

Del círculo polar ártico a las antípodas

**JOSÉ RAMÓN MARINA
LÓPEZ DE DICASTILLO**
*Capitán del Ejército del Aire
y del Espacio*



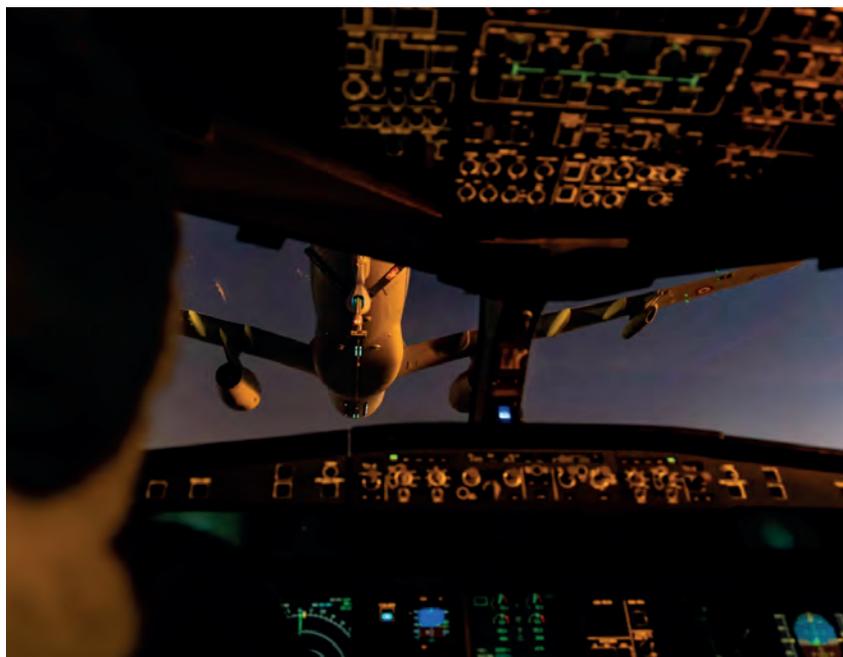
La misión empezó como comienzan todas las aventuras: con ilusión y con un viaje a territorios desconocidos por delante. El 26 de junio, el primer A400 del Ejército del Aire y del Espacio despegaba de la base aérea de Zaragoza con destino a Anchorage, Alaska. Para ello, antes debería hacer escala en Nörvenich, Alemania, y en Goose Bay, Canadá. El objetivo de este primer tramo del Pacific Skies era desplegar y permitir la participación de los Eurofighter españoles en el ejercicio Arctic Defender. Sin embargo, el Pacific Skies perseguía un objetivo mucho más ambicioso, completar la vuelta al mundo participando en varios ejercicios multinacionales tanto en Alaska como en Australia e India. Se estimaba un viaje de al menos 50 días para ello, y el plan era emplear cuatro Eurofighters y dos A400 del EA que se desplazarían por los dis-

tintos destinos que requería el despliegue con un día de diferencia entre ellos.

El reto no era menor, era la primera vez que el EA iba a desplazar una fuerza semejante durante tanto tiempo y por tantos países. A la evidente complejidad logística que esto supone, se le suma la complejidad de operación en nuevos espacios aéreos, la variable climatología, los requisitos diplomáticos y la dificultad para reparar los posibles problemas técnicos que surgieran a lo largo de todo este tiempo. De hecho, estos problemas no tardarían en llegar, al poco de partir el segundo avión de Albacete una fuga de aire de sangrado impedía que el avión continuase y tuvo que desviarse a Zaragoza para sustituir el avión

por uno de reserva y continuar al día siguiente modificando la ruta y suprimiendo la escala en Azores. De esta forma, afinando mucho el cálculo de combustible y desviándonos para aprovechar vientos favorables podíamos hacer el «cruce del charco» directamente hasta Goose Bay, y de ahí completar el primer tramo hasta Alaska. Habíamos alcanzado el círculo polar ártico.

