

El futuro avión multifunción

Una necesidad fundamental para el Ejército del Aire

JULIO MAÍZ SANZ

LA PRINCIPAL NECESIDAD ACTUAL DEL EJÉRCITO DEL AIRE ES LA DE DOTARSE DE UN AVIÓN DE MULTIFUNCIÓN A REACCIÓN, QUE TENGA CAPACIDAD PARA MISIONES DE PROYECCIÓN ESTRATÉGICA DE LA FUERZA, QUE INCLUYEN LAS FUNCIONES DE REABASTECIMIENTO AÉREO

En esta prioridad han insistido en múltiples ocasiones tanto el JEMA como buena parte de la cúpula del Ejército del Aire, que fijan como primera necesidad en el campo del material aeronáutico poder dotarse de una flota de tres aviones Airbus Defence & Space (Airbus DS) A330 *Multi Role Tanker Transport*/Avión de transporte/cisterna multipropósito (MRTT).

Lo primero que se debería señalar es que no nos referimos a una necesidad exclusiva del Ejército del Aire, sino para la defensa nacional en su conjunto, ya que la capacidad que da tener el referido sistema de proyección estratégica de la fuerza, como lo define el Ministerio de Defensa, es vital para cualquier país. Esta dependencia es todavía más importante si se participa en operaciones en el exterior, como es el caso de España, tan necesarias para mantener el status internacional como Nación.

Esta necesidad se puede comprobar casi a diario. Así a primeros de enero, los cazas *Eurofighter* que se desplegaron en Lituania, para cumplir un compromiso de España con la



OTAN, tuvieron que ser reabastecidos en el aire por un cisterna Boeing KC-767 del Aeronáutica Militare Italiana (AMI), para poder realizar el vuelo directo entre Albacete y Siauliai, amén de usar un Airbus A310 para transportar a parte del Destacamento. Aunque un ejemplo más significativo y que afectó especialmente a las fuerzas del Ejército de Tierra (ET) se produjo a principios del pasado mes de diciembre, durante el relevo de las tropas españolas destacadas en Irak, encargadas de entrenar a las tropas iraquíes que luchan contra *Daesh*, una misión vital para demostrar la aportación de España de cara a la lucha contra el terrorismo de corte extremista islámico.

Para desplegar al contingente en Irak y replegar a las tropas que se relevaban, hubo que transportar a la fuerza, en su mayor parte del ET,

hasta el aeropuerto de Kuwait a bordo de aviones comerciales de *Air Europa*, y desde allí volar en dos C-130 Hércules del Ala 31 previamente destacados en el Emirato, camino de Bagdad. Este complejo traslado ha supuesto un largo viaje de más de 24 horas, al que hay que añadir que la mayor parte de dichos profesionales han tenido que desplazarse en helicópteros del *US Army* desde la citada capital iraquí a la base de Bsmayah.

La principal razón es porque la citada compañía comercial, que tiene contratada el Ministerio de Defensa para transportar a las tropas españolas destacadas en las múltiples misiones internacionales en las que participa nuestro país, dejó de volar a Bagdad, tras sufrir el aeropuerto de la capital de Irak un ataque de poca relevancia.

Ya en el campo más específico del reabastecimiento en vuelo, en verano el MACOM volverá a participar en un ejercicio *Red Flag* en Nellis (Nevada-Estados Unidos), que exigirá a los cazabombarderos EF-18M participantes cruzar dos veces el océano Atlántico, traslados para los que se



El último de los aviones cisterna/transporte de Airbus DS que se entregó a Arabia Saudí realizando un vuelo de pruebas, para los que utilizó la matrícula MRTT032. Foto: Julio Maíz

Imagen del doceavo A330 MRTT, todavía solo con la pintura de imprimación, que se entregó a la empresa Air Tanker. Foto: Julio Maíz.

deberán apoyar en los cisternas de nuestros aliados. En suma, un continuo juego de búsqueda de soluciones externas, a veces muy costosas, que no pueden ni deben prolongarse mucho en el tiempo.

