

La validación del aerotransporte del NH-90 en el A400M en junio de 2022 ha sido una de las pruebas de carga más complejas a las que se ha enfrentado la CECTA.



Jefatura de Movilidad Aérea

MÁS, Y MÁS LEJOS

La Jefatura de Movilidad Aérea (JMOVA) dirige y coordina el empleo operativo de los medios de transporte aéreo

CUMPLIDA su misión de cuatro meses de Policía Aérea del Báltico, ocho *Eurofighter* españoles cruzaban el pasado 30 de noviembre Europa occidental de este a oeste de regreso a casa. En su tránsito sobre Alemania un avión cisterna A330 de la Unidad Multinacional MRTT (*Multi Role Tanker Transport*, por sus siglas en inglés) de la OTAN suministró 10.000 libras de combustible a cada uno de los ca-

zas, suficiente para alcanzar territorio nacional en un único salto. El resto del contingente y una pequeña parte del material utilizado durante la misión, el más ligero, fueron repatriados por vía aérea, a bordo de un A400M del Ala 31 de Zaragoza. El material más pesado, como los vehículos, retornará por carretera y por mar a lo largo de este mes de diciembre a través de un operador logístico civil contratado por el Mando de Operaciones (MOPS).

Todos estos requerimientos en apoyo al repliegue del destacamento fueron planificados y gestionados hasta el más mínimo detalle por la Jefatura de Movilidad Aérea (JMOVA). Integrada por 70 personas, esta unidad, bajo dependencia del Mando Aéreo de Combate (MACOM), fue creada en 2004 para «programar, controlar y coordinar el empleo operativo de los medios de transporte del Ejército del Aire y del Espacio de la manera más adecuada y

FUERZAS ARMADAS

eficaz posible en beneficio del conjunto de las Fuerzas Armadas», destaca el coronel González Fernández, responsable de la Sección Operacional. La Jefatura cuenta, además, con una Sección Funcional que se ocupa de la elaboración de la doctrina, la normativa y los informes referidos al transporte de cargas —a nivel nacional y de la OTAN—, y de su evaluación y validación, sobre todo, en lo que se refiere a vehículos y helicópteros, para su embarque en los aviones A400M, A330 y C295.

GARANTÍA DE OPERATIVIDAD

De esta forma, la JMOVA contribuye a garantizar la operatividad de las Fuerzas Armadas no solo en territorio nacional sino, especialmente, en apoyo al despliegue y sostenimiento de los diversos contingentes actualmente destacados en zonas de África, Asia, Europa del Este y Oriente Medio. También de operaciones de ayuda humanitaria que han de gestionarse con urgencia en cualquier parte del mundo, como las recientemente realizadas por la Unidad Militar de Emergencias en auxilio de las víctimas de los terremotos de Marruecos y Turquía.

Con el tiempo, la JMOVA ha ido adquiriendo nuevas responsabilidades. En 2014 asumió la gestión del transporte multimodal dentro de la logística del MACOM, es decir, del lanzamiento del material del Ejército del Aire y del Espacio no solo por vía aérea, sino también terrestre y marítima. Es el caso de los 65 contenedores y 25 vehículos que fueron proyectados a Canarias para el ejercicio *Ocean Sky*, el pasado septiembre. Primero, por carretera, desde San Javier (Murcia) hasta el Arsenal de Cartagena y, a continuación, a bordo del buque logístico *Ysabel* hasta el puerto de Gando.

Desde 2015, a raíz del ingreso de España en la estructura permanente del Mando de Transporte Europeo (EATC, por sus siglas en inglés), la JMOVA atiende y programa todas las solicitudes de las unidades militares para hacer uso de las aeronaves de este consorcio militar de la UE, al que el EA aporta la mayoría de su flota de transporte, al igual que hacen los otros seis países que lo componen. Principalmente, son misiones en zona de operaciones, como los despliegues de la OTAN en los países bálticos —incluidos los reabastecimientos en vuelo—, envíos

de sostenimiento a Somalia y también en operaciones relámpago, como el rescate de personal no combatiente de Sudán del pasado abril, en el que participaron tres A400M y un A330 con vehículos del Ejército de Tierra.

En colaboración con el EATC, la jefatura participa, además, en el planeamiento de las misiones de aeroevacuación médica desde cualquier parte del mundo hasta territorio nacional. La más reciente, en noviembre, tuvo como protagonistas a dos niñas siamesas que, a petición de Mau-

y gestionado este año (hasta noviembre), alrededor de 7.300 misiones y casi 15.000 horas de vuelo, incluidas las correspondientes a 21 aeroevacuaciones médicas, las de 65 reabastecimientos en vuelo, las del traslado de más de 75.000 pasajeros y de casi 3.400 toneladas de material y las del lanzamiento de cerca de 21.500 paracaidistas.

Todo ello, en coordinación con el MACOM, el MOPS, los centros logísticos del Ejército de Tierra y de la Armada, el EATC y el Centro de Coordinación del Movimien-



El personal del área de vuelos tácticos forma parte del Negociado de Operaciones Aéreas, unidad responsable de administrar todo lo que ha de moverse en los transportes por avión.

ritania, fueron trasladadas desde el país subsahariano en un *Falcon 900* medicalizado para ser operadas en Barcelona.

POR AIRE, TIERRA Y MAR

«La labor de la JMOVA es discreta, como nuestra propia sede, que no tiene la visibilidad de un cuartel», señala el teniente coronel Luis García Blasco, jefe del Negociado de Coordinación. Y es que el edificio que acoge este centro de excelencia de la movilidad aérea es un inmueble integrado de pleno en el entorno urbano de Zaragoza y que, de puertas hacia afuera, no parece un establecimiento militar. Sin embargo, en su interior, se han monitorizado

to en Europa (MCCE, por su acrónimo inglés) de la OTAN/UE.

