

---

# EL EJÉRCITO DEL AIRE EN EL AÑO 2012

---

**E**l año 2012, año olímpico, será recordado por las grandes dificultades económicas sufridas por la mayoría de los españoles. Aunque salpicado con pequeñas alegrías, la mayoría de las veces provenientes de los resultados alcanzados por nuestros deportistas, 2012 deja tras de sí un rastro de preocupación e incertidumbre en la población, que asume importantes sacrificios con la esperanza de entrever una recuperación de la crisis.

La décima legislatura de nuestra democracia arrancaba a finales de 2011 y poco después, el 2 de enero del año entrante, juraba su cargo el nuevo jefe de Estado Mayor de la Defensa, almirante Fernando García Sánchez. Habría que esperar hasta finales del mes de julio para conocer los nombres de los nuevos Jefes de Estado Mayor.

Fco. Javier García Arnaiz fue nombrado jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire (JEMA) el 27 de Julio, y cuatro días más tarde se llevaba a cabo el relevo con su antecesor, general del aire, José Jiménez Ruiz.

Con crisis y menos disponibilidad presupuestaria, pero con la misma dedicación que siempre, los hombres y mujeres que forman el Ejército del Aire han continuado desarrollando su labor de servicio a España. La preparación de la Fuerza, el apoyo a la acción del Estado, la gestión de los recursos materiales y de personal, las relaciones con los países amigos y aliados, son asuntos que no admiten pausas ni demoras.

No obstante la crisis tiene sus efectos insoslayables y en el año 2012 solo se han podido realizar alrededor de 63.000 horas de vuelo, aproximadamente un 14% menos que el año anterior. Para efectuar estas horas se ha contado con 234 aeronaves operativas (media a lo largo del año).

En las páginas que siguen se presenta, aunque de una forma no exhaustiva y necesariamente breve, la actividad llevada a cabo por el Ejército del Aire a lo largo del año 2012.



## LA PREPARACIÓN DE LA FUERZA

La Fuerza es la razón de ser de las Fuerzas Armadas. Por ello, uno de los cometidos principales del Ejército del Aire es prepararse para la realización de operaciones militares y, en su caso, llevar a cabo las que se le encomienden.

Consecuentemente todas las unidades del Ejército del Aire realizan a lo largo del año unos planes de adiestramiento muy completos. Además, los Mandos de la Fuerza organizan un número considerable de ejercicios encaminados a mejorar la preparación de las unidades bajo su responsabilidad. Para ilustrar esta incesante actividad, baste observar que solamente el Mando Aéreo de Combate (MACOM) ha ordenado este año 923 misiones a las unidades bajo su mando, lo que se ha traducido en más de 2.800 salidas y más de 5.000 horas de vuelo.

De entre todos los ejercicios, los denominados Sirio y Tormenta son los más importantes del año por el número de unidades participantes. El primero, el Sirio, persigue evaluar la capacidad del Mando Aéreo de Combate en las áreas de mando y control, tanto desde instalaciones fijas como desplegadas. El segundo, el Tormenta, pretende que las unidades ejerciten el planeamiento y la ejecución de misiones aire-suelo. Para ello se realiza una intensa campaña de entrenamiento en el polígono de Bardenas con armamento real.

En el área del entrenamiento aire-aire, el ejercicio más destacado ha sido, una vez más, el Dissimilar Air Combat Training (DACT). Este tipo de entrenamiento, dirigido y coordinado por el MACOM, consta de dos fases, una teórica y otra de vuelo. Tiene una duración de dos semanas y durante el mismo se simulan escenarios complejos con gran número de aeronaves, similares a los que podrían encontrarse los pilotos de caza en un escenario real. El DACT 2012 se realizó en el mes de abril, y como es habitual la base aérea de Gando fue la anfitriona. Ade-



más, este año se contó con la participación de los Mirage 2000 de la Fuerza Aérea francesa y con el AWACS de la OTAN.

Los pilotos de caza del Ejército del Aire también asisten a los cursos que ofrece el Tactical Leadership Programme (TLP) de la OTAN, que desde el año 2009 tiene su base en Albacete. Este año se han realizado cuatro cursos de vuelo y 11 cursos teóricos.

