

# La vuelta al mundo en 54 días

**FERNANDO GARCÍA ALLÉN**  
*Teniente coronel del Ejército del Aire y del Espacio*

Todo empezó en mayo de 2023, en esos días hubo una primera reunión en Madrid donde se comenzaba a hablar sobre «dar la vuelta al mundo; un alemán, un francés y un español», una frase que en aquellos días parecía más un chiste que una misión, y que al final se ha convertido en una realidad. Era una visión a muy largo plazo, donde tres naciones aliadas se comprometían a operar conjuntamente apoyándose durante todo el ejercicio, centrando este esfuerzo en un mantenimiento compartido aprovechando que usábamos la misma flota basada en la industria europea.

No voy a dar datos engorrosos que podrían llegar a aburrir, pero con la intención de dar una visión de la magnitud de este ejercicio, solo la parte concerniente a JMOVA se han recibido más de 1213 mails (los tengo todos guardados), las llamadas telefónicas no las he podido contar, y tengo la costumbre de hacer limpieza mensual en mi teléfono de wapp e IMBOX por lo que tampoco puedo facilitar ese dato.

Antes de comenzar con todo el planeamiento, lo más importante fue dejar bien definidos los objetivos de la misión. El objetivo principal era conseguir operar junto con Alema-

nia como un solo ejército durante los meses del ejercicio, logrando la máxima integración en tareas de mantenimiento y despliegue, dejando como segunda prioridad los objetivos tácticos de entrenamiento. Este objetivo principal era el verdadero reto del Pacific Skies puesto que nunca antes el Ejército del Aire y del Espacio se había enfrentado a ello, mientras que los objetivos tácticos, de una u otra manera, ya se habían afrontado en ejercicios anteriores tipo FLAG. Explicar este objetivo fue relativamente sencillo, pero asimilarlo suponía un verdadero reto, ya que esta vez el gran esfuerzo

 **Ejército del Aire y del Espacio**





y el entrenamiento estaba más enfocado en la capacidad de despliegue combinada y la interoperabilidad entre las diferentes naciones en vez del entrenamiento específico que resulta de los ejercicios, que por supuesto era importante y muy valioso, pero no prioritario. Este objetivo principal, totalmente innovador en nuestro ejército, nos llevó a una nueva perspectiva a la hora del planeamiento.

Uno de los grandes retos que nos encontramos desde el principio fue coordinar que era lo que debíamos transportar en los medios aéreos disponibles para garantizar el éxito de la misión, ya que debíamos coordinar con los alemanes en qué porcentaje o en qué tareas de mantenimiento nos apoyaban ellos. Mientras hacíamos el estudio del material necesario para tener una primera idea antes de la IPC de octubre 2023 en Munich, desde MACOM A7 nos aclararon bastante la situación; solo tendríamos de dos A400M para el apoyo continuado durante el ejercicio, y habría un tercero en alerta en

caso de tener que cambiar alguno de los aviones destacados si se averiase o fuese necesario ir al rescate de un Eurofighter, siempre y cuando no se pudiese reparar ante una

***Lo que se presentaba como una lucha sin cuartel por priorizar las necesidades de aerotransporte de cada uno, se convirtió en un entendimiento mutuo entre todos los implicados en favor de la misión***

avería de mayor entidad. Llevar solo dos A400M para el apoyo de todo el ejercicio, dos meses operando fuera de España sin tener un destacamento fijo, era un reto al que nunca nos habíamos enfrentado. Qué desplegar, dónde desplegarlo para optimizar su eficacia y, sobre todo, cuándo hacerlo para que estuviese el mayor

tiempo disponible en caso de necesidad, era una cuestión que a todos los implicados nos preocupaba. En esos dos A400M teníamos que optimizarlos para transportar las necesidades de Ala 14/11, EADA/SEADA, UMAAD, MAESAL y MACOM.

Recuerdo durante el proceso de planeamiento un periodo de máximo estrés. A partir de octubre comenzamos a recibir las necesidades de aerotransporte de las unidades. La capacidad de carga de los A400M está definida por el volumen y peso máximo al despegue calculado para cada salto, sin embargo, las peticiones y las necesidades y necesidades de las alas tendían al infinito, sus necesidades iniciales superaban con creces la capacidad disponible de los A400M. Lo que se presentaba como una lucha sin cuartel por priorizar las necesidades de aerotransporte de cada uno, se convirtió en un entendimiento mutuo entre todos los implicados en favor de la misión con el objetivo común de colaborar y entender que todos éramos patas



Sgto 1º Adrián Zapico Esteban

fundamentales para el éxito de la misión. Una de las mejores noticias que recibimos en este periodo fue que el transporte multimodal entraba a jugar en el planeamiento, disponíamos de un barco para poder posicionar material pesado y voluminoso tanto en Alaska como en Australia, lo cual fue un verdadero salvavidas. El negocio multimodal de la JMOVA comenzó a trabajar a destajo en una carrera contrarreloj, los desplazamientos por vía terrestre y sobre todo marítima requieren un posicionamiento de la carga con mucha antelación, y el papeleo y documentación requerida para su transporte es exorbitante. Aunque el primer ejercicio comenzaba en Alaska a mediados de julio, la carga debía estar lista para embarcar en Alemania ¡a mediados de marzo!, y corría el mes de diciembre cuando

