, que fueron expuestas por Alenia Aermacchi y ATK en el pasado salón aeronáutico de París, son la base del artículo. Las dos empresas han elaborado un programa por fases para el desarrollo de este nuevo sistema de armas; dirigido a cubrir dos segmentos operativos, el del transporte y el de las operaciones especiales, el sistema modular empleado en el mismo le permite cambiar de configuración rápidamente.

El principal sistema de armamento es el cañón GAU-23 de 30mm, ampliamente probado en el AC-130W Stinger II, aunque la fuerza aérea estadounidense está interesada en una versión del cañón Mk 44. En el mes de noviembre, si se cumple el calendario previsto, comenzarán las pruebas en Minnesota centradas en los diferentes sistemas de tiro, que finalizarán a principio de 2014. También se contempla la incorporación del lanzamiento de PGM (precision-guided munition), apoyándose en un diseñador láser.

Alenia Aermacchi cree que unas cincuenta unidades tendrían cabida en el mercado, y están estudiando la posibilidad de dotar a la plataforma de capacidad C2/ISR, con lo que creen que aumentarían la posibilidad de ventas.



▼ New Moves. T-50 design rationale unveiled

Bill Sweetman
Aviation Week & Space Technology. Vol 175 no 28. 19 august 2013



La exhibición aérea MAKS celebrada en Zhukovsky, cerca de Moscú, ha servido para seguir conociendo más detalles del caza ruso de quinta generación el T-50 Stealth Fighter Sukhoi. Se confirma que está diseñado para llevar internamente misiles de largo alcance, sus motores incorporan funciones integradas para reducir la sección transversal y la firma infrarroja; inicialmente su planta de potencia son dos motores United Engine Co. 117, muy similar al 117S del Sukhoi Su-35S, aunque está en estudio una versión más avanzada del mismo que ofrecería un mayor rendimiento, y que entraría en servicio en el año 2020.

Con cinco prototipos a finales de este año, la producción del mismo si se cumple el calendario es que comience en el año 2015 y se espera su entrada en servicio en el 2016. En el artículo se analiza el proyecto de este nuevo sistema de armas, profundizando en alguna de sus características más destacadas.

Del armamento que podrá transportar todavía no se tienen demasiados detalles, aunque se da por seguro que se le dotará del misil antibuque Kh-35UE, y del airesuperficie Kh-38ME, así como también del nuevo Kh-58UShKE de largo alcance, diseñado inicialmente para el MiG-25BM Foxbat-E.

▼ Women in Combat

Amy McCullough
Air Force Magazine. Vol 96 No 8 august 2013



La apertura a misiones de combate que todavía estaban restringidas a las mujeres en las fuerzas armadas de los Estados Unidos es la base del artículo. Con la derogación de una norma del año 1994 que impedía la participación en el combate terrestre en primera línea, prácticamente no existe ninguna limitación para el combate.

En una de sus últimas intervenciones, el secretario de Defensa Leon Panetta ensalzó el alto grado de compromiso del personal femenino que formaba parte de las fuerzas armadas, por su parte el general Martin E. Dempsey, Jefe del Estado Mayor Conjunto de los Estados Unidos dijo que la responsabilidad recae ahora en cada uno de los servicios, para demostrar por qué una mujer no debe servir en una especialidad concreta.

Actualmente más de 200.000 mujeres forman parte de las fuerzas armadas de los Estados Unidos, (sobre un 15% de la fuerza), y todavía hay algunas especialidades cerradas para el personal femenino; el artículo hace un repaso por la mayoría de ellas, y resalta algunos hitos que se han ido produciendo desde el año 1943.



▼ Staying the course

Caitlin Lee
IHS Jane's Defence Weekly. Vol 50 issue 31, 31 july 2013



El recorte en los presupuestos de Defensa tiene preocupados a los mandos de las fuerzas armadas de los Estados Unidos, en lo referente a la capacidad de adquisición de nuevos sistemas de armas no tripulados, ya que las necesidades siguen siendo las mismas, y el uso en la operación en las que están participando se considera casi imprescindible.