El concurso de un avión de este tipo es vital, ya no solo para reabastecer a los cazabombarderos, misión que también hacen más limitadamente los turbohélices KC-130H, sino también para misiones de transporte de tropas y material e incluso de personal de ONG o rescate que tenga que acudir a zonas de catástrofe a destinos lejanos, a los que no lleguen las aerolíneas. A ello se suma la importancia de tener aviones de reabastecimiento que se puedan aportar a una coalición internacional para repostar en vuelo a los cazabombarderos asistentes, con lo que se participa plenamente sin tener que realizar propiamente acciones de ataque aire-suelo. Esta



La RAF tiene desde el pasado verano destacado un Voyager en Chipre para apoyar las operaciones de sus Tornado GR4 contra los terroristas de DAESH, aquí le podemos ver repostando a dos de los citados cazabombarderos. Foto: USAF.

es la fórmula que acaba de ofrecer Alemania a la coalición que lucha contra el *Daesh*, lo que la evita tener que intervenir en la campaña de ata-

ques con sus cazabombarderos Tornado o Eurofighter, lo que podría generar un problema político interno.

Actualmente de la veterana flota de aparatos de transporte Boeing 707, que opera el 47 Grupo Mixto, solo queda uno en servicio, y en agosto tiene la fecha de caducidad impresa, por lo que la capacidad de transporte de tropas en operaciones transoceánicas quedará limitada a los dos Airbus A310 del 45 Grupo de Fuerzas Aéreas, que pueden transportar unos setenta pasajeros cada uno y tienen una capacidad de carga limitada, y que además deben cumplir con su rol principal que es el de transporte VIP.



Detalle del pod Cobham, que se sitúan en la parte inferior de las alas de los A330 MRTT. Foto: MilborneOne.



UN ÚNICO CANDIDATO

Si en otros casos los candidatos son varios, en esta ocasión se limita a uno solo, el citado Airbus DS A330 MRTT. Previamente se habrían descartado aparatos rusos como el Ilyushin Il-78 *Midas*, y también se habrían mirado las soluciones del otro lado del Atlántico.

En Estados Unidos se ha producido un gran salto generacional entre las flotas de Boeing KC-135 y los KDC-10, y el moderno Boeing KC-46 basado en el aparato comercial 767-200R. En este aparato también se basó el denominado KC-767, que adquirieron Japón e Italia, cuyas entregas y puesta en servicio se jalonaron de dificultades, sobrecostes y retrasos. Así la AMI tardó 9 años desde que firmó el contrato con Boeing hasta que los tuvo en servicio en 2011, mientras que los japoneses también tuvieron que esperar más de seis años para poder operar los cuatro KC-767J que encargaron en 2003.

De hecho el KC-46 *Pegasus*, sobre todo en lo que se refiere a su sistema de reabastecimiento, es un aparato totalmente renovado, cuyo cliente lanzador: la United States Air Force (USAF) no tendrá sus primeros aparatos como pronto hasta el año 2017, y luego copará las entregas de nuevos.



Otro de los clientes del MRTT son los Emiratos Árabes Unidos que han adquirido un total de tres aparatos, y tendrían la opción para adquirir tres más. Foto: Julio Maíz.

Frente a estas soluciones se configura como único candidato la del citado MRTT, que los profesionales del Ejército del Aire conocen de primera mano debido a que el centro neurálgico de dicho programa de Airbus DS se encuentra en Getafe (Madrid), justo al lado de la Base Aérea situada en dicha localidad.

LA PUESTA EN MARCHA DEL PROYECTO

Con la decisión encauzada en 2009, la División de Planes del Ejército del Aire empezó a trabajar en la elaboración de los requisitos que se iban a exigir al sistema, proceso en el que también intervino el Mando de Apoyo Lo-

gístico (MALOG) para definir las necesidades de apoyo y sostenimiento.