No menos importante que el entrenamiento de los pilotos de combate es el de las unidades que operan aviones de transporte. En el año 2012 ha visto nacer una iniciativa muy interesante en este campo. Se trata del European Air Transport Training (EATT). El EATT es un programa de entrenamiento multinacional de transporte aéreo táctico promovido por la European Defence Agency (EDA). Esta primera edición del EATT se llevó a cabo en Zaragoza y ha sido considerado todo un éxito por los países participantes.

Otro ejercicio multinacional que ha contado con la participación de diversas unidades del Ejército del Aire es el celebrado en el mes de octubre en la base que la Armée de l'Air francesa tiene en Vouziers-Séchault, y que este año ha combinado tres ejercicios diferentes: AIREX, que es un ejercicio de defensa aérea, BAPEX, que es un ejercicio de despliegue de una Deployable Operating Base (DOB), y VOLCANEX que es un ejercicio de adiestramiento e interoperabilidad de las fuerzas integradas en el European Air Group (EAG). El Ejército del Aire ha participado con el despliegue a Francia de un T.21 del Ala 35, el Escuadrón de Apoyo al Despliegue Aéreo (EADA) y la

Unidad Médica Aérea de Apoyo al Despliegue de Madrid (UMAAD-Madrid), que instaló un hospital con capacidad Role 1 por primera vez en un ejercicio internacional; mientras que cuatro C.15 del Ala 15 operaron desde su base habitual en Zaragoza.

Los Escuadrones de Apoyo al Despliegue Aéreo (EADA y SEADA) y el de Zapadores Paracaidistas (EZAPAC), realizan entrenamientos específicos para ejercitar sus misiones. Este año han participado en diversos ejercicios como el Warrior Competition, en Jordania, el Pegasus, en Bélgica o el ejercicio Ave Fénix organizado el Ejército de Tierra en Bétera. Además, como parte de su entrenamiento han realizado un gran número de saltos paracaidistas y prácticas Counter Improvised Explosive Devices (C-IED) en el polígono de Bardenas.

*Fco. Javier García Arnaiz fue nombrado jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire (JEMA) el 27 de Julio.*



*Los hombres y mujeres del Ejército del Aire constituyen un equipo sólido, en el que cada individuo conoce sus obligaciones y las cumple sean cuales fueren las circunstancias.*



Entre los ejercicios más importantes realizados durante el 2012 está el CASYOPEA con participación del EZAPAC, EADA, SEADA, Alas 35 y 37 y 48, UMAER, y UMAAD de Madrid y Zaragoza.

También realizan un plan de adiestramiento específico las unidades dependientes de la Jefatura del Sistema de Mando y Control, que este año han hecho mucho hincapié en el entrenamiento del uso de redes de intercambio de datos basadas en Link 16.

Además del entrenamiento, la preparación de la Fuerza exige la puesta a punto de los sistemas de armas con los que se han de desarrollar las misiones. En relación a las unidades de combate, quizá el hecho más destacable es que se ha llevado a cabo el despliegue del C.16 en el Ala 14. Los primeros ocho aviones se encuentran ya operando desde la Base Aérea de Albacete. Por lo tanto, hasta la baja definitiva del C.14 prevista a lo largo de 2013, ambos sistemas de armas convivirán en la base manchega.

Para que este hito pudiese lograrse, el Ala 14 ha contado con la colaboración del Ala 11 que, entre otras cosas, proporcionó la necesaria instrucción, tan-

to a los pilotos como a todo el personal de apoyo. Además, el Ala 11 ha continuado con el programa de retrofit del C.16 para adecuar todos los aviones de *Tranche 1* y *Tranche 2* al último estándar.

Las unidades que operan el C.15, Ala 12, Ala 15 y Ala 46, en coordinación con el Mando de Apoyo Logístico (MALOG), han continuado con los trabajos dirigidos a actualizar la flota. Entre estos destacan las acciones para seguir instalando los equipos del Sistema de Distribución de Información Multifuncional (MIDS de sus siglas en inglés), las acciones derivadas del Plan de Mantenimiento Mayor (PMM) y la instalación de la nueva suite de guerra electrónica.

En el área de los aviones de patrulla marítima, el hecho más destacado ha sido la recepción de los dos últimos D.4, por lo que el Ejército del Aire cuenta ya con una flota de ocho aviones de este tipo. Así mismo se ha dado de baja uno de los P.3 de Morón, y se ha iniciado el proceso de baja de un segundo avión.

