

El EADA en África

HUMBERTO BRIONES VALERO
Comandante del Ejército del Aire
VALENTÍN GUTIÉRREZ DELGADO
Capitán del Ejército del Aire



Panorámica campamento Chad

A lo largo de su historia, operar en África ha sido algo habitual para el Ejército del Aire, y de hecho fue en este continente, hace ya 30 años, cuando un destacamento aéreo de nuestro EA iniciaba sus operaciones en Namibia, siendo la primera fuerza de nuestro país desplegada en apoyo de una misión de mantenimiento de paz auspiciada por Naciones Unidas.

En este entorno, en noviembre de 1996, justo dos años después de su creación, cuando la Escuadrilla de Apoyo al Despliegue Aéreo (EADA) ya había comenzado su historia expedicionaria, tuvo lugar su primera misión en África, en el entonces Zaire. Desde ese momento, el personal del EADA ha formado parte de los diferentes destacamentos del Ejército del Aire que han operado de manera permanente a lo largo y ancho de este continente, participando también en las numerosas misiones de ayuda humanitaria en las que, como consecuencia de catástrofes naturales y/o situaciones de crisis, nuestros aviones de transporte han intervenido en esta zona del mundo, llevando ayuda para los más necesitados, e incluso, evacuando a residentes españoles y de otras nacionalidades.

ZAIRE

El Ejército del Aire ya había intervenido en misiones de ayuda humanitaria y evacuando a personal nacional y extranjero en la región de los Grandes Lagos en 1994, como consecuencia de los trágicos sucesos de violencia entre hutus y tutsis que se produjeron en Ruanda, con más de 800 000 asesinatos. Desgraciadamente, las secuelas de esta crisis continuaron en el tiempo y se extendieron con desplazamientos masivos de refugiados ruandeses que migraban a los países vecinos, Uganda, Burundi y la República Democrática del Congo (entonces Zaire).

En este último país, estas circunstancias agravaron aún más la ya de por sí inestable situación interior existente desembocando en un conflicto civil generalizado. En mayo de 1996, las luchas étnicas entre refugiados hutus procedentes de Ruanda, apoyados por el Ejército de Zaire, y tutsis zaireños originaron una escalada de violencia en el este del país y en noviembre de ese mismo año, la situación empeoraba generándose una nueva crisis humanitaria provocada por el desplazamiento de cientos de miles de personas que huían de la región.

Entrenamiento
ejercicio de tiro
equipo protec-
ción de aeronave
en destacamento
Mamba Gabón



Ante ello, el 8 de noviembre de 1996 despegaba de la base aérea de Getafe rumbo a Kinshasa un C-130 del Ala 31 transportando más de 12 toneladas de ayuda humanitaria. Además, estaba previsto que ese avión también evacuara a los ciudadanos de la Unión Europea que quisieran abandonar la zona, ante la peligrosa situación interna existente en el país.

Las misiones humanitarias que habían realizado nuestros aviones de transporte en Ruanda en 1994, se habían llevado a cabo en un ambiente de elevado riesgo, desde aeropuertos inseguros situados en el interior de zonas hostiles. A pesar de que en esta ocasión, se iba a realizar desde la capital de Zaire, nada hacía presagiar que las condiciones que se iba a encontrar el vuelo fueran a ser distintas: la información que se disponía sobre la situación de seguridad en Kinshasa y su aeropuerto no era nada tranquilizadora.

Por ello, se decidió por parte del Estado Mayor del Aire la activación de un equipo de la EADA para escoltar y proteger a la aeronave y a su tripulación, así como apoyar en lo relativo a la distribución de la carga y la evacuación del personal si las circunstancias así lo requiriesen. La andadura de estos equipos especializados de protección había comenzado como tal desde el nacimiento de la unidad en 1994. Tras dos años de un intenso y riguroso adiestramiento, habiendo desarrollado y contrastado sus propias *tactical training procedures* (TTP) en ejercicios nacionales e internacionales, estos equipos estaban listos para ser empleados por primera vez en una misión real.

El vuelo se desarrolló con normalidad, pero ante las noticias inquietantes recibidas de la embajada española sobre la seguridad del aeropuerto, se determinó reducir considerablemente la estancia del Hercules en Kinshasa, así como evitar que la llegada fuera de noche. Para ello, el avión hizo escala en Bamako (Mali).