En 2010 el Estado Mayor del Ejército del Aire redactó el Documento de Necesidad Operativa (MND) del avión de proyección estratégica de la fuerza, seguido del Objetivo de Estado Mayor (OEM), al que aquel mismo año se da el fundamental impulso de la aprobación de los Requisitos de Estado Mayor (REM), que poco después fueron validados por el JEMA. Estamos ante un «proceso de obtención» regulado por la Instrucción del SEDEF (Secretaría de Defensa) 67/2011, y posteriormente por la 72/2012. Tras los pasos referidos, en febrero de 2014 el Jefe del Estado Mayor de la Defensa (JEMAD) da el espaldarazo definitivo al

El veterano Boeing 707 que opera el 47 Grupo Mixto de Fuerzas Aéreas tiene sus días contados, tras su programada baja en agosto la capacidad de transporte estratégico del Ejército del Aire quedará muy limitada. Foto Julio Maíz.





La empresa Air Tanker arrendaba uno de sus MRTT, en la imagen, a la compañía comercial Thomas Cook, lo que además de abrir una importante vía de negocio demuestra la gran versatilidad de esta conversión del A330. Foto: Julio Maíz.



La planta de Airbus DS de Getafe (Madrid), que A330-200 a MRTT. Foto: Julio Maíz.

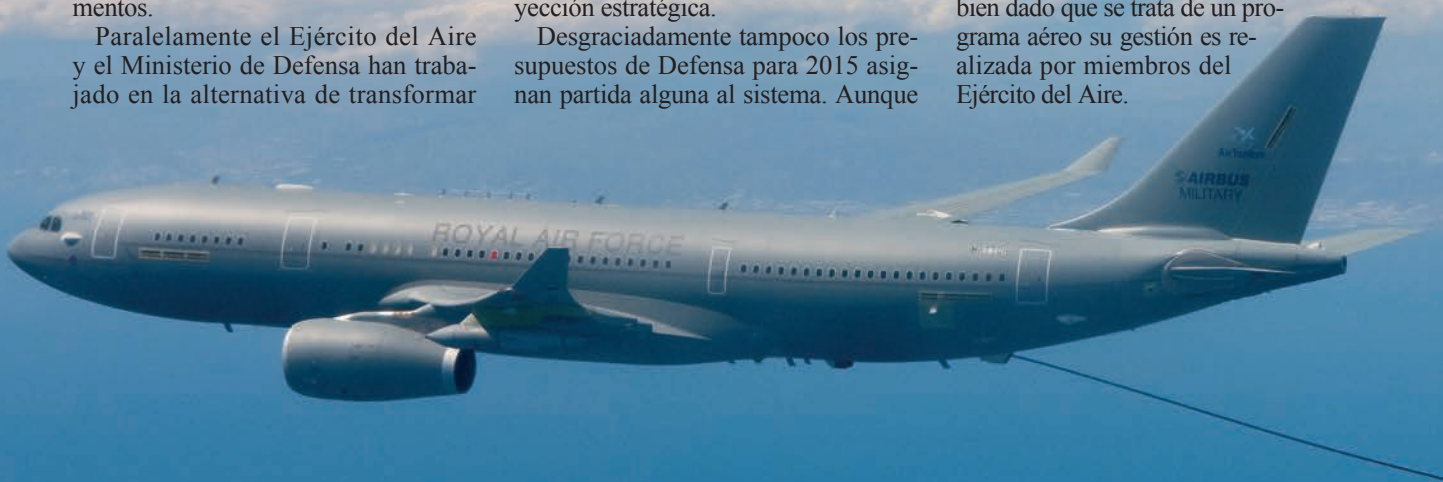
programa, validando los citados documentos.

Paralelamente el Ejército del Aire y el Ministerio de Defensa han trabajado en la alternativa de transformar

ción del programa del avión de proyección estratégica.

Desgraciadamente tampoco los presupuestos de Defensa para 2015 asignan partida alguna al sistema. Aunque

de Armamento y Material (DGAM), si bien dado que se trata de un programa aéreo su gestión es realizada por miembros del Ejército del Aire.



parte del programa A400M y abrir la posibilidad de poder disponer de los referidos MRTT. Desgraciadamente los acuerdos no han llegaron a buen puerto, y una oferta del entonces CEO de Airbus DS, Domingo Ureña, de finales de 2014, no llegó a cerrarse por la programación de los gastos de Defensa.