El artículo trata extensamente esta nueva situación y las alternativas que pueden derivarse de la disminución de unidades no tripuladas; alguna de ellas se encamina a la obtención de sistemas de pequeño tamaño, casi autónomos, y que pueden ser operados por un solo combatiente, con lo que se disminuye considerablemente su coste.

El cambio de teatro de operaciones también puede influir, sobre todo si se quiere operar en amplias extensiones de agua; para ello la Armada necesita unos requerimientos específicos. Por su parte los Marines siguen necesitando estos medios para el apoyo a sus operaciones, estando operando diversos sistemas entre los que destaca el K-Max.

También hay grandes proyectos en marcha como el MQ-4C Triton, que completó su primer vuelo en mayo, y está diseñado para vigilancia marítima como complemento al P-8A Poseidon.





Las perlas del...

Archivo Histórico del Ejército del Aire (AHEA)



Prototipo del Buchón en vuelo. Obsérvese que no lleva los cañones instalados ni marcas de unidad. Fotografía probablemente tomada en su primer vuelo.

Línea de C.4K fabricados por la Hispano Aviación en el aeródromo del Copero. Se pueden contar 62 aparatos en la línea de vuelo.



El C.4K "Buchón" era un avión de vía de tren estrecha, que junto con la potencia del motor y la poca visibilidad hacia delante propiciaba "el caballito". En este caso el avión ha quedado tras uno de esos "caballitos" en una posición inverosímil.



Internet y nuevas tecnologías

ROBERTO PLÁ
Teniente coronel de Aviación
<http://robertopla.net/>



CIBERGUERRA

EL EJÉRCITO ELECTRÓNICO SIRIO

El conflicto de Siria podría resumirse como una guerra civil, pero la realidad siempre es más compleja y en este caso presenta muchos aspectos característicos. Además de las implicaciones del conflicto en las relaciones internacionales y el más que probable uso de algún tipo de armas NBQ, el enfrentamiento ha proporcionado un nuevo episodio de ciber guerra a través de los ataques de un autodenominado Ejército Electrónico Sirio (SEA, "Syrian Electronic Army"); un grupo de *hackers* cuya relación directa con el gobierno de Damasco está por dilucidar, aunque las acciones del grupo - también conocido como los 'Soldados Electrónicos Sirios' - se reivindican en apoyo del gobierno del presidente sirio Bachar el Asad.

Este tipo de ataques han sido frecuentes en los conflictos conocidos bajo el nombre genérico de 'la primavera árabe'. Por ejemplo, un grupo conocido como el Ejército Cibernético Iraní desfiguró Twitter y sitios de la oposición iraní y los activistas políticos tunecinos y sitios web de la oposición yemeníes acusaron a sus gobiernos de lanzar ataques a sus sitios en un intento de silenciar su mensaje.

Los orígenes de este grupo coinciden con la aparición en 2011 de su página web, inicialmente denominada syriane-

lectronicarmy.com, y actualmente sea.sy, registrado en Siria. Dado que en este país se ejerce un control en la red sobre el que ha llegado a especularse que permite al gobierno 'desconectarlo' del resto de internet, es poco probable que el grupo pudiera existir sin la permisividad del gobierno Sirio, pero ello no implica que se trate directamente de una acción de algún tipo de organismo gubernamental. Desde sus primeros comunicados el SEA se ha reivindicado como la acción de unos jóvenes patriotas que defienden a su país de las injerencias extranjeras en sus asuntos internos.