Una vez en Kinshasa, se pudo observar con claridad la tensión existente. Nada más tomar tierra, conforme los cinco integrantes del equipo de la EADA iniciaban su despliegue de seguridad alrededor del avión, una unidad del Ejército zaireño rodeaban al T.10 para proporcionarle seguridad ante un eventual ataque... aunque estos soldados, con una actitud poco clara, volcaban totalmente su atención hacia el interior de este anillo de seguridad, en lugar de hacerlo hacia el exterior. Las operaciones de descarga del material también fueron complicadas, pero finalmente se pudo llevar a cabo en el reducido tiempo disponible. Tras ello, el Hercules despegó, transportando tan solo una parte del personal que estaba previsto evacuar (inicialmente 50 personas), dadas las dificultades existentes para su localización y que muchos religiosos se negaron finalmente a abandonar el país. EL regreso a España se efectuó sin novedad.

Paralelamente, ante el cariz que esta crisis humanitaria iba teniendo, 10 días más tarde, el Consejo de Seguridad de Naciones Unidas tomó cartas en el asunto, dando luz verde a la resolución 1080/96 por la que se autorizaba el envío de una fuerza multinacional que, con carácter temporal, asegurara la entrega de ayuda humanitaria a los refugiados y desplazados en el este de Zaire.

Canadá y Estados Unidos asumieron el liderazgo de esta operación en la que otras 13 naciones europeas y africanas, además de Japón, mostraron su intención de participar. En el marco de esta fuerza, la contribución aprobada por el Gobierno español consistía en diferentes capacidades proporcionadas por el Ejército de Tierra y por el Ejército del Aire. En el caso de estas últimas, si bien España se había ofrecido al principio a hacerse cargo del control del aeropuerto de Bukavu (uno de los dos existentes en la región de Kivu) mediante un contingente de unos 80 miembros de la EADA (incluyendo el empleo de sus equipos de controladores de com-

bate para ejercer el control táctico de mismo), finalmente se concretó en el despliegue de un destacamento aéreo formado por tres T.19 del Ala 35, junto a personal de la EADA para llevar cometidos de escolta de la tripulación y apoyo a la carga/descarga, incluyendo además personal de esta unidad especializado en la preparación y lanzamiento de carga humanitaria.

Mientras, en España se completaban los preparativos para alistar al personal y material a desplegar a toda velocidad, se mantenía la incertidumbre sobre el inicio del despliegue. La situación política y humanitaria en Zaire empeoraba y se iba haciendo más compleja con crecientes combates entre los numerosos grupos armados que pugnaban para hacerse cargo del poder. La postura de las autoridades gubernamentales de Zaire tampoco ayudaba, ya que mantenían su negativa a que las aeronaves con carga humanitaria pudieran sobrevolar su espacio aéreo.

Finalmente, la extensión de la rebelión de los tutsis zaireños y la propagación de las hostilidades a otras partes del país, en un escenario de guerra civil generalizada con participación de fuerzas militares de los países limítrofes, forzó a la cancelación definitiva de la misión a principios de 1997, sin que ningún elemento de la fuerza multinacional desplegara en el país. Habría que esperar a otra oportunidad para llevar a cabo un despliegue permanente de la Unidad en África.

CON EL DESTACAMENTO SIRIUS EN EL CHAD

Si bien la presencia de personal del EADA en África continuó de forma puntual, apoyando diferentes misiones de ayuda humanitaria realizadas por aviones de transporte del EA, no fue hasta casi 12 años más tarde cuando se produjo ese primer despliegue permanente. Y este era un reto de primera magnitud, que se desarrollaba dentro de la operación más ambiciosa que la Unión Europea había desarrollado en África hasta esa fecha: la operación EUFOR Chad/República Centroafricana (RCA).

Esta operación fue lanzada en a finales de enero de 2008 por la UE para apoyar la misión de Naciones Unidas en la RCA y Chad (MINURCAT), creada en septiembre de 2007, ante la situación de inseguridad generada por los conflictos internos existentes

en este último país y las tensiones que mantenía con su vecino Sudán. Todas esto además, influía negativamente en la ya de por sí grave crisis humanitaria a la que se enfrentaban los cientos de miles de refugiados de Darfur y desplazados chadianos que vivían en campos situados en la zona fronteriza de estas naciones con Sudán.