El otro hándicap al programa es que por las mismas fechas, a finales de 2014 o primeros de 2015, el Ministerio de Defensa prefirió optar por la puesta en marcha de otra prioridad del Ejército del Aire, la del sistema *Remotely Piloted Aircraft Systems* (RPAS) de tipo *Medium Altitude Long Endurance* MALE. Así la selección del aparato General Atomics MQ-9 *Predator B*, otra prioridad esencial para la defensa nacional marcada específicamente por el JEMAD, hizo posponer la financia-

en agosto de 2015 se dio otro importante paso, al constituirse un Programa Especial de Armamento (PEA), por lo que la gestión pasó a la Dirección General



Detalle de cómo reposta el MRTT con la percha a un aparato dotado de sistema de receptáculo, como es este F-16 de Portugal. Foto: Airbus.

UNA BUENA PLATAFORMA Y UN PROBADO SISTEMA MILITAR

Una de las claves del sistema MRTT es la plataforma, el avión comercial Airbus A330-200 que construye la multinacional europea en Toulouse, que es un auténtico líder en su clase de aviones de fuselaje ancho, gran alcance y dos turbinas. Ese liderazgo fraguado en nada menos que 1.250 unidades construidas y vendidas a compañías de los cinco continentes ha hecho de él un clásico y, lo que es más importante, que se puedan encontrar apoyos y escalones de mantenimiento en cualquier punto del mundo. Igualmente este modelo de Airbus lo utilizan tanto *Iberia* como *Air Europa*, lo que facilitaría llegar a un acuerdo a efectos de los trabajos de mantenimiento y sostenibilidad.



es donde se realiza la transformación de los



Los diferentes servicios aéreos militares de los Estados Unidos utilizan las capacidades de los MRTT, aquí podemos ver un E/A-18G de la US Navy, en primer plano, repostando de un KC-30A de la RAAF. Foto: RAAF.

Además estamos, en el caso de la transformación a la variante MRTT, ante un producto marcadamente nacional, que da trabajo directo en nuestro país, además de generar negocio a la citada industria asentada en España, y participada, a través del SEPI, por nuestra nación. Este requisito es actualmente imprescindible para cualquier programa de Defensa; incluso en otros en los que existen sistemas tan competitivos o más que los que se fa-

través de un contrato con el *Ministry of Defence* (MoD) británico, pone a disposición de la RAF un total de nueve de estos aparatos, con la posibilidad de que, en caso de necesidad, se puedan enviar a Brize Norton, sede del transporte de la RAF, otros cinco aparatos más, que tiene de este modelo.

La otra particularidad es que todas las naciones los han probado en acciones reales en misiones internacionales, en las operaciones que se desarrollan

India han seleccionado el aparato, aunque todavía no han firmado el contrato.

AUNANDO SINERGIAS

Obviamente uno de los objetivos del Ejército del Aire a la hora de elegir cualquier sistema es poder aunar sinergias con nuestros aliados, especialmente los de la OTAN, como hará con sistemas como el citado MQ-9, lo que determinó además su elección.



brican en España, el peso industrial y laboral suele ser fundamental en la decisión.

El MRTT se ha convertido además en líder en su sector, y sus usuarios se han extendido por tres continentes, curiosamente fue en nuestras antípodas donde se consiguió el cliente lanzador: la *Royal Australian Air Force* (RAAF). A este contrato siguieron los de Arabia Saudita, los Emiratos Árabes Unidos, y la empresa *Air Tanker* que, a

en Oriente Medio, amén que para los británicos es fundamental para mantener el enlace directo con su destacamento en las Islas Malvinas.

Con el aparato ya convertido en un éxito internacional, están llegando más contratos como los de Singapur (6 aparatos encargados en febrero de 2014), mientras que en junio de 2015 era Corea del Sur quien encargaba otros cuatro, a los que se sumaba el de Francia. Además otras naciones como Catar y la

En el caso del MRTT de proyección estratégica de la fuerza, se da la circunstancia de que ya lo emplea muy activamente la RAF y será el aparato que utilizará Francia, a través del denominado programa *Phénix*, que posibilitará la sustitución de la flota de Boeing C-135FR, cuyo primer aparato (por entonces designado C-135F) se entregó en el más que lejano año 1964.