Muy activos en las redes sociales Facebook y Twitter, el SEA ha puesto en marcha campañas de *spam* organizado y ataques de denegación de servicio (DoS)

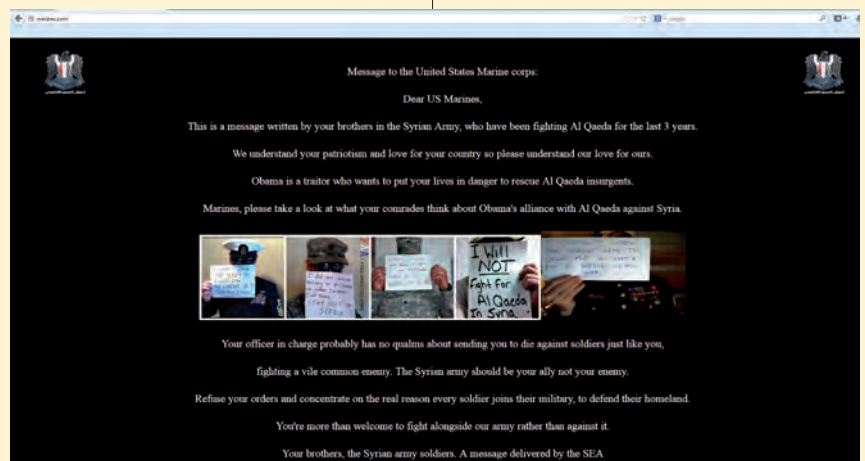
contra personas, grupos y sitios web de organizaciones a las que acusan de socavar la legitimidad del gobierno sirio.

Las acciones que ha realizado han tenido gran repercusión mediática ya que se han dirigido contra webs de gran tráfico en la red.

A finales de agosto realizaron una acción contra la web australiana Melbourne IT. Mediante el envío de correos maliciosos a diversos empleados lograron secuestrar sus cuentas y a través del acceso a los sistemas de la compañía, secuestrar los dominios de Twitter, The New York Times y The Huffington Post. También ha atacado webs israelíes y de países que considera están en guerra "con el pueblo sirio", según dicen en su propia página web junto a mensajes en las redes sociales como "Vivo en Siria, amo a Bachar el Asad. Paren de mentir sobre lo que pasa en mi país".

Aunque las acciones más espectaculares son las desfiguraciones de importantes webs, el SEA también ha filtrado documentos obtenidos a través de cuentas de correo electrónico "hackeadas", incluida la bandeja de entrada del jefe de la Liga Árabe, Nabil el Arabi.

En el sitio de BuzzFeed han realizado una lista de todos los últimos hacks, incluyendo un ataque de 60 minutos a la cuenta de la CBS, y otros a la BBC,



CNN, New York Times, Washington Post, Associated Press... El secuestro de cuentas de medios de información les ha permitido difundir a través de ellas su propia versión de noticias o noticias falsas, que han obtenido un amplio eco, como un supuesto atentado contra la casa Blanca que conmocionó momentáneamente Wall Street. Difundido desde la cuenta en *twitter* de la agencia Associated Press.

En el mes de septiembre hackearon la página de reclutamiento del cuerpo de marines. Según los marines no hubo una intrusión en el servidor pero el tráfico fue desviado a una página en la que se enviaba un mensaje disuasorio a los miembros del cuerpo de marines con el argumento de que en caso de ser enviados a Siria “lucharían para los terroristas de Al Qaeda” contra los sirios, “soldados como ellos”.

Estas y otras acciones ha determinado que el FBI les incluya en su lista de grupos terroristas, que para un grupo de este tipo no deja de ser un reconocimiento a sus logros.

 <http://delicious.com/rpla/raa827a>

SEGURIDAD

EL SECUESTRO DEL ANDROIDE

El sistema operativo Android ha tenido en los últimos años un gran crecimiento. Aunque se dice que su tasa de crecimiento se está frenando o incluso descendiendo, lo cierto es que su utilización en teléfonos inteligentes, tabletas y dispositivos para acoplar a la televisión cifra en millones cada mes el número de instalaciones activadas. Solo en el primer trimestre de 2013 se vendieron 156 millones de teléfonos con Android instalado que representaron un 74,4% de ese mercado.

En esta situación es normal que crezcan las amenazas de seguridad. Los creadores de programas maliciosos se dirigen hacia aquellos sistemas donde es fácil instalarse, tanto por la facilidad de penetración como por la abundancia de sistemas.