Con una duración limitada a un año, la operación estaba formada por 3700 militares de los diferentes estados miembros, con un claro predominio francés. Su despliegue se realizó en el este del Chad y en el noreste de la RCA, a lo largo de la frontera de estos países con Sudán, con estructuras de mando en Yamena (FHQ retrasado), Abeché (FHQ adelantado), tres batallones multinacionales en el este del Chad (Iriba, Forchana y Goz Beida) y un cuarto en Birao (RCA). Además de la ya mencionada situación de inestabilidad, la enorme extensión

de terreno a cubrir, las dificultades logísticas existentes y la climatología suponían un auténtico desafío para la UE.

Tras decidirse la participación de España, que sería la única nación que contribuiría con medios aéreos de transporte junto a Francia, comenzó el planeamiento. La aportación del EA consistiría en un destacamento aerotáctico (DAT) con dos CASA 295 del Ala 35, en el que también se integraría personal del GRUMOCA y del EADA, sin que esto supusiera que estas unidades no continuaran manteniendo su esfuerzo expedicionario en Afganistán (en el caso del Escuadrón, en la FSB de Herat, Qala e Naw y como parte del Destacamento Mizar en Kirguizistan).

la extensión de la rebelión de los tutsis zaireños y la propagación de las hostilidades a otras partes del país [...] forzó a la cancelación definitiva de la misión a principios de 1997



Montaje campamento Chad

Pese a la dificultad de las misiones en África nunca se pierde su carácter humanitario



Desde el inicio de este proceso, el personal del EADA se integró en el mismo, así como en los *site surveys* que se realizaron en noviembre de 2007 y a finales de enero de 2008. Con la información obtenida en los mismos, se decidió que el DAT operaría desde el aeropuerto de Yamena, de uso civil y militar, desde donde también operaban fuerzas chadianas y francesas (Destacamento Kosseï), estas últimas dentro de la operación Epervier. Sin embargo, no estaba previsto que las fuerzas de EUFOR contaran con instalaciones en su interior, salvo las estrictamente necesarias para las operaciones de las aeronaves desde el mismo, ya que estaba previsto que se alojarán en una base que, por esas fechas, estaba siendo construída: Camp Europa.

Situada a 2 km del aeropuerto, Camp Europa era una antigua prisión que fue abandonada antes de ser finalizada. Inicialmente fue concebida como un lugar de tránsito del personal de los distintos contingentes de estados miembros de la UE proyectados a zona de operaciones. En ella estaba previsto que se ubicaran también todas las instalaciones de EUFOR en Yamena. Por desgracia, en el diseño y dimensionamiento de las mismas no se tuvieron en cuenta las necesidades de las unidades ajenas al FHQ, como es el caso de los contingentes que, como el español, se integrarían en la operación.

Esto se tradujo en la no disponibilidad de áreas de trabajo de todo tipo (desde oficinas, talleres, CIS, etc.), logísticas o de alojamientos y áreas de ocio/descanso, e incluso en su defecto, del espacio requerido para su posterior instalación. La base contaba además con una zona de almacenamiento logístico.

Por ello, una vez identificadas estas carencias así como los apoyos comprometidos por EUFOR, se tomó la decisión de que el EADA desplegara sus instalaciones para cubrir todas las necesidades del DAT, tanto en Camp Europa como en el Destacamento Kosseï situado en el aeropuerto. Se diseñó un plan detallado para el despliegue y emplazamiento de estas tiendas, basado en la proyección de un escalón avanzado del EADA con antelación suficiente al despliegue de la fuerza, con el objeto de que a su llegada, esta pudiera disponer de las instalaciones de trabajo, vida y funcionamiento suficientes y debidamente equipadas para alcanzar la capacidad operativa requerida en los plazos previstos.

Basado en estas previsiones, así como en la disponibilidad del material ya en zona de operaciones (es decir, ya previamente proyectados), se estableció un margen de tiempo para llevarlo a cabo

de entre 15 y 20 días. Este planeamiento se podía ver afectado por diferentes factores, como la problemática conocida en cuanto a la no existencia de espacio suficiente (tanto en Camp Europa para las instalaciones como en el aeropuerto para el aparcamiento de aeronaves), la disponibilidad de los medios aéreos a emplear o por la coincidencia en el tiempo de nuestro despliegue con otras naciones. Obviamente, conocer la fecha definitiva del despliegue era un aspecto fundamental en su ejecución.