La sustitución de los Boeing ya está cerrada mediante un importante pedido



Tropas del Ejército Británico suben a un MRTT, la capacidad de desplazar personal (en la versión planeada por el Ejército del Aire serían de 266 a 271 personas) de una manera rápida, es una de las capacidades claves del MRTT. Foto: Air Tanker.

de ocho MRTT, que se suman al inicial encargado en noviembre de 2014, y que según los planes de París se cerrará con una solicitud final de tres aparatos, presumiblemente en 2018, con lo que el Armée de l'Air tendrá una docena de aviones.

El Ejército del Aire quiere tres aparatos lo más similares posible a los encargados por la Direction Générale de l'Armement (DGA) francesa, que serán de la versión Neo de alcance extendido, provista de los dos sistemas de reabastecimiento: el de percha *Aerial Refuelling Boom System* (ARBS), para repostar aviones con receptáculo como son los F-15, F-16 o los nuevos F-35A; y dos pods Cobham 905E, para aparatos dotados de percha, como son nuestros *Eurofighter* y EF-18M, o la versión B, del F-35.

Al igual que los franceses, se configurarían con un total de 271 pasajeros, aunque también podría llevar otra de 266, basada en algunos asientos más amplios para personal de alto rango. Igualmente en los MRTT se pueden adaptar los módulos para misiones de *Medical Evacuation* (Medevac) que utilizan las dos Unidades Médicas Aéreas de Apoyo al Despliegue (UMAD) de Madrid y Zaragoza, que ya se emplean en los Boeing 707 y A310. En el caso del MRTT las tres filas de atrás son abatibles, lo que facilita el anclaje de los citados módulos, mientras que el

resto de los asientos se pueden desmontar muy fácilmente, de quererse ampliar la esta capacidad Medevac. Igualmente se evaluará el sistema francés denominado *Morphée* (Module de Réanimation pour Patient à Haute Élongation de l'Évacuation), mediante el que se podrían transportar hasta 10 pacientes sujetos a cuidados intensivos, y adicionalmente otros 88 pasajeros.

La búsqueda de sinergias también se está realizando con otros Aliados de la OTAN que se están agrupando para recorrer el mismo camino de la mano de

la European Defence Agency (EDA). Así, tres países de la Alianza: Noruega, Países Bajos y Polonia mandaban el pasado mes de abril de 2015 una *Request for Proposal* (RfP) a Airbus DS para estudiar la posibilidad de adquirir de tres a cuatro aviones de este modelo.

Los aparatos serían destinados a la base Aérea de Eindhoven y, de ponerse en marcha el programa este año, pondrían estar a disposición de estos países a mitad de 2019. Además también operarían desde otras dos bases especialmente preparadas para su despliegue operacional en Noruega y Polonia.

El programa de la EDA se lanzó en marzo de 2012, con la participación original de 10 naciones, aunque en el momento de la verdad solo las tres naciones citadas están liderando el proceso de adquisición, lo que no descarta que se pueda sumar algún otro participante más, como sería el caso de Bélgica, que estaría interesada en comprar 600 horas de vuelo al año, lo que podría hacer elevar el número de aparatos encargados.

Igualmente de ponerse en marcha la adquisición pretendida por la EDA, la OCCAR podría abrir un programa destinado a este sistema, e igualmente a través de la *NATO Support and Procurement Agency* se podría proporcionar el marco jurídico para la compra y el mantenimiento de los MRTT en nombre de las tres naciones.



La RAF gracias a sus MRTT tiene una magnífica capacidad de proyectar a sus cazabombarderos, como a los Eurofighter que se ven en la imagen. Foto: Air Tanker.



Imagen desde la cabina de un cazabombardero de un reabastecimiento en vuelo, facilitado por un MRTT. Foto: Airbus.

En suma una serie de pasos que podrían ser muy útiles para el Ejército del Aire, que encontraría una serie de estructuras multinacionales en las que apoyarse para la puesta en marcha de su proyecto, con el consiguiente ahorro de gastos al aunar sinergias.

Entre las prioridades iniciales del Ejército del Aire en este campo, estaría la de la formación de una plantilla inicial de tripulantes, que iniciaría su andadura en cuanto se firmase el contrato.

