EJERCICIO OCEAN SKY



Juan Bancalero Castro
Teniente E.A. Especialista Radiotelegrafista

En esta ocasión voy a desarrollar mi artículo para informaros sobre un ejercicio en el archipiélago canario, denominado "Ocean Sky 2025". Su objetivo es el entrenamiento de distintas fuerzas aéreas en misiones de superioridad aérea, para lo cual es primordial reunir en aquellas islas aeronaves de distintas nacionalidades. Los participantes llegaron de forma escalonada entre los días 14 y 16 del mes de octubre, de tal forma que el día 17 pudieran realizar vuelos de familiarización (FAM) previos al comienzo del ejercicio, el cual se realizó durante los días 20 al 30 de ese mismo mes. Una vez finalizado se procedió al regreso a sus bases el día 31.

En estos ejercicios los participantes simulan combates y escenarios complejos con otras fuerzas aéreas. Estas están formadas por componentes internacionales que son un pilar esencial ya que se trata de reunir operaciones con procedimientos tácticos, compartiendo mando y control. Se hace en un espacio aéreo controlado donde los aliados actúan como un conjunto, recayendo la realización del mismo en el Mando Aéreo de Combate (MACOM), cuyo liderazgo operativo se encuentra en la Base Aérea de Gando (Gran Canaria) con el apoyo de la Base Aérea de Lanzarote.

Estos ejercicios se realizan con un periodo bienal y los mismos han ido creciendo en participantes, por lo que se han convertido en unas de las maniobras aéreas más importantes de España y de Europa. El año 2025 fue récord de participantes: el Ejército del Aire participó con los Eurofighter del Ala 14 y los F-18 Hornet del Ala 15, Ala 12, y Ala 46, la Fuerza Aérea Griega y la Portuguesa con los F-16, la Fuerza Aérea de EE.UU. con los F15. Tambien fue notable la presencia de los SU-30MKI de la Fuerza Aérea de la India. A todos estos se sumaron los helicópteros Super Puma del 802 Escuadrón, también de la Unidad Canaria, y el Grupo de Alerta y Control, como cerebro del ejercicio, que da autonomía al Ejército del Aire para defender Canarias con sus medios disponibles.

Además en esos días también en la Base Aérea de Guacimeta, de Lanzarote, se acogió un ejercicio en paralelo del Mando Europeo de Transporte Aéreo o EATC (European Air Transport Command) consistente en el reabastecimiento en vuelo de las unidades de caza desplegadas en el Ocean Sky. En la actividad, denominada en este caso EART (European Air Refueling Training), participaron dos Airbus A-330, uno de ellos de la Fuerza Aérea Francesa y el otro de la Fuerza Aérea de los Países Bajos cuya designación militar es KC-30M, un Boeing KC-767 de la Aeronáutica Militaré Italiana, así como un Airbus A-400M del Ala 31.



A-400M en vuelo

El archipiélago canario ha sido elegido para la celebración de estos ejercicios porque mayormente se trata de una gran extensión de espacio aéreo en esta zona del Atlántico Sur, con una baja densidad de tráfico y una meteorología estable. Ofrece un entorno idóneo para el desarrollo de estas maniobras tan complejas y realistas, en los que se pueden simular combates entre grandes fuerzas aéreas con una total seguridad.



Componentes de la Base Aérea de Gando

En cada jornada, los más de cincuenta cazas participantes se distribuyen en equipos para misiones diferentes, alternando operaciones de ataque, defensa y contraataque con enfrentamientos que llegan a reunir 26 aeronaves frente a 24 en el aire, lo cual nos da la impresión de estar viviendo escenas de la Segunda Guerra Mundial.

Como pueden observar, el ejercicio tiene por objeto el entrenamiento de misiones de superioridad aérea, tanto defensivas, como ofensivas, en cuyo frente los participantes se centran en la protección del territorio y de las

fuerzas propias contra formaciones enemigas simuladas, que intentan penetrar o intervenir en su zona. En el lado contrario, la acción se orienta en atacar a las fuerzas adversarias en profundidad y neutralizar la fuerza aérea enemiga. Por ello los enfrentamientos simulados entre diferentes tipos de cazas como son el F-18, F-16, o el SU-30 permitieron trabajar enfrentamientos entre aparatos con distintas prestaciones. Se extraen aprendizajes tácticos, para comprender o asimilar el comportamiento del adversario y mejorar la toma de decisiones en combate. Es de resaltar los que se tuvieron contra los SU-30 indios, pues fueron los que sin duda alguna tuvieron una mayor relevancia al tratarse de un avión de fabricación rusa, operado por la Fuerza Aérea India, en el que se incorporan capacidades de quinta generación y que en ciertos aspectos sirvieron de aprendizaje ante tácticas no familiares en el entorno OTAN/NATO. Fue una oportunidad única para los pilotos españoles, así como para los aliados, al encontrarse ante un adversario altamente capacitado, que les sirve de preparación para combates modernos y diferentes.

Pueden imaginar que para la realización de un ejercicio de tal envergadura, tiene que existir una gran coordinación entre los distintos estamentos civiles y militares, lo cual implica unos meses de preparación antes de su realización entre todas las dependencias afectadas: como Enaire (Centro de Control de Canarias y la Torre de Control de Las Palmas), Aena (Aeropuertos) así como el Ejército del Aire (ECAO de Las Palmas, Base Aérea y el MACOM). Como es habitual en este tipo de ejercicios militares, se firma el Procedimiento Coordinado entre Enaire y el ECAO de Las Palmas para el Ocean Sky en el que se definen los siguientes puntos:



Aeropuerto de Gran Canaria

1.- Tránsitos a la zona del ejercicio desde GCLP (Aeropuerto de Las Palmas).

2.- Recuperaciones desde la zona del ejercicio al Aeropuerto de Las Palmas.

3.- Gestión de Puerta Charlie/ Puerta Sur para uso de las pistas 03/21.

4.- Fallos de comunicaciones de alguno de los tráficos que estén participando.

5.- Procedimientos de tener que aplicar Motor y al Aire.

6.- Recuperaciones desde la zona a GCRR (Arrecife de Lanzarote), y como último se evalúan las recuperaciones en otros aeropuertos ante la eventualidad de un cierre imprevisto del Aeropuerto de Las Palmas y el de Lanzarote, así como procedimientos especiales de emergencias.

Para Enaire, la complejidad de la realización en Canarias de un ejercicio como el que se indica, radica en la convivencia entre el trafico civil y el militar en un mismo entorno aeroportuario como es la Base Aérea de Gando y el Aeropuerto de Gran Canaria. Por este mismo motivo, es necesario el implantar medidas de control de afluencia en las llegadas al aeropuerto de Las Palmas para los periodos de recuperación y se publican avisos a las compañías aéreas para que en su caso carguen más combustible extra ante posible retrasos debido a que tengan que realizar esperas en el aire. En dos jornadas del ejercicio se tuvieron que aplicar medidas como el ajuste en las operaciones de llegadas y despegues debido a los despegues de los cazas fuera de las franjas horarias planificadas lo que ocasionó demoras inesperadas o no previstas. Según el informe emitido por el "Departamento de Notificación de Operaciones" de Eurocontrol, la edición de este ejercicio supuso un total de 20.040 minutos de retraso en el aeropuerto de Gran Canaria, que supone una pérdida económica para las distintas compañías aéreas.



SU-30MKI indio