

Pitch Black/Tarang Shakti: el entrenamiento con actores no OTAN

ANTONIO ROJÍ NAVARRO
*Teniente del Ejército del Aire
y del Espacio*

Eurofighter español volando en formación con un F-15K surcoreano, un JAS-39 Gripen Tailandés, y un F-35 y F-18 Super Hornet australianos, durante el PB24



Cuando se nos introdujo por primera vez la idea de dar la vuelta al mundo englobados en una agrupación aérea expedicionaria (AAE) supimos al instante que no sería tarea fácil. Los tres ejercicios en los que nuestros cazas participarían serían completamente diferentes el uno del otro, lo que lo hacía aún más atractivo.

En el caso de la segunda rotación de la AAE, pusimos rumbo a Australia desde territorio nacional el 18 de julio, y tras nuestra llegada, más de 24 horas de viaje después, empezamos a trabajar en el ejercicio más importantes organizado por la Royal Australian Air Force: el Pitch Black 24 (PB24).

Estando en las antípodas, a 16 000 km de casa, el *jet lag* hizo estragos la primera noche. Gente desvelada yendo al gimnasio a las 3 de la madrugada, otros corriendo por el perímetro de los alojamientos... Al fin y al cabo, nuestro reloj biológico estaba aún acostumbrado a vivir con casi ocho horas de diferencia. Sin embargo, no había tiempo que perder, al día siguiente los pilotos recibirían horas y horas de *academics* sobre el espacio aéreo y las misiones de los próximos días, y el resto de personal se dedicaría a poner a punto todo lo necesario para operar en el día a día.

En el PB24, con más de 20 países participantes, cada día se volarían tres *waves* o periodos de vuelo diferentes, uno de mañana, uno de tarde, y otro de noche. Para poder aprovechar al máximo el ejercicio, volábamos a diario el primero y el último, exprimiendo así la oportunidad de entrenar en un espacio aéreo inmenso (unos 700 km²) en mitad del desierto australiano.

Por primera vez, llevamos a cabo misiones de combate simulado junto con países del sudeste asiático, como Corea del Sur, Japón, Malasia, Tailandia, Filipinas, Singapur... Esta oportunidad nos permite integrar a más actores en una cadena de pla-



neamiento y ejecución de misiones el día de mañana, contando con más flexibilidad, clave del poder aéreo.

Llevamos a cabo misiones de combate simulado junto con países del sudeste asiático, como Corea del Sur, Japón, Malasia, Tailandia, Filipinas, Singapur

El escenario del PB24 era cambian- te, por lo que cada día el nivel de dificultad de las misiones aumentaba y se exigía más a las tripulaciones. En

el ambiente OTAN, integrar paquetes de aviones con misiones y roles diferentes en una entidad mayor denominada COMAO (Composite Air Operations), es algo que se entrena recurrentemente. El fin último de una COMAO es conseguir un objetivo común mediante la colaboración de muchos actores diferentes.

No obstante, en el PB24 la mayoría de los participantes no pertenecían a la Alianza. Se nos presentaba un nuevo objetivo: conseguir integrar en ese «reloj suizo» de las operaciones aéreas a pilotos y aviones con doctrinas diferentes.

Por supuesto, los comienzos no son fáciles, y el entendimiento entre los países aliados es más rápido



Eurofighter español junto a una pareja de Rafale franceses, sobre Australia, en el Pitch Black 24

y sencillo que con aquellos que no comparten la misma metodología. Sin embargo, poco a poco, cada país fue aportando sus particularidades a la hora de operar y planear, dotando de más valor a cada planeamiento conforme el ejercicio avanzaba. Así, se llegaron a volar misiones integrando a más de 12 países en una misma COMAO.