En el planeamiento y gestión de estos movimientos influye lo que el personal de la jefatura denomina «factores condicionantes o limitantes», es decir, los tiempos de configuración del avión, las autorizaciones diplomáticas para sobrevolar determinados países —o cualquiera, si se transportan mercancías peligrosas— y el grado de amenaza que pueda existir en zona de operaciones. También hay que contar con los periodos de actividad y descanso de las tripulaciones de vuelo, y con el tiempo que han de dedicar a su instrucción y adiestramiento, que les resta disponibilidad para las operaciones reales.

«Son muchos los aspectos que hay que coordinar para realizar un aerotransporte, y el tiempo que se invierte en su planificación requiere en ocasiones muchos meses de programación, salvo si hablamos de emergencias», subraya el jefe de la Sección Operacional. Esta área actúa dividida en tres negociados: el de Coordinación, de Operaciones Aéreas y de Transporte Multimodal. En el primero se atienden y materializan todas las peticiones de transporte recibidas por el Ejército del Aire y del Espacio, no solo de las Fuerzas Armadas, también las provenientes de organismos civiles. Para valorar la mejor manera de lanzar los requerimientos en este negociado se visualizan en tiempo real los vuelos nacionales y del EATC, comprobando la disponibilidad de las aeronaves. Las solicitudes pueden satisfacerse por me-

En 2023 la unidad ha gestionado alrededor de 7.300 misiones y 15.000 horas de vuelo

dios multimodales —casos en los que interviene el negociado del mismo nombre—, como en el citado repliegue del destacamento *Ámbar*, o ser puramente aéreos, supuestos en los que interviene el de Operaciones Aéreas. Su tarea consiste en administrar lo que cada avión ha de mover en los vuelos de sostenimiento de los contingentes militares en el exterior, en los

de transporte de mercancías peligrosas, en los de lanzamiento de paracaidistas y en vuelos tácticos de adiestramiento y entrenamiento, entre otros.

Un papel esencial es también el que desempeña la Sección Funcional, «uno de los grandes valores añadidos a esta Jefatura», indica el coronel González Fernández. Su labor está enfocada, entre otros aspectos, a la estandarización de la documentación sobre el transporte de cargas, «lo que nos permite ser interoperables con nuestros países aliados», afirma.

VALIDACIÓN DE CARGAS

Uno de los elementos fundamentales de esta área es la Célula de Evaluación de Cargas para el Transporte Aéreo, más conocida por su acrónimo CECTA. «Sus trabajos se centran en la validación de todo aquello que puede ser desplegable



Sgto. Rodney Roldan/US Army

La Jefatura estudia la disponibilidad de las aeronaves para satisfacer las necesidades de transporte que recibe, como, por ejemplo, los lanzamientos paracaidistas.

a bordo del A400M, el C295 o el A330», aclara el jefe de la Sección Funcional, coronel Carlos Vicente Murcia. «No solo con material nuestro; también del Ejército de Tierra, de la Armada y de la Unidad Militar de Emergencias». Los equipos técnicos de militares supervisores de carga y delineantes civiles de la CECTA hacen una simulación de diseño de la carga antes de realizar la prueba real, su introducción en la aeronave y su colocación y amarre. «En esta operación participan, además de los miembros de esta unidad, personal del Mando Logístico del EA y de la unidad a la que pertenece la aeronave, junto a un ingeniero del CLAEX, que certifica finalmente la validez de la prueba», explica el coronel Murcia.

Otra de las áreas asociadas a la Sección Funcional de la JMOVA es la asesoría de mercancías peligrosas, a las que los oficiales y suboficiales técnicos que trabajan aquí se refieren por su acrónimo MERCAPEL. Los estudios sobre el aerotransporte de municiones, explosivos, aerosoles, pinturas, aceites y un largo etcétera «se elaboran teniendo en cuenta la normativa que en este ámbito dicta la OACI [Organización de Aviación Civil Internacional]», apunta el coronel Murcia. «Además, seguimos los criterios que define la normativa militar, la de la OTAN, para realizar un aerotransporte con todas las garantías de seguridad con cualquier aeronave aliada», aclara.

El próximo año la Jefatura de Movilidad Aérea cumplirá 20 años de existencia. El vetusto edificio que alberga la unidad está siendo sometido a una profunda reestructuración que incluye una nueva organización por dependencias y la instalación de nuevos equipos y sistemas para atender la demanda cada vez mayor de solicitudes de transporte aéreo de las Fuerzas Armadas. Sus componentes seguirán luciendo el uniforme azul del Ejército del Aire y del Espacio durante la semana, excepto los viernes. Ese día los oficiales ex-pilotos de caza y de transporte visten con el mono de vuelo, mientras los suboficiales, procedentes de los Escuadrones de Apoyo al Despliegue Aéreo y supervisores de carga, se ponen el uniforme mimetizado.



Todas las peticiones de transporte aéreo militares y civiles que recibe el Ejército del Aire y del Espacio son recepcionadas en el Negociado de Coordinación de la Sección Operacional.



El trabajo de todos ellos queda resumido en el lema *Más y más lejos*, que representa el espíritu de la movilidad aérea: «Acudir con más capacidad, más allá del estricto cumplimiento de la misión y, por

tanto, con la máxima eficacia y entusiasmo, y, finalmente, más lejos geográficamente a lo largo y ancho de todo el mundo».

J.L. Expósito
Fotos: Pepe Díaz

Los transportes de material del Ejército del Aire y del Espacio se realizan no solo por vía aérea, también terrestre y marítima