En los escenarios contemplados, que dependen fundamentalmente de la puesta en marcha de la adquisición, se transformarían un pequeño número de pilotos, en principio tenientes experimentados y capitanes con un potencial para estar de tres a cuatro años en el destino. Dicho núcleo estaría al mando de un teniente coronel, que también se transformaría, mediante un curso que tendría una duración de unos dos meses.

Igualmente se formarían varios operadores de la ARBS, en un curso de un mes, que se podría apoyar en el simulador que tiene Airbus DS en Getafe. En todo caso el lugar dónde se realiza-



El MRTT a su vez puede ser reabastecido en el aire, en la imagen vemos a uno australiano recibiendo combustible de un C-135FR del Armée de l'Air francés. Foto: Airbus.



El MRTT se confirma como uno de los dos principales aparatos de reabastecimiento y transporte polivalente de la OTAN, y otros aliados occidentales. En la foto vemos a uno de Australia reabasteciendo un F-35. Foto: RAAF.



Uno de los Airbus DS de la Royal Saudi Air Force rodando por la Base Aérea de Getafe, los sauditas, al igual que los otros usuarios, están haciendo un amplio uso operativo del aparato, especialmente en la guerra abierta en Yemen. Foto: Julio Maiz.

rá la formación no está cerrado, aunque la cercanía del denominado *International Training Center* que tiene la citada empresa en la localidad madrileña, y donde se han formado varios de los actuales usuarios del aparato, podría ser determinante.

Igualmente se habrían contemplado diversas opciones para el vital apartado de apoyo y sostenimiento del aparato, cuyo ciclo de vida será muy largo, ya que realizando los respectivos “upgraded” podría superar los 40 años.

OPCIONES PARA DOTARSE DEL APARATO

Obviamente tanto la División de Planes del Ejército del Aire, como posteriormente los responsables del PEA han realizado múltiples contactos y han estudiado todas las posibles opciones para conseguir dotarse con el aparato.

La opción más lógica sería la de la compra directa a Airbus DS, una operación que varía bastante en base al equipamiento final, pero que estaría en torno a unos 200 millones de euros por aparato.

De todas formas, aun aprobándose este mismo

año la compra, como muy pronto no se dispondría del primero de dichos MRTT hasta el año 2018 o más bien en 2019, ateniéndonos a los plazos que se han dado a Francia.

Para cubrir mientras este vacío, una de las opciones que se han estudiado es la de buscar dotarse de uno o dos aparatos mediante un *leasing*.

Repasando los actuales usuarios del MRTT la opción vendría claramente de la empresa *Air Tanker*, cuyo principal accionista es Airbus Group, que ya ha recibido una docena, pudiendo así cumplir en mayo de 2014 la puesta a disposición de la RAF de los nueve que utilizará permanentemente en la Base Aérea de

RAF Brize Norton, donde también tiene sede la empresa. Los otros cinco aparatos, que en caso de necesidad el MoD podría poner a disposición de la aviación militar británica, son gestionados comercialmente por *Air Tanker*, de hecho el pasado año alquilaba uno a la compañía comercial británica *Thomas Cook*.

De poder llegar a un acuerdo entre el Ministerio de Defensa y la citada empresa, se pondría a disposición del Ejército del Aire de una manera muy rápida uno o dos MRTT incluidas sus tripulaciones, además de encargarse del mantenimiento. También *Air Tanker* podría encargarse de la formación de las tripulaciones y personal de mantenimiento del Ejército del Aire, de forma que, en caso de adquirirse posteriormente los aparatos, se habría ganado una gran experiencia en la doctrina de empleo del sistema. Sirva como ejemplo Bélgica, a la que una operación de alquiler de un simple transporte Airbus A321 sin capacidad de repostaje le cuesta en torno a 4,5 millones de euros anuales.

La decisión, tanto sea por compra directa o por la también muy costosa del *leasing*, no podrá demorarse mucho en el tiempo. •



Detalle de la percha ARBS (Aerial Refuelling Boom System) que equipa alternativamente a los MRTT, un diseño de Airbus DS para reabastecer a aeronaves equipadas con receptáculo. Foto: Airbus.