

Blindando los cielos de España: *Ejercicio DACT-2017*

JULIO MAÍZ SANZ
Fotografías del autor



Los cielos de Canarias han vuelto a ser testigos de uno de los más importantes ejercicios de defensa aérea que diseña, organiza y dirige el Mando de Combate (MACOM) del Ejército del Aire, el denominado Disimilar Air Combat Training/entrenamiento en combate aéreo disimilar (DACT), en este caso del 2017.

El control previo del aire es imprescindible para realizar todo tipo de operaciones militares o de paz, dado que sobre todo evita la acción de las fuerzas aéreas adversarias, al tiempo que facilita la capacidad de proyección del poder aéreo sobre tierra o el mar, en favor de las fuerzas propias. Esta última faceta tampoco se obvia por parte del MACOM, que a lo largo del año planea

varios ejercicios de ataque aire-suelo, como es el Tormenta.

La eficacia de dichas operaciones aéreas se basa en un continuo plan de entrenamiento y adiestramiento de la fuerza, que además debe combinarse lo más posible con la proyección de las unidades implicadas, tal y como se ha realizado al proyectar unidades aéreas con base en la Península a una distancia media de 2.000 kilómetros que separan el centro de ésta de las instalaciones aeronáuticas del Ejército del Aire en Canarias.

Así el DACT, que se ha desarrollado entre los días 13 y 27 de enero, ha tenido como objetivos:

– Ejercitar la estructura de Mando y Control del Mando Aéreo de Combate

y los medios puestos a disposición de la OTAN para la Defensa de Canarias.

– Proporcionar adiestramiento avanzado en misiones tipo DACT y *Mixed Fighter Forced Operations*/operaciones de una fuerza mixta de cazas (MFFO), con un incremento gradual, tanto del número de aviones participantes como de la dificultad de la misión, en un ambiente lo más realista posible.

– Comprobar la capacidad de las Unidades propias de integrarse y operar en una Coalición de medios aéreos de diferentes países aliados.

– Normalizar tácticas, técnicas y procedimientos (TTPs) propios del combate aire-aire en escenarios de gran entidad.

PROYECTANDO LA FUERZA

Las maniobras han sido planeado por el citado MACOM, que en su fase activa fueron dirigidas y ejecutadas desde el Cuartel General del Mando, sito en la Base Aérea de Torrejón (Madrid), y en concreto por su segundo jefe, que ha realizado las funciones de *Director Exercise*. Igualmente el organismo castrense ha realizado su evaluación posterior, decisiva para aplicar las enseñanzas obtenidas al conjunto del Ejército del Aire.

Para llevar a cabo el supuesto, lo primero que se planeó fue la proyección de la importante fuerza de combate. Así el núcleo que desplegó el Ejército del Aire en la Base Aérea de Gando (Gran Canaria) estuvo formado por un total de veintitrés cazabombarderos, *Eurofighter* (Ala 11 y 14), y EF-18M (Ala 12 y 15), con sus correspondientes equipos de mecánicos y armeros, así como el resto del personal de apoyo.

En total fueron llegando a la isla once *Eurofighter*, o C.16 según designación militar, tres del Ala 11 y ocho de la 14, . Respecto a los más veteranos EF-18M, o C.15M, fueron una docena, aportados

a partes iguales entre las mencionadas Alas de caza, que los operan. Destaca que para ambos sistemas se planificaron equipos de mantenimiento conjuntos, una organización que ya se ha puesto en práctica, y que se quiere reforzar para el despliegue en los Estados Unidos, en febrero, durante el ejercicio *Red Flag*.

La fuerza de combate se completaba con la aportación de la Unidad anfitriona, el Ala 46, que puso a disposición seis de sus F/A-18A, o C.15A, una versión del Hornet de menores capacidades que los modernizados C.15M que fueron adquiridos de segunda mano a finales de los años noventa. En total se conformó una fuerza cercana a la treintena de aeronaves que han compuesto el núcleo principal de combate en lo que se refiere a España.

Como en otras ocasiones, se han cursado las correspondientes invitaciones a países aliados y amigos, que normalmente aseguran la presencia de varias fuerzas aéreas, pero que este año se ha limitado a tres *Eurofighter* de la *Aeronautica Militare Italiana* (AMI), además de la habitual partici-

pación de un avión de *Airborne Early Warning & Control* (AEW & C) de la OTAN.