Finalizado el Arctic Defender, a mediados de julio, el siguiente reto era cruzar el Pacífico y desplegar en la base aérea de Darwin, al norte de Australia, con la intención de llegar a tiempo para participar en el ejercicio multinacional Pitch Black, que tiene lugar allí una vez cada dos años. Necesitaríamos para ello hacer escala en Sapporo y Manila. El



primer trayecto desde Alaska era el más complicado. Más de nueve horas de vuelo, un único alternativo muy marginal en toda la ruta y con instrucciones de evitar a toda costa en el espacio aéreo ruso. La planificación tuvo que ser muy minuciosa. El 17 de julio, tomaba por primera vez un A400 del EA en suelo japonés. Fuimos recibidos calurosamente por nuestros colegas japoneses que prepararon una ceremonia de recibimiento y dieron numerosas muestras de satisfacción por el hecho de recibirnos. La hospitalidad japonesa fue sin duda una cualidad a resaltar.

Tras una breve escala técnica en Manila para repostar, continuamos rumbo a Darwin. La ruta a Australia no estuvo exenta de peligros, el verano en latitudes ecuatoriales es época de monzón y tifones, y a la dificultad de navegar estas tormentas se unía el peligro de los numerosos volcanes activos de la zona, lo cual hizo de la navegación un reto para las tripulaciones. Debido a la gran afluencia de aviones en Darwin esos días, los



El primer trayecto desde Alaska era el más complicado. Más de nueve horas de vuelo, un único alternativo muy marginal en toda la ruta y con instrucciones de evitar a toda costa en el espacio aéreo ruso

dos A400 serían desplazados a Richmond AFB, en las cercanías de Sydney, pero antes todavía debíamos hacer frente a los afamadamente estrictos controles biosanitarios australianos. Lo que parecía una escala sencilla en Darwin se complicó terriblemente cuando la carga que venía de Japón parecía que traía algo de tierra y suciedad. Tras un proceso que se demoró varias horas conseguimos llegar ambos A400 a Richmond, donde los australianos nos recibieron muy atentamente y



Santiago A. Ibarreta



con mejor predisposición (esta vez, habiendo aprendido la lección de Darwin, bajamos del avión con el merchandising y los regalos de cortesía por delante).

No íbamos a estar mucho tiempo ociosos en Sydney, nuestras órdenes exigían que al día siguiente de llegar el segundo avión continuáramos el viaje a Ohakea, Nueva Zelanda, antípodas de España. Era lo más lejos que se podía estar de la península y, por tanto, lo más alejado que había estado un avión del Ejército del Aire y del Espacio en su historia, lo que suponía un hito para el Ala 31. El objetivo allí era participar en un vuelo táctico en formación en colaboración con las fuerzas aéreas de Nueva Zelanda, Alemania, y Francia. En Ohakea nos encontramos un A400 español, otro francés, otro alemán y un C130 Hércules de la Royal New Zealand Air Force. Nada más llegar comenzó el planeamiento de la misión del día siguiente. No es habitual ver una formación de aviones de transporte tan numerosa y es difícil organizar una misión para todos. Sin embargo, cabe destacar el buen ambiente y la familiaridad en el trato con las tripulaciones de

todos los países. La misión fue un éxito, tuvimos el placer de volar en formación en baja cota, disfrutando de los paisajes de la Tierra Media de J.R.R. Tolkien. Sobrevolamos los montes de Isengard y Gondor, así como las llanuras de Rohan, y pudimos demostrar las cualidades y capacidades del A400 además de contar con la oportunidad de confraternizar con los miembros de la RNZAF.

Pero no sería todo pan comido, a la hora de poner en marcha para iniciar el regreso a Richmond Murphy se ponía a prueba la solidez de los planes del EA. Un problema con el sistema de extinción de incendios del avión hacía que no pudiera despegar. Todo apuntaba que además de marcar el hito del avión que había llegado más lejos, sería el avión que había roto más lejos. Por suerte, durante todo el despliegue, un equipo reducido de mantenimiento de cuatro integrantes había ido acompañando a las tripulaciones en todos los tramos y, en una contrarreloj por llegar antes de que se cerrara el aeropuerto de destino, fueron capaces de reparar el sistema. Volvíamos al frío de Sydney en invierno, donde nos esperaba una semana de espera hasta que finalizara el Pitch Black.