A la espera de conocer esta fecha, y contemplado también en este plan de despliegue, a mediados de mayo un elemento de enlace compuesto por cuatro oficiales del EA (uno de ellos del EADA) fue enviado a Yamena para preparar la llegada de este escalón avanzado, emprendiendo gestiones a nivel local con personal civil y militar para contratar obras (adecuación de terrenos en el aeropuerto para montar las tiendas, así como en Camp Europa), confirmar los apoyos comprometidos por EUFOR o por parte de Francia, alquiler de vehículos, etc.

Finalmente, el Destacamento Sirius se constituyó como tal el 1 de junio de 2008, sobre la base de una agrupación aérea expedicionaria. Curiosamente, esta no era la primera vez que personal del EADA formaba parte de un destacamento con

este nombre. Esta ya había ocurrido en 2005, durante la misión de ayuda humanitaria en apoyo de las víctimas del tsunami en Indonesia, también apoyando al Ala 35. Pero esto es otra historia.

Transportando a parte del personal del DAT, el primer CASA 295 aterrizó en Yamena el día siguiente, declarándose la IOC el 5 de junio. Compuesto por casi 25 efectivos, del escalón avanzado del EADA llegó el 4 de junio, y el despliegue del DAT se completó el 12 de junio. La FOC del destacamento se alcanzó el 17 de junio.

Al ordenarse al EA el despliegue del DAT antes de que el escalón avanzado llegara a Yamena y pudiera realizar sus cometidos, tuvieron que simultanearse los trabajos de montaje de las instalaciones con el inicio de las operaciones de los CASA 295. El orden de montaje comenzó con la instalación de las tiendas de trabajo (seis para oficina y un taller en Camp Europa, así como dos tiendas taller en el aeropuerto), disponibles desde el 16 de junio. Posteriormente fue el turno de las tiendas para alojamiento del personal (10) y de la tienda de ocio/descanso en Camp Europa, finalizando esta segunda fase el 1 de julio. Para ello, este personal del EADA trabajó de manera encomiable, bajo unas condiciones extremas, con temperaturas superiores a 35°, lo que obligó a adaptar el horario de trabajo a las horas de menos sol (05:00 a 11:00, y de 16:30 a 20:00).

Al mismo tiempo, los miembros del personal del EADA que formaban parte del DAT también empezaron a llevar a cabo sus cometidos asignados en las áreas de protección de la fuerza, apoyo al transporte, preparación y lanzamiento de cargas y apoyo general (mantenimiento de instalaciones),



Equipos de protección de aeronaves protegiendo un T-21

apoyando las operaciones aéreas. Sus equipos de protección (air mobility protection team/AMPT) escoltaban y protegían a los dos CASA 295 y sus tripulaciones en todas sus misiones, volando a Abeché y a los restantes campos desde los que operaba en Z.O. Además, se encargaban de escoltar al personal del DAT en sus desplazamientos terrestres a la ciudad y a los vip durante sus visitas. Sus cometidos también se extendieron al asesoramiento y evaluación de riesgos en materia de protección de la fuerza, así como a la autodefensa del DAT, en coordinación con el plan de seguridad en vigor en Camp Europa.

Si bien Francia aportaba la capacidad de apoyo al transporte a EUFOR con los medios asignados a la operación Epervier, se decidió contar con una capacidad propia en el DAT para atender las necesidades de todos los vuelos españoles que operaban desde Yamena, así como para apoyar al personal francés en el aeropuerto. Con el objeto de satisfacer los requerimientos de EUFOR, a fin de contar con la capacidad de preparación y lanzamiento de cargas para asegurar el abastecimiento desde el aire de las fuerzas desplegadas, el EADA desplegó y mantuvo personal especializado en esta capacidad como parte de su contingente.

Del mismo modo, una vez finalizados los trabajos descritos para instalar la infraestructura propia del DAT, personal del EADA se encargó del mantenimiento preventivo y correctivo de las tiendas montadas en Camp Europa y en el aeropuerto durante la operación, así como de todos los grupos electrógenos y de los climatizadores desplegados. Todo este material se encontraba expuesto a unas durísimas condiciones climatológicas, que alternaba altísimas temperaturas con lluvias torrenciales y densas tor-



Campamento Chad

mentas de arena. No obstante, gracias al esfuerzo, dedicación y profesionalidad de este personal, su funcionamiento fue muy satisfactorio durante toda la misión, proporcionando una envidiada calidad de vida a todo el personal desplegado en Camp Europa, muy por encima de la media de los restantes contingentes.