En los vuelos, a pesar de la carga de trabajo, siempre teníamos, en la intimidad que te proporciona de la cabina de tu caza, unos segundos para apreciar la escena sobrecogedora que presenta estar volando a 30 000 pies de altura sobre Australia, en una noche completamente cerrada con el cielo cubierto de estrellas. Ese sentimiento pasa a un segundo plano instantes después, cuando te reúnes con el avión cis-

Por primera vez en la historia cazas españoles aterrizaron en la India



Eurofighter español volando junto a un LCA Tejas indio, en el ejercicio Tarang Shakti 24

terna singapurense que te dará el combustible necesario para poder establecer la superioridad aérea, junto a los F-15 surcoreanos, durante el par de horas siguientes. Mientras tanto, dos parejas de F-2 japoneses tirarán sus bombas láser reales sobre objetivos de entrenamiento, los cazas de 5.ª generación italianos anularán las capacidades tierra-aire del bando enemigo, y un equipo de operaciones especiales australiano será infiltrado en un aeródromo a varias millas dentro de *redland*.

Tras dos semanas de ejercicio en Darwin, la Plus Ultra puso rumbo a la India, previa escala en Malasia. Recorrer esa distancia en caza no fue tarea fácil, puesto que requirió de un meticuloso cálculo de combustible y coordinación con los *tanker* que reabastecerían en vuelo a nuestros aviones. El primer salto (Darwin- Kuala Lumpur), fue de seis horas de vuelo, seguido al día siguiente por el cruce del océano Índico (Kuala Lumpur- Sulur) en cuatro horas. Por primera vez en la historia cazas españoles aterrizaron en la India. La meteorología no fue la mejor, ya que siendo época de monzón las tormentas que debimos esquivar no fueron pocas. Una vez más, el entrenamiento diario dio sus

frutos cuando se trató de repostar en condiciones de turbulencia y nubes sobre el océano.

La base aérea de Sullur, al sur de la India, hospedaba este año el Tarang Shakti 24, el primer ejercicio multinacional organizado por India. En este caso, la Luftwaffe alemana y el EA se integraron perfectamente para operar de forma conjunta. Los vuelos nos permitieron entrenar con plataformas especialmente interesantes, como SU-30MKI y el LCA Tejas con los cuales no tenemos posibilidad de volar normalmente. A lo largo de una semana, realizamos principalmente combates visuales; 1v1 y 1v2. Pudimos también disfrutar de intercambios en los cuales nuestros pilotos se subieron en la cabina trasera de aviones indios durante un vuelo para ver, y experimentar, la performance de sus aviones.

Sin embargo, la operación aérea en la India no fue nuestro desafío principal. La llegada de nuestro conductor una hora tarde el primer día fue la premonición del choque cultural que viviríamos los días siguientes. El «caos organizado» con el que se rige el país dista mucho del día a día



Eurofighter español (izquierda) y alemán (derecha) repostan sobre el Océano Índico de un A-330 MRTT multinacional, en dirección a Sullur, India.

El día 15 de agosto llegábamos a la base aérea de Morón para concluir el PS24 sin novedad

que conocemos, y pronto tuvimos que adaptarnos a ello: controles de 20 minutos para entrar en la base, autopistas sin sentidos de circulación definidos y cientos de tuk-tuks, humedad del 85%... Básicamente, aprendimos a fluir con las sorpresas que el día a día nos deparaba.

Pasados los días de entrenamiento con la Fuerza Aérea india, llegó el momento de poner rumbo a casa. Los dos últimos tramos de navegación de camino a España estaban divididos en India -EAU y posteriormente EAU- España, con un día de escala en Abu Dhabi. La última navegación (Abu Dhabi-Sevilla) sería la más larga del Pacific Skies, 24 (PS24) para nosotros, tratándose de aproximadamente ocho horas de vuelo, en los que los pilotos tendrían que hacer frente al cansancio, la incomodidad de la cabina, la sed, y el hambre a base de agua y barritas energéticas. Así, el día 15 de agosto llegábamos a la base aérea de Morón para concluir el PS24 sin novedad. ■



El JEMA, general del aire Francisco Braco, en su visita al ejercicio Tarang Shakti 24 en la India