En este repaso a los hechos más reseñables de la puesta a punto de los sistemas de armas, no se pueden olvidar los pasos dados para avanzar en la potenciación de las capacidades de los helicópteros. Lo más destacado es que se ha podido completar la transformación de un segundo HT.21 del Ala 48 a HD.21.

Para finalizar el apartado dedicado a la preparación de la Fuerza, se debe hacer referencia a alguna de las acciones llevadas a cabo para mejorar la capacidad de despliegue del Ejército del Aire. Una de ellas es la capacidad de generar una Base Aérea Desplegable (DOB) mediante el uso de Módulos de Apoyo al Despliegue a partir de una "Bare Base" o base sin apoyos de la nación anfitriona. Se pretende poder desplegar, en cualquier parte del mundo, un campamento para 300 personas, que puede sostenerse durante 30 días. Este año han empezado a recepcionarse en el Centro Logístico de

## EJERCICIOS MÁS IMPORTANTES EN EL AÑO 2012

EJERCICIO	UCOS PARTICIPANTES
ACUARIO/AFGAN	ALA 12 - ALA 14 - ALA 15 - EZAPAC - CECAF - Base Aérea de MATACAN
ATLAS	ALA 12 - ALA 14 - ALA 31 - ALA 35
CASYOPEA	EZAPAC - EADA - SEADA - Ala31 - Ala 35 - UMAER - UMAAD-Zaragoza - UMAAD- Madrid - Ala 48
CIRCAETÉ	CGMACOM - ALA 12 - ALA 14 - JSMYC
DACT	JSMYC - ALA 11 - ALA 12 - ALA 15 - ALA 31 - ALA 35 - 47 GRUPO
EATT	JMOVA - ALA 31 - ALA 35 - EADA
FOCEX	JSMYC - ALA 12
NEW FIP (IRON GUARD)	EVA 5 - ALA 11 - ALA 12 - ALA 15 - 47 GRUPO - JSMYC
MILANO	ALA 35 - EADA
NUBE GRIS	GRUMOCA - ALA 11 - ALA 12 - ALA 14 - ALA 15 - ALA 31 - ALA 35 - 47 GRUPO - EADA - SEADA
PEGASUS	EZAPAC - ALA 31 - ALA 35
SERPENTEX	ALA 12 - ALA 15 - EZAPAC
SIRIO/TORMENTA	Todas las unidades de la Fuerza y del Apoyo a la Fuerza.
SMARA	CGMACOM - ALA 35 - EZAPAC
SOFEX	EZAPAC
UNIFIED VISION	JMOVA - ALA 12 - ALA 31
AIREX/BAPEX/VOLCANEX	ALA 15 - ALA 35 - EADA
WARRIOR COMPETICION	EZAPAC - ALA 35
WTD	ALA 14 - ALA 15 - ALA 35 - JSMYC



Intendencia (CLOIN) las primeras tiendas modulares multipropósito que serán utilizadas en las DOB.

## EL EMPLEO DE LA FUERZA

En el día a día de las unidades del Ejército del Aire no todo es preparación y puesta a punto. El Ejército del Aire tiene misiones ineludibles que cumplir. El control del espacio aéreo de soberanía nacional, integrado en el Sistema de Defensa Aérea de la OTAN, es la más importante. Las unidades del Sistema de Mando y Control realizan su misión de vigilancia y control del espacio aéreo de soberanía nacional todos los días del año, 24 horas al día ininterrumpidamente. El personal de los Escuadrones de Vigilancia Aérea, de los Grupos de Mando y Control o de las Escuadrillas de Circulación Aérea ha continuado ejerciendo esta labor que, aunque discreta, es esencial para garantizar la seguridad de todos los españoles.

La otra "pata" imprescindible para sostener el sistema de defensa lo constituyen las unidades de combate, ya que estas prestan los servicios de alarma que complementan las labores de vigilancia. En el transcurso de estos servicios de alarma, los aviones de caza han tenido que realizar numerosas salidas de *scramble*, aunque la mayoría de las veces sin más consecuencias que la realización de meras interceptaciones, con las cuales se efectúan comprobaciones



que permiten verificar incoherencias en los planes de vuelo, fallos de comunicaciones y/o navegación, así como escolta de autoridades.