Además de su éxito, los factores que han influido en la propagación de programas maliciosos en Android son su arquitectura abierta y la incapacidad de Google para controlar las aplicaciones falsas introducidas en su sistema de venta e ins-



talación de *software* denominado Google Play.

La arquitectura abierta de Android permite, en realidad fomenta, el conocimiento de sus entresijos y la formación de desarrolladores de aplicaciones. El auténtico atractivo de los teléfonos inteligentes no es llamar por teléfono si todas las demás 'otras cosas' que pueden hacerse con él. Para tener éxito un sistema operativo de dispositivos móviles tiene que contar con aplicaciones que atraigan a los usuarios. La política de Google ha sido dar todas las facilidades a los creadores de aplicaciones.

El éxito de esta política quizás ha hecho, o bien que se relajen los controles de seguridad a la hora de admitir una aplicación en el sistema de Google, o bien que debido al gran número de nuevas aplicaciones sea difícil controlarlas. En el mundillo de los desarrolladores todos saben que es mucho más difícil publicar una aplicación en el sistema de iOS que surte de aplicaciones a los iPad e iPhones porque los controles de Apple son extremadamente rigurosos, incluso 'pejigueros' me ha comentado algún desarrollador. Pero este rigor, acompañado de la política de precios de la compañía de la manzana, reserva sus productos para un público fiel, pero minoritario.

En realidad no se trata tanto de si uno u otro sistema son más o menos seguros, ya que por regla general los programas maliciosos se instalan obteniendo el beneplácito del usuario, que constituye el eslabón más débil en la seguridad de cualquier sistema.

Según publicó la revista "PC World" en septiembre, este tipo de ataque suele estar basado en correos con algún tipo de gancho o atractivo que puede ser invitaciones electrónicas a bodas o que ofrecen diferentes tipos de señuelos para que el usuario visite una dirección *web* y propicien la descarga de un paquete 'apk' que

es archivo Java que se usa para distribuir e instalar aplicaciones para la plataforma Android, con un archivo llamado "Label-Reader.apk". De esta forma, se instala una conocida aplicación "scareware" de Android, llamada FakeDefender, que se hace pasar por un producto comercial de seguridad de Android.


Los programas "scareware" son programas maliciosos que explotan el miedo -y el desconocimiento- del usuario para que paguen por la limpieza de virus inexistentes en su teléfono o incluso descarguen otras aplicaciones o les concedan privilegios que serán utilizados para espiar las comunicaciones realizadas con el teléfono, con todo lo que ello puede implicar, desde revelación de contraseñas bancarias o de acceso a *webs*, control de las cuentas personales en redes sociales o seguimiento de la posición mediante el GPS.

Aunque para evitar estos ataques las compañías y especialmente Google recomiendan no descargar *software* de otras fuentes que no sea la plataforma de descargas Google Play, lo cierto que es a través de esta plataforma desde donde por una mera cuestión estadística, se descarga la mayor parte del *malware* disfrazado como falsas aplicaciones que escapan de la capacidad de detección de Google.

Algunos fabricantes han empezado a incluir de serie programas de seguridad en sus teléfonos, pero la mejor seguridad es actuar con prudencia y sentido común. Si somos curiosos y nos gusta probar muchas aplicaciones nuevas es una buena idea protegerse, pero si solo instalamos aquellas aplicaciones que vamos a necesitar, lo mejor es atender a las referencias de otros usuarios, procurar no confundir el nombre de la aplicación que buscamos con otra que lo imita para intentar colarse en nuestro teléfono o tableta y leer cuidadosamente los permisos que la aplicación solicita al instalarse. También es una buena idea llevar un control aproximado del uso que hacemos del tráfico de datos, de forma que en caso de producirse un consumo anormalmente alto o injustificado por parte de una aplicación, podamos detectarlo.