Para la próxima edición el MACOM ya está trabajando con otros miembros de la Alianza, habiendo tomado además la decisión de trasladar la organización del DACT-2018 al mes de abril, lo que seguiría situando el supuesto táctico en la época en la que la climatología en el norte y centro de Europa es pésima, y dará más tiempo para recabar la siempre enriquecedora participación de otras fuerzas aéreas.

Así en la primera fase del DACT se simuló un despliegue previo, similar al que se realizaría cuando se traslada la fuerza a un país extranjero para participar en una campaña aérea multinacional, para lo cual primero se proyectaron unidades de apoyo, que prepararon la infraestructura, en la hipótesis de trabajar en una zona con apenas servicios, para posibilitar la posterior recepción de la fuerza de aparatos de combate

Un despliegue de este tipo obliga a un meticuloso planeamiento, así como una coordinación logística exhaustiva, que simula la puesta en marcha



Dos de los EF-18M del Ala 15, el de la izquierda pintado con decoración especial del "tigre" despegando por la pista de la base Aérea de Gando.

efectiva de una operación de defensa aérea ordenada por el poder político, con aproximadamente un par de días de preaviso.

Esta experiencia, y el entorno operativo recreado en Canarias, ha sido muy útil para el referido despliegue realizado en el mes de febrero en Nellis (Nevada-Estados Unidos), según nos indicaba el coronel Manuel Ojeda Copete adscrito al Cuartel General del MACOM. Dicha misión será protagonizada por una fuerza mixta de *Eurofighter* de las citadas Ala 11 y 14 para participar en el *Red Flag 2017-2*, que exige operar bajo las ordenes de un AEW & C y en un entorno de *Electronic Warfare (EW)*, que se reproduce también en el DACT-2017, según nos refería el coronel Ojeda, que es el responsable del adiestramiento y evaluación del MACOM.

Los responsables del exitoso despliegue, y posterior repliegue que implicó entre otros medios al nuevo Airbus Defence and Space (DS) A400M del Ala 31, fueron la Sección de Logística del MACOM y la Jefatura de Movilidad Aérea, JMOVA, coordinando el despliegue con el Mando de Ca-



Previamente al inicio del ejercicio el SEADA desplegó instalaciones de campaña en la Base Aérea de Gando, como son los módulos CEHAPO que aparecen en la imagen.

narias (MACAN) y la Base Aérea de Gando, anfitriona y cuyo apoyo logístico y administrativo fue clave para el desarrollo de este importante supuesto táctico.

Se ha de tener en cuenta que para el despliegue/repliegue de los cazas se necesita del apoyo de aviones de transporte A310 del 45 Grupo de Fuerzas Aéreas, C295 del Ala 35 y los C-130H *Hércules* del Ala 31, para llevar al personal técnico y los equipos necesarios

para operar fuera de sus respectivas bases. Igualmente la última de las unidades citadas, que tiene sede en la Base Aérea de Zaragoza, desplegó un *tanker* de reabastecimiento en vuelo KC-130H en una de las denominadas *Deployed Operating Bases (DOB)*, en este caso materializada por el Aeródromo Militar de Lanzarote, durante todo el ejercicio, para, sobre todo, llevar a cabo misiones de reabastecimiento en vuelo, o de *Air to Air Refueling (AAR)*.

Además del papel del DOB de Lanzarote, el epicentro del desarrollo del DACT-2017 ha sido la Base Aérea de Gando, que es donde se han centralizado las operaciones en todo momento aprovechando sus amplias instalaciones. De hecho en uno de los hangares de esta Base se constituyó el Puesto de Mando y Control del ejercicio, donde las unidades participantes montaron sus propios centros operativos, utilizando unas estructuras plásticas en forma de iglú, de fabricación española, que utiliza desde hace años la Unidad Militar de Emergencias (UME) y el SEADA, denominadas Células de Habitabilidad Polivalente (CEHAPO).

Recordar que ambas instalaciones están adscritas al Mando Aéreo de Canarias (MACAN), que aportó toda su organización para el buen fin del ejercicio.

EN ACCIÓN

La necesidad de proyectar macro dispositivos de defensa aérea comenzó a gestarse por parte del Ejército del Aire ya a finales de los noventa, aunque tras



el IIS y la revisión de la defensa nacional se hizo más que evidente la necesidad de montar estos ejercicios.

Así en 2004 se realiza el primer ejercicio DACT, comprobándose *in situ* el magnífico potencial que ofrece Gando, y su cercana Delta-79, que se reserva para el entrenamiento. Desde entonces prácticamente todos los años se han realizado los ejercicios DACT.