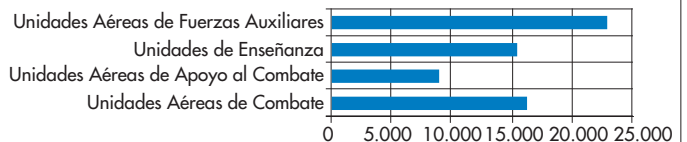
El abastecimiento por vía aérea es otra de las capacidades del Ejército del Aire que se está utilizando constantemente. Las unidades de transporte contribuyen así a mantener el adecuado grado de sostenimiento de las Fuerzas Armadas y por lo tanto la operatividad de las mismas. En el año 2012 los aviones del Ejército del Aire han transportado 46.997 pasajeros y 3.790 toneladas de carga. Asimismo se han lanzado 9.800 paracaidistas y 144 toneladas de cargas. Muchos de estos apoyos se hacen en beneficio de otros ejércitos. Así, por ejemplo, el Mando Aéreo de Canarias realizó un

gran número de misiones interinsulares, la mayor parte de las veces apoyando al Ejército de Tierra.

Además, los aviones "cisterna" han transferido una gran cantidad de combustible a otras aeronaves. Los

*El DACT 2012 se realizó en el mes de abril en base aérea de Gando. Se contó con la participación de los Mirage 2000 de la Fuerza Aérea francesa y con el AWACS de la OTAN.*

## DISTRIBUCIÓN DE HORAS DE VUELO POR TIPO DE UNIDAD



TK.17 del Grupo 47 y los TK.10 del Ala 31 han transferido alrededor de tres millones de lbs.

La jefatura de Movilidad Aérea, además de realizar la importante labor de coordinación de todos estos movimientos, ejerce el seguimiento de las misiones de aerotransporte. Como dato anecdótico cabe señalar que este año se han realizado 1.425 contactos radio con los aviones de transporte desde la estación de muy largo alcance "JOTA" ubicada en Zaragoza.

## OPERACIONES EN EL EXTERIOR

Unos trescientos cincuenta hombres y mujeres del Ejército del Aire están desplegados en el exterior atendiendo fundamentalmente misiones de dos operaciones en curso: la reconstrucción de Afganistán y la lucha contra la piratería en el Océano Índico. No obstante también se han realizado otros vuelos de apoyo, como las estafetas mensuales a Beirut para el sostenimiento de las operaciones en el Líbano, o las misiones de vigilancia realizadas por los aviones de patrulla marítima en la misión Active Endeavour de la OTAN en el Mediterráneo. En total se han realizado más de mil novecientas salidas en beneficio de las operaciones en el exterior.

La operación de reconstrucción de Afganistán sigue siendo la que más esfuerzos exige a las Fuerzas Armadas españolas. Y eso que a mediados del año 2011 dio un giro cuando el Gobierno puso fecha a la retirada de las tropas del país. Como consecuencia ello, a finales del año 2011, el Mando de Operaciones (MOPS) estableció un Plan de Plegue de Fuerza que para el año 2012 contemplaba una disminución del 10%.

En todo caso España continúa ejerciendo el liderazgo de la Base de Herat, cuyo mando lo ostenta un coronel del Ejército del Aire. Desde esta base se realizan misiones de apoyo de diversa índole como el aerotransporte intrateatro llevado a cabo por los T.10 del destacamento MIZAR, las aeroevacuacio-

nes médicas ejecutadas por los HD.21 del destacamento HELISAF y la atención sanitaria que presta el personal desplegado en el hospital de la base.

Además de las tripulaciones y del personal sanitario, la base cuenta con el apoyo del EADA, SEADA y del EZAPAC. Los primeros realizan misiones de seguridad y de apoyo a las operaciones aéreas. El EZAPAC nutre de personal a los equipos PJs del destacamento HELISAF.

En la base de Gala i Naw el Ejército del Aire mantiene un Grupo Aéreo que está compuesto por la Jefatura, un Centro de Coordinación Aérea, una Escuadrilla de Servicios Aeronáuticos y un Destacamento de Control Aerotáctico que incluye siete equipos TACPs, de los cuales dos están integrados por personal de la Armada.

La Jefatura de Servicios Técnicos y de Sistemas de Información y Telecomunicaciones también ha realizado labores de apoyo en Afganistán implementando la Afghan Mission Network en la base de Herat.

Dejando Afganistán y volando en dirección suroeste, al otro lado de la Península Arábiga, en la costa de Yibuti se encuentra desplegado el destacamento Orión. Este se encuadra en la Fuerza que la Unión Europea ha desplegado en la zona para realizar misiones de vigilancia, reconocimiento, recopilación de información y prevención de la piratería marítima en aguas de Somalia.