comenzaban su planeamiento. Parecía imposible conseguirlo, más aun cuando todavía no estaba definido ni muy claro cuáles serían las necesidades reales, puesto que Alemania no había precisado con qué material nos apoyaría. Después de cientos de mails y llamadas buscando contenedores repartidos por toda España y aclarada la carga que se iba a transportar, se vislumbraba un halo de esperanza para lograr llegar a tiempo a Alemania con la carga preparada. Pero no iba a ser tan fácil. En ese momento recibimos un atento mensaje informando de las estrictas medidas biosanitarias de Australia. Las leímos una y otra vez y no porque estuviesen escritas en inglés, sino porque no nos creíamos el nivel de detalle de desinfección al que nos obligaban, y cómo nos comunicaban que iban a

mandar un inspector exprofeso australiano para inspeccionar nuestros contenedores y la carga que iba en ellos. Pues aún así lo consiguieron, vamos que si lo consiguieron. La sección multimodal acompañada por personal de las unidades participantes, se desplazó hasta Wittmund (Alemania) para embarcar los contenedores y estar presentes durante la inspección. Ver como el australiano rascaba con una espátula de 2 cm la esquina interior del contenedor porque tenía «algo de suciedad o restos de semillas, grano o polen» es un espectáculo digno de admirar. No sin ciertos contratiempos, supuso un fin de semana extendido y un poco de demora en la aceptación de la carga por parte del inspector, pero se consiguió embarcar los 13 contenedores que habían preparado.



En paralelo a la aventura de nuestros compañeros de multimodal, seguíamos con la odisea del planeamiento del aerotransporte. Aparte de la carga a transportar, merece mencionar las infinitas variables a las que nos enfrentamos al plantear la ruta con el fin de cubrir el mayor número de contingencias posibles que pudiesen sufrir tanto los cazas como los A400M, así como conseguir cumplir con los *slots* asignados por los diferentes aeropuertos por los que pasábamos. Necesitábamos tener personal de mantenimiento cuando despegasen los Eurofighters para acometer las posibles averías, pero también necesitábamos tener personal en los destinos intermedios esperando su llegada para poder acometer cualquier contingencia con la mayor rapidez posible, espe-

cialmente durante la escala en Japón. Los MRTT no llegaban siempre al mismo destino que los Eurofighters o los A400M, los *slots* asignados para llegar a los aeropuertos no nos permitían cumplir con la ETD planeada, los países nos solicitaban muchísimos documentos (tanto de carga como del personal que llevábamos en cada avión) para aceptar las DIPLOS, había que estudiar muchos aeropuertos alternativos en ruta, y si todo eso fuese poco, cruzábamos Japón en la estación de los tifones, los cuales alcanzan su punto álgido en agosto, la India no daba respuestas a corto plazo, por lo que la incertidumbre a partir de la salida de Australia era inmensa, etc... y a mayores, los mismos problemas de bioseguridad con Australia asomaban ahora a nuestra puerta. Cómo, dónde y cuándo aplicar los *esprays* a los aviones fue un asunto que nos trajo de cabeza varias semanas, pero la sección de veterinaria se puso las pilas e hizo una gran labor. No me parece justo dejar sin mencionar a los compañeros de A4 y A7 de MACOM, con los cuales durante estos últimos meses he intercambiado más emails, hablando por teléfono y enviado más mensajes que con mi esposa. Gracias a la

**También estuvimos muy implicados en el planeamiento de AAR en cuanto a rutas, horarios, alternativos, coberturas SAR, tipos de formaciones, espacios aéreos no muy colaborativos, implicaciones y toma de decisión en caso de emergencia, etc**

perfecta sintonía que manteníamos, el buen talante y humor que destilábamos incluso en los momentos de

máximo estrés y la implicación de todos por lograr un objetivo común, ha conseguido hacer realidad este reto que muy pocos creían posible allá por mayo de 2023.

Pero el planeamiento no fue todo multimodal y aerotransporte, ha habido vuelos en los cuales los Eurofighters han recorrido casi 4000 NM y para conseguirlo nos ha apoyado la MMU con sus MRTT, los cuales han sido los *tankers* del Pacific Skies. También estuvimos muy implicados en el planeamiento de AAR en cuanto a rutas, horarios, alternativos, coberturas SAR, tipos de formaciones, espacios aéreos no muy colaborativos, implicaciones y toma de decisión en caso de emergencia, etc y sobre todo la foto. Todo nuestro despliegue aéreo estaba condicionado a los desplazamientos de los cazas, por lo que las coordinaciones con ellos fueron muy intensas, aunque a la vista está que satisfactorias. Una vez estaba definido todo lo anterior, el trabajo realmente duro lo realizaron las unidades de caza Ala 11 y Ala14, mientras que desde la JMOVA nos quedamos como asesores y supervisores de que la ejecución iba acorde con el planeamiento y las instrucciones que habíamos recibido del mando.

Y llegó el momento del despliegue, 25 de junio de 2024. El primer A400M despegó hacia Albacete para unirse a los cuatro Eurofighters y comenzar la misión. Dos meses de aventuras cruzando el mundo nos esperaban, pasando por sitios tan dispares como Alaska, Japón, Australia o la India. Muchas horas de avión estaban planeadas, 58 000 km alrededor del mundo hasta volver a casa, y el hito de llegar a las antípodas; el lema de la JMOVA «Más y más lejos» se ha cumplido, a partir de ahora el más lejos hará referencia a un reto futuro; el espacio, ya incluido en el nombre de nuestro ejército. ■