Igualmente el DACT suma en cada edición más complicados supuestos aéreos tácticos de defensa aérea, lo que exige una alta experiencia en los pilotos participantes, los jefes de formación deben de tener la cualificación de *Combat Ready 3* (CR3). Como otros ejercicios de este tipo, la dificultad aumenta a medida que progresa el supuesto táctico, como ocurre en varias de las campañas aéreas actualmente en marcha.

El DACT 2017 se ha llevado a cabo en dos fases, una primera teórica que incluye una larga serie de conferencias de integración de fuerzas, seguridad en vuelo, así como diversos cursos acerca de las más modernas tácticas de combate aéreo, tipos de armamento y sistemas de los diferentes aparatos participantes.

La segunda fase, o práctica, se ha realizado a diario. Comenzaban con varios *briefing* previos, que daban paso a las dos salidas diarias, una por la mañana y otra por la tarde, que tenían una duración mínima de una hora, a veces con adversas condiciones meteorológicas.

Los pilotos realizaron continuos ejercicios de adiestramiento avanzado

en tácticas de combate aire-aire, aprovechando las diferentes características de los distintos aviones participantes. Así, según nos comentaba el responsable de adiestramiento y evaluación del MACOM, se ha pasado de combates sencillos de 2 aviones contra 2, 4 contra 4, a complejos enfrentamientos de 10 contra 12, o 12 contra 14, con un cada vez más hostil ambiente de EW, y el control del AEW & C. También este profesional nos refería que se les han marcado limitaciones a los aviones que hacían las funciones de fuerza de oposición, o bando *OPFOR*, como se conocen internacionalmente.

El principal escenario de las misiones ha sido la denominada Delta 79, un amplio espacio sobre el Atlántico, de unas 120 por 40 NM, al sur del Archipiélago. Esa magnífica área de entrenamiento no tiene pasillos de tráfico aéreo, por lo que no ha habido ningún inconveniente en reservarla en las citadas fechas para que los *EF-18* y los *Eurofighter* desarrollasen sus avanzadas prácticas de combate aéreo. Además, este escenario canario permite hacer vuelos a velocidad supersónica. “Al no haber población debajo, está autorizado el vuelo por encima de la velocidad del sonido, lo que permite maniobras DACT más complejas y avanzadas”, según nos comentaba el coronel Manuel Ojeda.

Otro de los apartados que se han practicado en las salidas ha sido el de AAR, incluso el pasado día 24 un pequeño



grupo de prensa nacional e internacional fue autorizado a embarcar en un *KC-130H* del Ala 31. Una vez el avión cisterna se situó sobre el Delta 79, fueron apareciendo los cazabombarderos, a los que se les suministró combustible para que pudieran seguir cumpliendo la misión de combate aéreo. De no ser por el concurso de la misión AAR hubieran debido volver antes a la base de Gando.

En suma hablamos de un importante número de movimientos aéreos militares, que no han afectado al intenso tráfico comercial que acoge Gando, que no olvidemos es también uno de los aeropuertos internacionales más importantes de España. Tal coordinación supone un importante éxito del Control Táctico (TACON) de operaciones aéreas, que ejerció el Grupo de Alerta y Control (GRUALERCON) y sus controladores adscritos a la Escuadrilla de Circulación Aérea Operativa (ECAO) de Las Palmas, que permitieron la coordinación con el control civil de un ejercicio tan complejo con total eficacia y seguridad.

UN IMPORTANTE ELENCO DE PROFESIONALES Y MEDIOS

La participación de otras fuerzas aéreas foráneas se materializó en esta ocasión con la presencia del AMI, que desplazó desde Italia con el apoyo de uno de sus Boeing *KC-767A* de transporte/AAR a tres de sus cazabombarderos *Eurofighter*, así como un total de 70 efectivos (nueve pilotos y 61 de personal mecánico y de apoyo), bajo el mando de



Además de las misiones de vuelo, cada salida incluía un completo trabajo previo y varios *briefing*, como el de la imagen.



Uno de los F/A-18A del Ala 46 en vuelo. Foto: Diego Ruiz de Varga.

un coronel.

Igualmente la OTAN ha desplazado 65 miembros de hasta unas trece naciones adscritas a la NATO *Airborne Early Warning* (NAEW), que estaban bajo el mando del comandante Fernando Gómez-Porrúa. Así cada día esta fuerza formaba una tripulación multinacional para operar en la salida del Boeing E-3A Sentry de AEW & C desplazado a Canarias.