El destacamento Orión está formado por cincuenta y tres miembros del Ejército del Aire y forman parte del mismo las tripulaciones, el personal de mantenimiento, sanitario y de seguridad del EADA o SEADA. Las misiones son ejecutadas por los P.3 y D.4 pues ambas aeronaves se han estado turnando a la hora de llevar a cabo esta importante labor.

Este año el Destacamento Orión ha alcanzado las 4.000 horas de vuelo. Esta efeméride es importante no sólo por la cifra alcanzada, sino por el prestigio logrado a lo largo de los más de cuatro años ininterrumpidos de operación, en los que un buen número de profesionales del Ejército del Aire ha vuelto a dejar el pabellón muy alto.

Otra de las misiones realizadas por los aviones del Ejército del Aire son las aeroevacuaciones urgentes desde el exterior a territorio nacional. La unidad especializada en este tipo de misiones, la Unidad Médica de Aeroevacuación (UMAER), ha tenido que intervenir en 16 aeroevacuaciones a lo largo del año. Los destinos desde los que se ha tenido que trasladar a los heridos o enfermos han sido variados, destacando Herat, Yibuti, Ramstein, Beirut, Omán y Seúl.

Finalmente, la Operación Romeo Delta 3 merece un lugar destacado entre todas las llevadas a cabo en el año 2012. Esta operación, planificada y ejecutada por el Mando Aéreo General (MAGEN), consistió en la recuperación y repatriación de un C-212 que se había cedido a Mauritania y que se encontraba averiado en Nema, ciudad que está situada en el extremo sudeste del país, muy próxima a la frontera con Mali.

*En el área de los aviones de patrulla marítima, el hecho más destacado ha sido la recepción de los dos últimos D.4, por lo que el Ejército del Aire cuenta ya con una flota de ocho aviones de este tipo.*





Para poder llevar a cabo esta misión de recuperación hubo que contar con la participación de varias unidades. Un T.21 del Ala 35 fue el encargado de desplegar el personal a Mauritania. El equipo de mantenimiento encargado de la recuperación del avión estaba formado por mecánicos del Ala 37 liderados por un ingeniero del MALOG. La seguridad inmediata y el apoyo al campamento lo proporcionaron el personal del EADA, y un médico de la UMAER la necesaria cobertura médica. Finalmente, la tripulación que repatrió el D.3 provenía del Ala 49. El mando de todos ellos lo ejerció un oficial del Estado Mayor del MAGEN.

La ejecución se llevó a cabo entre los días 7 y 11 de julio y puede considerarse como un buen ejemplo de lo que un grupo de profesionales del Ejército del Aire puede hacer aunque el tiempo de preaviso sea muy escaso. El avión fue finalmente trasladado en vuelo a su actual ubicación en la base aérea de Son San Juan.

### APOYO A LA ACCIÓN DEL ESTADO

El Ejército del Aire lleva a cabo un gran número de misiones en apoyo a la acción del Estado. Estas misiones pueden ser muy variadas y abarcar diferentes campos de actuación, como la lucha contra incendios, el Servicio de Búsqueda y Salvamento

(SAR), el apoyo a la industria nacional y un largo etcétera. En el año 2012 se han realizado un gran número de misiones de este tipo que en total han sumado más de cuatro mil salidas de las aeronaves del Ejército del Aire.

Muchas de estas salidas fueron realizadas por los aviones de transporte apoyando a diversos organismos del estado y otras entidades. Tuvo mucha repercusión la operación llevada a cabo en el mes de febrero por dos T.10 del Ala 31 para trasladar a España el tesoro de la fragata Nuestra Señora de las Mercedes desde Estados Unidos. Un poco más tarde, en julio, esos mismos T.10 volaron a Argelia para repatriar a los cooperantes españoles que trabajaban en los campamentos de refugiados saharauis de Tinduf.

Otro de los apoyos realizados a lo largo del año es el que se refiere a las misiones de Inspección de vuelo y calibración. Los aviones de calibración del Grupo 47 y del Centro Cartográfico y Fotográfico (CECAF) han llevado a cabo alrededor de 140 de estas misiones.