Como no podía ser de otra forma, el repliegue del DAT Sirius comenzó con la finalización de la misión EUFOR/Chad-RCA el 15 de marzo de 2009, si bien el DAT continuó operando, participando hasta el 28 de abril en apoyo a los repliegues de los otros contingentes desplegados. Una vez acabado, los CASA 295 se recuperaron a TN el 29 de abril, junto a sus tripulaciones, personal de mantenimiento y la mayoría del personal del DAT.

De forma similar a lo realizado en el despliegue, personal del EADA se desplazó a Yamena como parte del escalón de repliegue, para apoyar al personal de la unidad ya desplegado en las tareas de desmontaje, limpieza y revisión de todas las instalaciones, así como su descontaminación y preparación para el transporte hacia TN, que se efectuó de forma combinada por vía intermodal y aérea. Fieles al lema del EADA, este personal era el último del DAT Sirius en abandonar el aeropuerto de Yamena, llegando a la base aérea de Getafe el 29 de mayo de 2009.

MARFIL Y MAMBA

Actualmente, personal del EADA está integrado en los dos destacamentos aerotácticos del Ejército del Aire que operan de manera permanente en África Occidental: Marfil y Mamba. Ambos DAT tienen su origen en el apoyo español a dos operaciones lanzadas por Francia, y su historia y evolución presenta muchos paralelismos. Así, tras la petición francesa de apoyo a la operación Serval lanzada por este país en enero de 2013 para detener la ofensiva yihadista en Mali, el DAT Marfil se desplegó sobre la base de un C-130 del Ala 31, para llevar a cabo misiones de aerotransporte en apoyo de fuerzas francesas y de los países africanos integrados en AFISMA (African-led International Support Mission to Mali), alcanzando su FOC el 5 de febrero.

En mayo de 2013, el Ala 35 se hizo cargo del mismo hasta octubre de 2014, en la que de nuevo es sustituida por el Ala 31. Dos meses an-

tes, en agosto de 2014, se había desactivado la operación Serval y fue absorbida por la operación Barkhane, también liderada por Francia, en la que cooperaban de forma activa Mauritania, Mali, Burkina Faso, Níger y Chad. Esto trajo consigo cambios significativos en su área de operaciones, al extenderse por toda la franja del Sahel. Al mismo tiempo, desde un punto de vista nacional, el DAT Marfil ha apoyado de manera permanente a las fuerzas españolas desplegadas en EUTM Mali, en el marco de la operación nacional A/M.

En lo que respecta al DAT Mamba, el Ejército del Aire activó este destacamento para apoyar a Francia en el despliegue y sostenimiento de la operación Sangaris (finalizada en 2016), lanzada por este país para reforzar a la misión internacional de apoyo para la República Centroafricana (MISCA) de la Unión Africana, como consecuencia de la crisis humanitaria provocada por la guerra civil existente en la República Centroafricana. EL DAT inició sus operaciones con la llegada de un C-130 del Ala 31 a Libreville (Gabón) el 21 de marzo de 2014. En octubre de ese mismo año, un C295 del Ala 35 sustituyó al Hercules, situación que se mantiene en la actualidad. Desde entonces, su misión se centra en la contribución al transporte intrateatro en apoyo al contingente francés, a la misión de Naciones Unidas y a la misión de entrenamiento de la Unión Europea en la República Centroafricana (EUTM-RCA), incluyendo el apoyo prestado a las fuerzas españolas que allí operan integradas en EUTM-RCA en el ámbito de la operación A/C.

Constituido principalmente en torno al Ala 31 (Marfil) y al Ala 35 (Mamba), su composición y entidad es similar, contando de manera permanente con personal del GRUMOCA y del EADA. Como no podía ser de otra manera, los cometidos asignados al EADA están incluidos en las áreas de protección de la fuerza y de apoyo al transporte, estando integrados en la sección de apoyo al despliegue de ambos DAT.