El 3 de agosto volvíamos a Darwin para el repliegue del Pitch Black, preparándonos para salir al día siguiente hacia Malasia. De nuevo volvíamos a enfrentarnos a las tormentas de la época del Monzón, y tras un viaje bastante turbulento aterrizamos en Kuala Lumpur, donde nos recibiría el embajador de España en Malasia y Brunei, José Luís Pardo Cuerdo. Allí



Santiago A. Ibarreta



nos agasajó con una cena en su residencia y tuvimos oportunidad de compartir con él las experiencias y aprendizajes del despliegue, y nos trasladó la satisfacción y la importancia de nuestra presencia allí para la intensa acción geopolítica de la zona. Al día siguiente continuábamos el viaje a India.

Los viajes en estas latitudes han estado marcados por la meteorología adversa. Intensas tormentas con gran desarrollo vertical que se forman en muy poco tiempo y que son especialmente peligrosas para los aviones, entrar en ellas inadvertidamente puede suponer un riesgo mortal, pues a la turbulencia severa se le une la carga de hielo y las descargas eléctricas

que se producen en su interior. Afortunadamente, el A400 está dotado con un radar meteorológico de la más avanzada tecnología que, si se emplea adecuadamente, permite navegar las tormentas incluso volando de noche, esquivando los núcleos de mayor conectividad.

La India resultó ser caótica. Si el problema en España es la ausencia de personal, en India el problema es el exceso. Cualquier gestión se ralentizaba y se volvía farragosa. Estuvimos desplegados tanto en la base aérea de Sullur como en Chennai, una vez más por la ausencia de espacio en Sullur. En todos los aeropuertos hubo demoras de al menos tres horas. Si el problema no eran la aduanas, eran las autorizaciones diplomáticas, cuando no los servicios de *handling*. Pero si algo caracteriza a las tripulaciones españolas es la mano izquierda y la capacidad de negociación haciendo frente a los numerosos imprevistos. Al final conseguimos estar a tiempo para el ejercicio Tarang Shakti, último gran evento de toda la expedición.

El 13 de agosto iniciamos el viaje de regreso a España. Solo nos quedaba la escala en Emiratos Árabes, donde ambos aviones nos reuniríamos para iniciar el último vuelo juntos y llegar a la vez a España. No obstante, no estaba todo hecho. Emiratos Árabes en pleno agosto no es en absoluto una escala sencilla. Aterrizamos con temperaturas de 48.°C, la sensación térmica superaba ampliamente los 50.°C. En estas condiciones cargar, repostar, e incluso planear se vuelve penoso. El combustible se sobrecalienta rápidamente, pudiendo hacer que se tenga que retrasar el despegue, y las performances de un avión pesado se degradan drásticamente cuando la temperatura se vuelve extrema. Para mitigar estos riesgos se retrasó el repostado hasta el último momento trasvasando a los depósitos menos expuestos el combustible restante, y se planeó un despegue temprano tratando de aprovechar las temperaturas mínimas de las primeras horas de luz. El 15 de agosto iniciamos el último tramo de regreso a España.

En el momento de escribir estas últimas líneas, 50 días después, estamos a punto de tomar en la base aérea de Morón, volvemos a casa. Hemos completado la circunnavegación del globo y tenemos la satisfacción de decir que hemos cumplido con la misión que se nos encomendó. Hemos sobrevolado todos los continentes y hemos llegado a las antípodas, lo más lejos que podemos llegar, como rezaba el antiguo lema: «Non Plus Ultra»; pero lo más importante es que hemos aportado una humilde contribución para escribir una página más en la gloriosa Historia del Ejército del Aire y del Espacio de las Fuerzas Armadas españolas. ■