Para facilitar crear un entorno de EW, el 47 Grupo Mixto de Fuerzas Aéreas desplegó en la DOB de Lanzarote uno de sus veteranos Falcon 20, o TM.11 según su designación militar española. Dicha aeronave completó un total de 17 salidas destinadas a perturbar las acciones de los cazas; además y aunque no participaba oficialmente, el día 26 de enero estuvo presente en Gando el otro modelo de EW que utiliza el Grupo, en concreto el CASA C-212-200, o TM.12.

Además del trabajo a bordo de las visibles aeronaves, un complejo ejercicio como el DACT 2017 implica a muchos otros profesionales. Buen ejemplo lo tenemos en el personal del referido sistema de Mando y Control del MACOM, en especial del Grupo GRUALERCON, que opera desde su centro "Papayo" sito en Gando, donde también ha trabajado personal del NAEW; y de los controladores aéreos del Ejército de Aire. Tampoco se debería dejar de mencionar a los que trabajan en el Aeródromo Militar de Lanzarote, y al personal de los dos "picos" de Canarias, el Escuadrón de Vigilancia Aérea nº 21 (EVA 21),

que tiene sede en el Pico de las Nieves (Gran Canaria), y el EVA 22, que vigila el espacio aéreo canario desde las Peñas de Chache (Lanzarote), así como al Grupo Móvil de Alerta y Control (GRUMOCA) que ayudó a cumplir con las labores de Mando y Control (C2).

EFFECTO MEDIÁTICO Y RESULTADOS

Es de destacar el gran efecto mediático que todos los años crea el desarrollo del DACT en Canarias, al que contribuye el Ejército del Aire informando previamente y continuamente de los pasos dados, sobre todo a través de las redes sociales.



La OTAN desplegó en Gando uno de sus aviones AEW-C modelo Boeing E-3A Sentry, y 65 efectivos al mando del Comandante Gómez-Porrúa.

En ese objetivo de liderar la información con total transparencia, durante la segunda semana del ejercicio tuvo lugar una jornada de prensa, en la que compareció el coronel Ojeda, responsable de adiestramiento y evaluación del MACOM, a la que asistieron varios medios de comunicación locales, nacionales e internacionales. También los profesionales del periodismo que quisieron pudieron participar en la referida misión de AAR a bordo del KC-130H. A esta actividad relacionada con la prensa se sumó una jornada de *spotter*, tan habituales en países como Francia, Holanda y Reino Unido, que reunió a en torno a 150 aficionados a la fotografía de aviones, procedentes muchos de la Península y otros puntos de Europa.

El día 26 se organizó un *Distinguished Visitors Day*, que contó con la presencia del secretario de Estado de Defensa (SEDEF), Agustín Conde Bajén, quien estuvo acompañado por el jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire (JEMA), y los generales jefes al mando del MACOM, la Jefatura del Sistema de Mando y Control (JSMC) y el NAEW, que llegaban la tarde del día anterior en un Falcon 900 del 45 Grupo de Fuerzas Aéreas. Ya en Canarias, se sumó a los referidos el general jefe del MACAN, que tiene su cuartel general sito en la cercana capital de Las Palmas de Gran Canaria. Aunque la estadística es siempre fría, no deja de ser reveladora del trabajo realizado, así no se debería dejar de mencionar que du-

rante el DACT-2017 se realizaron más de 433 misiones tipo DACT y MFFO en una gran variedad de escenarios, que permitieron elevar la interoperabilidad entre las distintas unidades participantes, así como evaluar y mejorar las tácticas, técnicas y procedimientos empleados en este tipo de misiones.

En total se han realizado en las dos semanas que ha durado el ejercicio más de 700 horas de vuelo, lo que supuso cerca del 100% de las salidas programadas.

Tampoco se debería olvidar la labor, del 802 Escuadrón de Fuerzas Aéreas, que desde el año pasado depende del Ala 46, que aseguró la imprescindible cobertura SAR (Search and Rescue/ Búsqueda y Salvamento) del ejercicio. Así la unidad mantuvo listo permanentemente para actuar uno de sus helicópteros Airbus Helicopters AS332 *Super Puma*, incluido su nuevo AS332C1.

