

## Operación Cruz del Sur

**L**a operación Cruz del Sur ha supuesto un reto singular para todos cuantos han dedicado una parte importante de su tiempo y esfuerzos para que llegase a buen fin; como tal se ha asumido con ilusión y profesionalidad, pero con la más absoluta normalidad, confiando en que las propias capacidades harían que la empresa sólo podría culminar con el éxito de la misión.

En 1998, nuestro Ejército del Aire (EA) plasmó en unos requisitos de Estado Mayor la necesidad de dotarse de armamento stand-off de gran alcance, para ataque aire-superficie y todo tiempo, capaz de destruir/neutralizar objetivos situados en áreas fuertemente defendidas contra ataques aéreos.

Unos años más tarde, concretamente en septiembre del año 2005, el EA firmó el contrato para la adquisición e integración del misil de fabricación alemana KEPD-350 Taurus en el C.15. Dicha firma supuso el inicio de una larga serie de actividades que, en mayo de 2009, han culminado con el lanzamiento de dos de estos misiles desde plataformas C.15M españolas, en el polígono de tiro de Overberg, en Sudáfrica. De esta forma se completaron los ensayos en vuelo relativos a la integración del misil en el avión C.15M, parte integrante de las capacidades adquiridas con la nueva versión de software OFP 06 (Operational Flight Program) próxima a cargarse en la flota C.15M.

Nuestra Revista de Aeronáutica ha tratado anteriormente la operación Cruz del Sur, desde el punto de vista del destacamento en sí; y por tanto, una vez completada la mayoría de los estudios técnicos, queda ahora por abordar la parte más "técnica" y de ensayos, desde el inicio del programa.

De esta forma en las próximas páginas recorreremos las complejas actividades de integración, ensayos en tierra y en vuelo previos realizados en España; se nos esbozará cómo es el planeamiento en tierra que hay que realizar, muy exigente por la necesidad de especialización del personal que lo lleva a cabo en sus diferentes fases; se comentarán los vuelos de ensayos realizados por los pilotos del CLAEX, que fueron en este caso los que finalmente, al apretar un botón, corroboraron que todo el trabajo y esfuerzo previo de tantas personas había sido un éxito; y finalmente se verá la perspectiva de la oficina del programa, punto focal de la coordinación, en su sentido más amplio, de todas las actividades y gestiones realizadas antes, durante y después de la campaña.

No olvidamos mencionar en estas líneas los valiosos apoyos prestados por la Fuerza Aérea alemana durante todos estos años, no en vano su Tornado (tan distinto a nuestro C.15) es el avión para el que se diseñó este misil, y por tanto su experiencia y colaboración han sido de gran ayuda, sobre todo en lo relacionado con la preparación de las misiones durante la campaña de vuelos.

También es de señalar que con excepción de los Estados Unidos, fabricante del F-18, ningún otro país usuario de esta plataforma sería capaz de integrar un arma de estas características en su flota, lo que podemos comprobar con orgullo y satisfacción en los diferentes foros internacionales de países usuarios del F-18, donde la altísima cualificación y capacidad técnica del personal del CLAEX es a la vez reconocida y envidiada.

Por último, sólo quedar resaltar que, con esta operación, la capacidad expedicionaria global con medios propios del EA, desde el punto de vista logístico, ha quedado ampliamente validada, permaneciendo únicamente la duración de la misión y la disponibilidad de recursos como posibles factores limitadores.

JUAN ANTONIO CASTILLO MASETE  
Teniente General de Aviación  
Jefe del Mando del Apoyo Logístico