 <http://delicious.com/rpla/raa827b>

Enlaces

 Los enlaces relacionados con este artículo pueden encontrarse en las direcciones que figuran al final de cada texto

Bibliografía



HISTORIA MILITAR. TÉCNICAS, ESTRATEGIAS Y BATALLAS. Jaime de Montoto y de Simón y Jaime de Montoto y Coello de Portugal. Volumen de 448 páginas de 17x24 cm. Editado por Editorial LIBSA, C/ San Rafael, 4, 28108, Alcobendas (Madrid). Año 2013. <http://www.libsa.es>

En este volumen se recogen los hechos relevantes del siglo XX y del XXI. El descubrimiento del motor de explosión transformó los fundamentos del arte de la guerra y con la aparición de la aviación se llevó la guerra a la tercera dimensión, transformándose radicalmente la táctica y la estrategia militar. El libro se inicia con la guerra ruso-japonesa de 1904-05, que supuso el fin a la expansión europea. Se analizan los enfrentamientos en los Balcanes; el fin del imperio chino; la invasión japonesa en China; las campañas de España en Marruecos; la I Guerra Mundial; las guerras civiles de Rusia y España; la II Guerra Mundial; la división del mundo en dos bloques; las guerras de Corea, Vietnam, Argelia, de los Seis Días, del Yon Kippur, de las Malvinas, etc.

Por último, los conflictos de Afganistán, Irak y Libia, así como el papel de la OTAN en los conflictos futuros. La revolución de la telecomunicaciones y especialmente el avance de la informática, han modificado las reglas y los sistemas de mando y control de los ejércitos. La aparición del arma nuclear ha completado la revolución de arte militar e incluso de la política y las estrategias nacionales y mundiales. "La estrategia y la táctica han tenido que evolucionar para tratar de adaptarse a estos cambios tan radicales". Escrito en un tono divulgativo, contiene explicaciones sobre los ejércitos, su organización, armamento y sus estrategias, con aclaraciones complementarias y cuadros con curiosidades que ayudan a una mayor comprensión de la historia militar.



AQUELLOS PRECURSORES. Salvador Roberto Martínez. Volumen de 305 páginas de 17,8x24,6 cm. Impreso en Argentina. Año 2012. www.salmar@yahoo.com.ar

cito del Aire español. Como afirma el prologuista, en referencia al autor, "me gusta tu manera de escribir porque la entiendo al instante. No necesito pensar qué quieres decir en ella y eso me gusta". El autor ha sistematizado su obra en varias partes temáticas: Por tierras de España, haciendo un recorrido poético desde las Rías Bajas a Canarias; Estampas salmantinas, lugar de su actual destino y residencia; Grandes y pequeñas cosas de la vida, versos pensa-

El cambio que ha producido la aviación "es un proceso que nunca habrá de concluir, es un proceso de permanente y acelerada evolución". El autor en la introducción afirma que "la enseñanza-aprendizaje deberá dirigirse a la mejor empatía que pueda lograr el historiador, o escritor, para que el lector participe en el maravilloso proceso de co-creación con el que ha escrito". Con esta premisa divide el libro en los siguientes capítulos, en los que glosa a diversas personalidades en la aviación: Eduardo Olivero, que realizó el raid Nueva York-Buenos Aires (1926); Guido Dinelli y el primer vuelo de un aerodino, el 25 de mayo de 1904, en Tandil (Buenos Aires); Juan Bielovucic Cavalie artefice de la Aviación Militar Peruana; el proyecto de la Primera Ascensión Estratosférica en el Hemisferio Sur (1936); la visita de Santos Dumont a la Argentina (1916); Sebastián Héctor Peyrel, el Ícaro Serrano, que construyó y voló en Tandil un avión llamado "Mosquita"; el primer vuelo en Brasil y Latinoamérica obra de Dimitri Sensaud de Lavaud el 7 de enero de 1910 en Sao Paulo; Vicente Almandos Almonacid, que el 27 de marzo de 1920 cruzó los Andes desde Argentina en un vuelo nocturno aterrizando en Viña del Mar (Chile); y Cien Años de la creación de la Escuela Militar de Aviación Argentina, el 12 de agosto de 1912.

