

# OPERACIONES AEREAS Y EJERCICIOS CAS

**A** lo largo de 1987 las Unidades de la Fuerza Aérea realizaron unas 129.000 horas de vuelo.

Este dato frío dice poco para aquellos que, ajenos al E.A., sólo lo valoran como un dato estadístico más, o incluso apenas dice gran cosa para los que, integrados en el E.A., no se paran un momento a pensar en lo que esas 129.000 horas de vuelo han supuesto.

129.000 horas de vuelo son parte del "balance positivo" que en los conceptos DEFENSA o SEGURIDAD puede ofrecer el Ejército del Aire a todos los españoles.

129.000 horas de vuelo que han supuesto muchas horas de trabajo para los órganos logísticos de los Cuarteles Generales, para los Estados Mayores de los Mandos de la Fuerza Aérea, para los Servicios, para las Unidades...

Cada hora de vuelo de un sistema de armas (aviones, que dirían muchos) tiene tantas cosas detrás...

Cada hora de vuelo no es más que el resultado de una larga suma, cuyos sumandos están constituidos por el esfuerzo, el trabajo y la dedicación de ese conjunto de hombres y mujeres que constituimos el Ejército del Aire.

Cuando un piloto para el motor de su avión y se baja, con el mono de vuelo empapado en sudor, no es él el único ni el que más ha sudado. En el "sin novedad en el vuelo" que da a su Jefe no se termina una misión, se cierra un ciclo; un largo, duro y costoso ciclo del que él es el último y más "espectacular" protagonista, pero que ha requerido mucho trabajo en equipo y mucha coordinación...

Soldados que en su garita o en mitad del campo "han desafiado ceñido el acero y el arma en la mano los soles del rojo verano, las nieves y vientos del gélido invierno y el frío y la escarcha..." para velar por la seguridad de su Base, de su cuartel... o que comparte las tediosas horas de los hangares de alarma sirviendo a los que sirven, o que tras un volante ve pasar las largas horas de la espera.

Especialistas que queman sus ojos, fijos en una pantalla de RADAR



o que soportan temperaturas extremas sobre el cemento de los aparcamientos, poniendo a punto, revisando hasta la saciedad ese avión que poco después saldrá al aire.

Médicos. Ingenieros. Meteorólogos...

El esfuerzo de todos y cada uno de ellos significa una fracción de cada hora de vuelo.

Horas de vuelo que aprovechadas minuto a minuto, voladas con el convencimiento de la responsabilidad que se lleva a bordo significan, o deben significar, para todos los españoles que su Fuerza Aérea, su Ejército del Aire, está listo para cumplir la misión que el Artículo 3 de las Reales Ordenanzas les asigna.

¿Qué se ha hecho en esas horas de vuelo?, la lista sería larga, pero se puede resumir en dos conceptos básicos:

Planes de Instrucción.

Misiones reales y de apoyo a organismos civiles.

Los Planes de Instrucción de Unidades engloban la mayor parte de las horas efectuadas, muy especialmente en escuelas y unidades de caza y ataque.

Son las misiones de cada día en las que los alumnos aprenden a volar, los pilotos aprenden a combatir en y desde el aire y las Unidades se constituyen en un conjunto homogéneo, dedicando todo su esfuerzo a alcanzar el máximo nivel en la "aptitud para el combate".

Dentro de los Planes de Instrucción, particulares de cada unidad, se incluyen los Ejercicios y Maniobras que pretenden conseguir la



imprescindible acción de conjunto entre las diferentes unidades, mandos o ejércitos.

Durante 1987 los Estados Mayores volvieron a emitir Ordenes de Operaciones con nombres de Ejercicios ya conocidos: RED EYE, TACEX, POOP-DECK, TRUCHA, DAGA HELIOS, CASEX, IBERIA, JET MORSA, ATLAS... en los que una vez más se comprobó y valió la capacidad operativa de la Fuerza.

El año tuvo dos novedades destacables, dos novedades con nombre propio: HISPEX y OCEAN SAFARI. Ambos ejercicios fueron noticia destacada en la prensa nacional.

El OCEAN SAFARI porque, por primera vez, las Fuerzas Aéreas y Navales españolas participaban en un Ejercicio de la NATO. Tanto para la Armada como para el Ejército del Aire, esto era realmente lo único destacable, ya que ni por el supuesto táctico ni por el volumen de fuerzas participantes este Ejercicio constituía ninguna novedad, ni supuso especial esfuerzo operativo. Si presentó por vez primera el ya mencionado significado testimonial de participar en una estructura operativa de la Alianza.

El HISPEX constituyó el Ejercicio de mayor envergadura que desarrollaron las Fuerzas Armadas en el año 1987.

El objetivo más importante era poner en práctica una estructura de



Mando acorde con la Doctrina de Acción Unificada y en la que todas las fuerzas participantes dependían directamente del Jefe de Estado Mayor de la Defensa (JEMAD) y, simultáneamente, coordinar la participación de fuerzas aliadas (Cuadro 1).

El MACOM desarrolló sus acciones de superioridad aérea en todo el espacio aéreo español, la Flota en el Mediterráneo Occidental y la Fuerza Operativa Conjunta (FOC) en las zonas de Ejea-Erla y Campo de San Gregorio.

En el Ejercicio participaron unos 7.000 hombres, 210 vehículos con cadenas, 6 unidades navales, 40 aviones de caza y ataque, 20 aviones de transporte y 18 helicópteros.

Supuso un gran esfuerzo de planeamiento, coordinación y ejecución y sus enseñanzas han sido fundamentales en el terreno de la Acción Conjunta.

Las horas de vuelo en misiones reales y de apoyo a organismos civiles incluyen las salidas de los aviones en alarma para identificación de ecos radar sin identificar que penetran en el espacio aéreo español, las del Servicio de Búsqueda y Salvamento en misiones de localización y evacuación de heridos, las de Transporte de Organos para Transplantes, extinción de incendios, envíos de ayudas a zonas de catástrofe... Y, aunque no suponen un elevado tanto por ciento, significan muchas horas de alerta, de tensión y esfuerzo de las tripulaciones que el Ejército del Aire mantiene permanentemente en un estado de disponibilidad avanzado, listos para acudir en muy breve espacio de tiempo allí donde la Patria exija su presencia. ■

CUADRO 1 ORGANIZACION DEL MANDO