También es responsabilidad del Ejército del Aire el Servicio de Búsqueda y Salvamento (SAR). Los escuadrones del SAR, en alerta permanente los 365 días del año, han efectuado veinte misiones reales en 2012, entre las que no faltaron diversas aerovacaciones urgentes, la mayoría desde buques,

*Las unidades que operan aviones de transporte han visto nacer en 2012 una iniciativa muy interesante. Se trata del European Air Transport Training (EATT).*





*España continúa ejerciendo el liderazgo de la Base de Herat, cuyo mando lo ostenta un coronel del Ejército del Aire.*

cinco búsquedas de radiobalizas de emergencia y cuatro asistencias a aeronaves accidentadas.

Los "apagafuegos" del Grupo 43 han participado un año más en la campaña contra incendios. Para ello se establecieron cinco destacamentos en Pollensa, Málaga, Santiago, Zaragoza y Albacete. Además se realizaron tres despliegues en el archipiélago canario. En total se realizaron casi 2.500 horas de vuelo luchando contra el fuego.

El CECAF, además de las misiones antes mencionadas, ha llevado a cabo múltiples misiones de cartografía y fotografía, como por ejemplo los vuelos fotográficos y de digitalización de la costa española realizados en colaboración con el Instituto Hidrográfico de la Marina.

*La operación de reconstrucción de Afganistán sigue siendo la que más esfuerzos exige a las Fuerzas Armadas españolas.*

También se han realizado diversas colaboraciones con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, como el prestado en la operación "Ora-



## EL MATERIAL

La crisis económica ha seguido imponiendo condiciones difíciles a la gestión de los recursos materiales, pues los capítulos dedicados a adquisiciones y sostenimiento han tenido dotaciones presupuestarias sensiblemente inferiores a las de otros años. En este contexto, el MALOG ha tenido que implementar una serie de medidas para afrontar esta situación excepcional.

En realidad, más que un conjunto de medidas aisladas, se ha desarrollado una nueva estrategia, el Plan de Apoyo a la Producción Orgánica, que consiste en potenciar los centros de sostenimiento orgánicos militares, es decir las Maestranzas Aéreas, los Centros Logísticos y los Escuadrones de Mantenimiento de las Unidades. En la actualidad estos centros cuentan con las infraestructuras, los equipos, los talleres, la tecnología y el *know-how* necesarios. Sin embargo, son deficitarios en recursos humanos.

El plan incluye una serie de medidas entre las que destacan la priorización de recursos a determinados Centros Orgánicos, la implementación de nuevos contratos de Asistencia Técnica; la puesta en marcha de nuevos procesos de cálculo de necesidades futuras para la adquisición de repuestos; la realización de un



control integral del almacenamiento y de procesos de entrada/salida de repuestos.

Además, durante el año 2012 se ha realizado la ejecución del Plan de Formación en el campo técnico-logístico del Personal Civil del Ejército del Aire.

El resultado ha sido un aumento significativo de la producción de los Centros Orgánicos durante el año 2012. Sin embargo, a pesar de todos estos esfuerzos, algunas flotas deben ser mantenidas por empresas ajenas al Ministerio de Defensa. Este es el caso de las aeronaves T.17 y TM.11 del Grupo 47, y T.18 y T.22 del Grupo 45.

este año, destaca la Certificación de Tipo Civil aprobada por EASA el 30 de abril. Además se iniciaron los ensayos del sistema de autoprotección (DASS) y se realizaron los primeros contactos de reabastecimiento en vuelo como receptor, en este caso con aviones cisterna A330 MRTT. La primera entrega de un A400M para España sigue estando prevista para enero de 2016, lo que obliga a extender la vida operativa de los T.10, extensión en la que ya se está trabajando.

En el contexto de los esfuerzos por mejorar las capacidades de Mando y Control desplegables, la Dirección General de Armamento y Material procedió a la



Tampoco son buenos tiempos para las adquisiciones. Todos los programas se han visto afectados de una u otra forma por la situación económica que atraviesa el país. El primer ejemplo lo encontramos en el programa Eurofighter. A lo largo del año solo se ha recepcionado un avión de producción. El resto han sido entregados a la NATO European Fighter Aircraft Development, Production and Logistics Management Organisation (NEFMO).

El A400M, en cambio, aunque con dificultades y más retrasos, ha continuado su desarrollo a lo largo del 2012. Entre los hitos más importantes alcanzados

contratación de un prototipo operativo de radar 3D móvil desplegable de la empresa INDRA. Este elemento, cuando se reciba a finales del año 2015, completará el componente desplegable del Programa SIMCA.