Durante las salidas de los cazabombarderos, se posicionaba en torno a las

referidas zonas de operaciones un avión Airbus DS CN235 transformado a la versión de Vigilancia Marítima (VIG-MA) o D.4, que salía previamente a los paquetes de aeronaves para asegurar la cobertura SAR *in situ*. Afortunadamente el trabajo de este operativo no fue necesario, aunque cuando los pilotos evolucionaban sobre el Atlántico a grandes distancias de las islas sabían que, en caso de caer al Océano, los medios SAR implicados estarían enseguida buscándolos, y prestos a rescatarlos. •

APOYO AL DESPLIEGUE: EL GRAN TRABAJO DEL SEADA

Aunque los claros protagonistas mediáticos del DACT-2017 han sido los cazabombarderos, para que éstos logren operar necesitan del trabajo previo de múltiples profesionales del Ejército del Aire, como es el caso de los del Segundo Escuadrón de Apoyo al Despliegue Aéreo (SEADA). El Ejército del Aire, en su continuo trabajo para aumentar y testar su carácter expedicionario, fue creando unidades especialmente destinadas a posibilitar su capacidad de despliegue. Así tras la formación del Escuadrón de Apoyo al Despliegue Aéreo (EADA) en 1994 en la Base Aérea de Zaragoza, en 2007 se empezó a formar una segunda unidad especializada en este tipo de operaciones, que fue el referido SEADA, que tiene sede en la Base Aérea de Morón (Sevilla), desde donde empezó a operar en 2008.

El concurso de esta última Unidad fue fundamental para poner en marcha el DACT-2017. La Unidad, tras una cuidada planificación, comenzó su participación en el ejercicio a finales de 2016. Así el 27 de diciembre el personal del Escuadrón tenía ya posicionados en el puerto de Cádiz contenedores ISO-20 con material de diversa índole, principalmente para castrametación, que embarcó camino del Puerto de la Luz (Gran Canaria), muy cercano a la Base Aérea de Gando.

Se ha de tener en cuenta que el SEADA es la unidad de referencia de ingeniería del Ejército del Aire, siendo últimamente la encargada de realizar el montaje de este tipo de infraestructuras de vital importancia, entre otros servicios, para el apoyo directo a las operaciones aéreas.

Paralelamente al traslado de los contenedores a Canarias, el día 4 de enero se llevó a cabo el comienzo del despliegue del personal de Ingeniería formado por efectivos del SEADA, con la finalidad de instalar en Gando una totalidad de tres tiendas modulares de gran amplitud modelo TM-865, otras once tiendas de una superficie aproximada de 50 m² y completando el despliegue con células de habitabilidad polivalente CEHAPO. En suma, una importante labor que dio como resultado poner a disposición de las unidades desplegadas en la instalación aeronáutica un total de 22 módulos de trabajo, debidamente conectados a la acometida de instalaciones eléctricas (aunque en caso de no estar disponibles hubieran desplegado sus grupos electrógenos) y de telecomunicaciones necesarias para poder llevar a cabo el ejercicio, así como todo el equipamiento mobiliario necesario.

El mencionado personal técnico se replegó tras completar dicha infraestructura, dejando sólo un equipo reducido personas para el mantenimiento de las instalaciones durante las dos semanas que duró el ejercicio. Aunque pronto a éstos el Escuadrón sumó un equipo de seguridad formado por profesionales pertenecientes a su Escuadrilla de Protección a la Fuerza, que aseguró dichas vitales labores. En esta tarea se turnó con el personal, también especializado en dichas labores, que trasladó a Gando la citada EADA y el Grupo de Seguridad (GRUSEG) de la Agrupación del Cuartel General del Ejército del Aire, que tiene sede en Madrid.

Este personal de seguridad, que se relevaba periódicamente, garantizó la protección del perímetro, especialmente el estacionamiento de las valiosas aeronaves, además de un especial control de seguridad en la zona donde se asentaba el Centro de Operaciones. Así pudimos ver a los centinelas del SEADA patrullando la zona armados con sus fusiles de asalto HK-36 y su versión corta KW, debidamente equipados con miras de precisión, y otros complementos como linterna y un designador láser, fijados al arma mediante los rieles Picatinny.

Una vez finalizado el ejercicio, el SEADA realizó el desmontaje y repliegue de la infraestructura por vía marítima, equipo transportado en 11 contenedores que llegaba al puerto de Cádiz a principios de febrero. Dicho material, tras su traslado hasta Morón, fue objeto durante aproximadamente una semana de las labores de limpieza, mantenimiento y puesta a punto para la próxima misión, que requieren las infraestructuras después de utilizarse en este tipo de ejercicios, dando por concluida la participación de la unidad en el DACT 17, muchos días después de su finalización oficial. •



Dos miembros del SEADA aseguran la protección de las valiosas aeronaves sita en la plataforma de la Base Aérea de Gando.