En lo relacionado con protección de la fuerza, la responsabilidad principal del EADA es la protección de las tripulaciones y aeronaves de cada destacamento, así como de su pasaje y carga, cuando estas operan en el área de operaciones. Los vuelos de nuestros aviones se desarrollan en una enorme zona geográfica que se extiende por Mali, Mauritania, Burkina Faso,



Niger, Chad, Camerun, República del Congo, República Centroafricana o Costa de Marfil, desde aeródromos, pistas y campos no preparados cuyas condiciones de seguridad varían de forma significativa, y en su mayoría son limitadas y/o inciertas.

En este ambiguo y volátil entorno, la actuación de los equipos AMPT del EADA se extiende durante todas las fases del vuelo, no solo cuando los aviones se encuentran en tierra, estando también preparados para operar en caso de accidente o aterrizaje de emergencia. Especialmente adiestrados y equipados, estos equipos contribuyen de forma significativa a que las operaciones de transporte aéreo puedan efectuarse, aportando el grado de seguridad requerido.

Pero los cometidos de protección de la fuerza del EADA no acaban aquí. Además de la autodefensa del DAT, reconocimiento de itinerarios, la escolta de sus integrantes durante los desplazamientos o de asesorar al jefe del mismo en materia de seguridad, su personal se encarga de aspectos de inteligencia/FP Intel contribuyendo al FP Situational Awareness del área de operaciones (que no se limita a la relacionada con la actuación sus AMPT sino también información sobre la actualización de la posible amenaza terrorista existente en el lugar de despliegue, así como a los restantes riesgos a que se puede encontrar esfuerzo el personal de os DATs, etc.).

El EADA también ha desplegado un elemento reducido de apoyo al transporte, dimensionado para atender exclusivamente las necesidades propias de cada uno de los DAT. Apoyado por fuerzas francesas, tanto en la base Guy Pidoux anexa al aeropuerto de Libreville (Mamba) como en la base Senghor Militaire en el aeropuerto de Dakar (Marfil).



La EADA en el destacamento Mamba

Sin embargo, la actividad desarrollada por este elemento se ha visto aumentada con el paso del tiempo, desempeñando también un papel destacado en el apoyo realizado de manera regular a los vuelos de sostenimiento y relevo realizados desde TN en apoyo de los contingentes españoles. En especial, este esfuerzo ha sido más demandante durante los periodos de tiempo que han coincidido con el liderazgo español de las misiones de la UE en Mali y la RCA, dado el incremento de la presencia de fuerzas españolas, teniendo en cuenta además que durante este periodo no hubo ningún elemento similar del EA desplegado en Mali o Bangui como parte de estos contingentes.

Tras más de cinco años de operación, el balance de las operaciones realizadas por ambos DAT es tremendamente positivo. La importancia de las capacidades de transporte aéreo aportadas por estos DAT desde su creación han sido determinantes para los esfuerzos de la comunidad internacional en esta castigada zona del mundo, caracterizada por su gran extensión y por su carencia casi total de infraestructuras básicas, convirtiéndose en piezas fundamentales de la contribución de España para promover la seguridad y estabilidad en África Occidental.

REFLEXIONES FINALES

Aunque África es un escenario difícil y demandante, que se caracteriza por grandes carencias logísticas de todo tipo y por unas condiciones de seguridad inciertas, cambiantes y, en muchas ocasiones, insuficientes, las operaciones realizadas por el EADA en el mismo no presentan diferencias con respecto a las realizadas como parte de los diferentes destacamentos del EA en otras zonas del mundo.

A lo largo y ancho de este continente, el personal del EADA ha participado en misiones humanitarias, protección y escoltas de aeronaves, montaje de campamentos, evacuación de residentes, etc. A ellas, hay que unir otras que no se han tratado en este artículo, pero que cada vez tendrán mayor importancia en el futuro: las de seguridad cooperativa.

En todas ellas, haciendo honor a su lema y a lo que representa, este personal ha puesto de manifiesto siempre su disponibilidad, compromiso y espíritu de servicio, compartiendo esfuerzos y sacrificios, plenamente conscientes de que con su buen hacer contribuyen, y seguirán haciéndolo en el futuro, a que nuestros medios aéreos, los verdaderos protagonistas de estos destacamentos, puedan desempeñar sus cometidos con total eficacia, haciendo que nuestro Ejército del Aire continúe siendo un actor esencial y determinante en la defensa de los intereses de España allá donde sea requerido. ■