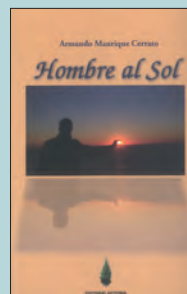
HISTORIA DE LA MASONERÍA. Miguel Martín-Albo. Volumen de 440 páginas de 14x22 cm. Editado por Editorial LIBSA, C/ San Rafael, 4, 28108, Alcobendas (Madrid). Año 2013. <http://www.libsa.es>

El origen de la masonería está li-



gado a la construcción de las grandes catedrales de la Edad Media. Los gremios de albañiles y canteros se reunían para establecer normas y rituales. Estas hermandades secretas, a las que era difícil acceder, comenzaron a constituirse en el siglo XVII. Con las revoluciones en la Europa del siglo XVIII, vendría la expansión de la masonería por todo el continente y, a destacar, la importancia que tuvo para estas sociedades su implantación en los Estados Unidos. Artistas, científicos, políticos, militares e intelectuales se han sentido atraídos por la masonería desde su origen en la Europa medieval. La trayectoria de esta hermandad secreta sigue ejerciendo una gran atracción. Su fuerza radica en el secretismo y la clandestinidad de los que hacen gala, a pesar de la gran hostilidad que han sufrido durante siglos. El reloj de arena, la letra A, el mazo, el compás, la paleta, el cincel, la regla, la llave, etc. son símbolos masónicos cuyo significado es analizado en este libro junto a los rituales que siguen las logias, que se mantienen casi intactos desde su origen. El autor realiza un recorrido histórico y cronológico en cada una de las etapas en que vivieron estas sociedades secretas, que todavía hoy siguen existiendo.

dos para sus seres queridos; Poemas del mundo, poemas a la Sirenita de Copenhague, a



Londres y el Támesis, a Francia, al Danubio, a Venecia, a Nápoles, a la isla de Malta, al Egeo, al Adriático, a las Pirámides, a Abú Simbel y a Kirguizistán; Seguimos siendo niños, en recuerdo de la niñez; Desfilan versos, sobre Afganistán e Irak y tres sonetos aeronáuticos. Termina con el poema que da título al libro. "Hombre al sol" está escrito para "ser leído en la intimidad" y para disfrutarlo pues "está lleno de sentimiento, de belleza y de ternura".

HOMBRE AL SOL. Armando Manrique Cerrato. Volumen de 144 páginas de 29,5x29,5 cm. Edita Editorial VICTORIA S.L., C/ San Vicente, 22, 41062 Sevilla. Mayo de 2013. www.editorialvictoria.es

Es muy poco frecuente presentar en esta sección, dedicada casi exclusivamente a la temática aeronáutica y militar, un libro de poemas y mucho más raro aún es el hecho de que esté escrito por un oficial del Ejér-



bibliotecavirtualdefensa



El **Ministerio de Defensa** pone a disposición del usuario la colección digital de los magníficos fondos que se custodian en sus archivos, bibliotecas y museos. Esta colección se compone de una variada tipología documental como son códices, impresos, grabados, videograbaciones, fotografía, etc., importantes series documentales y museísticas, de gran antigüedad, belleza e interés temático, cuyo conocimiento es indispensable para la cultura española. Además, esta biblioteca virtual da acceso al repositorio institucional que recoge las publicaciones oficiales y científicas de este ministerio.



Archivo Histórico del Ejército del Aire (AHEA)

recoger, conservar y difundir

Los cerca de 7.000 metros lineales de documentación que se custodian en el AHEA constituyen una fuente de primer orden para los estudios sobre la historia de la aeronáutica española y sobre el Ejército del Aire en todos sus aspectos.

Los fondos depositados están abiertos a la consulta por investigadores, aficionados a la aeronáutica o particulares con un sencillo trámite. El AHEA acepta donaciones de documentos y material gráfico de propiedad privada relacionado con la aeronáutica o el Ejército del Aire.

Avenida de Madrid, 1 - Telf. 91 665 83 40 - e-mail: aheda@ea.mde.es
Castillo Villaviciosa de Odón
28670 VILLAVICIOSA DE ODÓN. MADRID