En el área de infraestructuras únicamente han podido abordarse aquellas acciones de carácter correctivo más urgentes, ya que dada la limitada capacidad presupuestaria disponible, una parte significativa de las necesidades de mantenimiento de Infraestructuras no han podido ser atendidas.

Tampoco los programas de investigación y desarrollo atraviesan su mejor momento. No obstante, el MA-

*La Operación Romeo Delta 3 merece un lugar destacado entre todas las llevadas cabo en el año 2012.*





*El año 2012 ha sido un año de consolidación de los nuevos modelos de enseñanza, tanto de oficiales como de suboficiales.*

LOG ha liderado la presentación de dos proyectos relacionados con la construcción de un hangar para el A400M, que se enmarcan dentro de la Convocatoria INNPACTO 2012 lanzada por el Ministerio de Economía y Competitividad para este año.

## **EL PERSONAL**

El Ejército del Aire está formado en la actualidad por unas 26.000 personas, cifra que se ha mantenido bastante estable a lo largo del año. El Mando de Personal (MAPER) ha estado trabajando en todas las áreas relacionadas con la gestión de recursos humanos, como la publicación de vacantes y asignación de destinos, las residencias de estudiantes, las pólizas de seguros, el Plan Nacional de Prevención de Drogas y un largo etcétera.

Además, a través de la Dirección de Sanidad, el MAPER ha realizado diferentes gestiones para que el personal que se encuentra desplegado realizando misiones en el exterior esté bien atendido. Estas incluyen el suministro de medicamentos y material sanitario, el sostenimiento de los equipos y la mejora de las instalaciones del hospital desplegado en Herat. De esta forma se han incorporado a este hospital nuevos cabezales en la UCI y un Ortopantomógrafo en el servicio de odontología.

En el ámbito de la formación, el acontecimiento más destacable del año 2012 es la inauguración en el mes de junio de la Escuela de UAS en la Base Aérea de MATACAN. Unos meses antes, en marzo, se había establecido la licencia de Operador de Sistemas

Aéreos no Tripulados para los miembros de las Fuerzas Armadas. Con esta iniciativa el Ejército del Aire asume el liderazgo de la formación en este campo.

Desde entonces se han impartido varios cursos de Operador de Sistemas Aéreos no Tripulados (DUO, por sus siglas en inglés: Designated UAS Operator) a 70 alumnos del Ejército de Tierra, del Ejército del Aire y de empresas civiles.

Otro proceso que marcha a buen ritmo es el de la convalidación de las licencias comunitarias de controlador de tránsito aéreo. En el año 2012 un 75% de los controladores del Ejército del Aire ya han obtenido su nueva licencia.

Además el año 2012 ha sido un año de consolidación de los nuevos modelos de enseñanza, tanto de oficiales como de suboficiales.

En el caso de los oficiales el nuevo modelo se encuentra en el ecuador de su desarrollo inicial. De hecho, la primera promoción sujeta a este plan de estudios, la sexagésima sexta, se encuentra realizando el tercer curso y este año comenzaron además su aprendizaje de vuelo.

Asimismo, la vigésimo segunda promoción de suboficiales, también la primera del nuevo modelo de enseñanza, ha finalizado el primer curso en León. Ahora estos estudios duran tres años, y al terminar los Suboficiales obtienen un Título de Formación Profesional de Grado Superior del Sistema Educativo General.

Durante el año 2012 no se han convocado plazas de tropa. No obstante, la Escuela de Técnicas de Seguridad Defensa y Apoyo estuvo formando a los alumnos pertenecientes al 4º ciclo del año

2011, que en total eran 25 soldados de la especialidad de Seguridad y Defensa.

## RELACIONES INTERNACIONALES

En el mundo globalizado de hoy, con amenazas y riesgos de naturaleza transfronteriza, se plantean retos que solamente pueden abordarse con respuestas globales. Por lo tanto se deben potenciar relaciones con países aliados que conduzcan a la consolidación de sistemas de defensa multinacionales. El Ejército del Aire despliega una intensa actividad en esta dirección, fruto de la cual surgen muchas iniciativas. No es posible reflejar en este artículo todos los intercambios, reuniones y ejercicios celebrados a lo largo del año, por lo que a continuación se destacan los hechos más relevantes.

En el mes de mayo el ministro de Defensa firmó una Carta de Intenciones para poner en marcha la iniciativa "Pooling MPA" que pretende aplicar políticas de *pooling and sharing* en la flota de aviones de patrulla marítima. Esta iniciativa, junto con otras como las de reabastecimiento en vuelo y de enseñanza, es promovida por la EDA.

En el mes de junio se celebró en Madrid un seminario sobre "Seguridad de vuelo y aeroportuaria", que se encuadra en el capítulo de formación del Colegio 5+5. No es esta la única actividad desplegada en el marco de la Iniciativa 5+5 pues, como todos los años desde el 2008, también se realizó el ejercicio de control de tráfico aéreo de la serie denominada 'CIRCAETE'.

En el mes de septiembre se celebró la NATO CAOC Commanders Conference en el Cuartel General del Ejército del Aire. El principal foco de atención de la conferencia fue la transición a la nueva estructura de la OTAN.

En el mes de octubre, el JEMA participó en la NATO Air Chiefs Conference. Durante la misma el JEMA pudo visitar diversas instalaciones de la OTAN y de la USAF, tanto en Alemania como en EE.UU. Además, durante las distintas reuniones celebradas se trataron temas de gran interés para la Alianza y el Ejército del Aire.

En el mes de noviembre una comisión del Ejército del Aire visitó el Mando de Transporte Aéreo Europeo (EATC) para presentar qué objetivos y expectativas se esperan como resultado de la futura adhesión a dicho Mando. España tiene un claro compromiso con el EATC, compromiso reflejado en la petición de adhesión formulada por nuestra nación a principios de año.

Por último, en el mes de diciembre se celebró la Cátedra Kindelán que este año estuvo dedicada al Sistema Integrado de Defensa Antimisil. Este tema ha cobrado una importancia creciente en los últimos años por lo que a lo largo del año diverso personal del Estado Mayor ha estado presente en múltiples foros relacionados este asunto.



## ALGUNAS EFEMÉRIDES

- El Ala 49 alcanzó las 100.000 horas de vuelo en material HD-19, D.3 y D.4
- El Aeródromo Militar de Pollensa cumple LXXV años.
- 20 Aniversario de la Academia Básica del Aire.
- El Ala 46 alcanzó las 30.000 horas de vuelo en material C.15.
- El Grupo de Alerta y Control ha cumplido XXV años.
- Inauguración de la Escuela de Sistemas Aéreos No Tripulados (UAS) en la Base Aérea de Maticán.
- Los Hércules del Ala 31 alcanzaron las 10.000 horas de vuelo en el Teatro de Operaciones de Afganistán.
- El Destacamento HELISAF cumple 5.000 horas de vuelo en Afganistán.
- El destacamento Orión alcanzó las 4.000 horas de vuelo en misiones operativas en apoyo a la lucha contra la piratería en el Océano Índico y Golfo de Adén.
- El Ejército del Aire publica su primer Tweet.
- 10 años de la presencia del EADA en Afganistán.
- 100.000 vuelos controlados por ECAO Sevilla.
- El 45 Grupo cumple XXV años.

## Y MAÑANA ¿QUÉ?

Dicen los expertos que España no volverá a crecer hasta dentro de unos años. Dicen también que 2013 será peor desde el punto de vista económico. Es por tanto previsible que este contexto general obligue a tomar algunas medidas que en otras circunstancias no se

tomarían. Y es seguro que no siempre será fácil entender el porqué de alguna de estas situaciones excepcionales.

Esos expertos que predicen que los tiempos por venir seguirán siendo duros también dicen que la crisis actual es, ante todo, una crisis de valores. Dicen ellos que precisamente ahí radica el problema. Es muy posible. Sin embargo, los hombres y mujeres del Ejército del Aire han demostrado que forman un equipo sólido, sin fisuras, en el que cada individuo conoce sus obligaciones y las cumple sean cuales fueren las circunstancias. Es decir, no hay crisis de valores en el Ejército del Aire. Al contrario, precisamente ahora todos sus miembros están demostrando que, incluso en la cotidianidad de sus quehaceres, son personas entregadas a una gran causa.

Por ello, la seguridad de los españoles desde el Aire siempre estará garantizada, pues el motor más importante, el que realmente mueve la maquinaria, no está hecho con dinero, sino con entrega, disciplina y entusiasmo.

El futuro es por tanto prometedor porque con toda seguridad el año próximo, al igual que todos los venideros, los valores intangibles que hacen volar al Ejército del Aire harán que todos se sientan orgullosos de los aviadores de España ■