



# LOS ORGANIZADORES DEL ESPACIO AÉREO

El Grupo de Circulación Aérea Operativa (GRUCAO) cumple 25 años como elemento de coordinación entre los vuelos civiles y militares

**N**ACIÓ con el siglo y, aunque es una pequeña unidad, los 18 hombres y mujeres del Grupo de Circulación Aérea Operativa (GRUCAO) realizan un trabajo fundamental para que las operaciones militares en el espacio aéreo interfieran lo menos posible con los vuelos civiles. Su objetivo: conseguir que ese espacio aéreo, limitado y compartido cada vez con más usuarios, funcione con orden, seguridad y fluidez.

El GRUCAO, dependiente del Mando Aéreo de Combate, cuenta con dos escuadrones. El de Operaciones y Coordinación tiene como misión principal trabajar con el ámbito civil para que todas las operaciones militares que requieran la reserva de espacio aéreo se puedan desarrollar con las mayores garantías de seguridad y el mínimo o nulo impacto en las operaciones aéreas civiles. El otro, es el de Evaluación, encargado de supervisar a las Escuadrillas de Circulación Aéreas Operativas (ECAO) —Madrid, Barcelona, Sevilla y Las Palmas de Gran Canaria— y a las trece torres de control militares distribuidas por todo el territorio. A las ECAO las evalúa cada año y a cada una de las torres, cada dos o tres.

Además, el GRUCAO forma parte de la Comisión Interministerial entre Defensa y Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (CIDETRA) que acuerda la regulación sobre navegación aérea, gestión y reestructuración del espacio aéreo. «Ahí es donde civiles y militares nos tenemos que poner de acuerdo», afirma el jefe del Grupo, teniente coronel Mario García Luengo.

Uno de los principales cambios que se han producido en estos 25 años de historia del GRUCAO fue la entrada en vigor en 2004 del Cielo Único Europeo. «A partir de ahí —explica el teniente coronel— el espacio aéreo dejó de ser civil o militar y pasó a ser un espectro continuo de uso común y compartido por todos los usuarios». En ese momento nació la AMC España (*Airspace Management Cell*) —en español, Célula de Gestión del Espacio Aéreo— que pertenece al Escuadrón de Operaciones y Coordinación del GRUCAO. «Una unidad fun-

damental para que las compañías aéreas civiles, la aviación deportiva o los vuelos privados, puedan convivir con la necesidad de las Fuerzas Armadas de mantener la capacidad operativa en el espacio aéreo», añade.

Por poner un ejemplo, cuando un buque de la Armada tiene que disparar un misil es necesario reservar ese espacio aéreo, «porque ese misil puede estar defectuoso o el disparo salir mal y, en lugar de subir a 10.000 pies, irse hasta los 20.000. Si a esa altura y en ese momento pasara un avión comercial, las consecuencias podrían ser dramáticas», afirma.

La AMC tiene dos responsables, uno militar, el teniente Jonatan Galán, y una técnica civil, Paula Pérez. «La relación entre nosotros es muy buena —señala la jefa de la componente civil—, y aunque a veces nos peleamos por el uso del espacio aéreo, siempre llegamos a un acuerdo. Cuando se trata de vuelos militares de importancia, no pueden ceder, pero si se trata de un entrenamiento, son más transigentes».

En el mundo aeronáutico los cambios de normativa son habituales, por lo que los miembros del GRUCAO mantienen una formación continua. Se trata de que «las regulaciones sean cada vez más flexibles, que garanticen la seguridad de las operaciones, pero que favorezcan a todos los usuarios del espacio aéreo», indica el teniente coronel García Luengo.

El uso del espacio aéreo ha cambiado mucho «y va a más», enfatiza el jefe del GRUCAO. «Ahora, lo que más nos preocupa es la incorporación de los RPAS, drones muy grandes, casi del tamaño de una avioneta». Hasta ahora, cuando salen a volar, se les reserva una burbuja de espacio aéreo donde nadie ni nada puede entrar. Pero la nueva normativa exigirá una serie de cambios para que puedan ser tratados como unos aviones más. «Pero la seguridad ya está garantizada —concluye—, porque siempre están bajo el mando de un controlador y un piloto. Un RPAS nunca se va a quedar volando hasta el infinito».

Elena Tarilonte

Fotos: Hélène Gicquel



■ Teniente coronel Mario García Luengo. Jefe del GRUCAO

## «INTENTAMOS QUE EL IMPACTO SEA MÍNIMO»

«**A** mí me gusta usar una frase, que no es mía: el espacio aéreo debe ser tan militar como sea necesario y tan civil como sea posible. Pero, en el caso de que hubiera una colisión de intereses, normalmente, tendrían prioridad las operaciones militares», afirma el responsable del GRUCAO. Lo que ocurre es que «si cerramos un aeropuerto civil, el impacto es brutal». Por eso, asegura, «nos coordinamos con el personal civil y avisamos a las compañías aéreas con mucho tiempo de antelación. Así, intentamos que el impacto sea mínimo».

Este es el octavo destino del teniente coronel García Luengo, que lleva 30 años de uniforme. Primero, fue instructor de paracaidismo en la Escuela de Alcantarilla, después estuvo destinado en el *P3 Orion*, en Morón (Sevilla); en el sistema de alerta temprana y control aerotransportado (*Awacs*), en Alemania; y en el Grupo de Alerta y Control de Gando (Las Palmas de Gran Canaria). También ha sido el responsable del Eva 22, en Lanzarote. Tras superar el Curso de Estado Mayor, pasó destinado al Mando Aéreo de Combate y, de ahí, al GRUCAO. «En agosto finalizo mi trabajo aquí, pero creo que me quedaré en la base de Torrejón».

■ Teniente Jonatan Galán Jiménez. Jefe del componente militar de la AMC

## «TRATAMOS DE FLEXIBILIZAR EL ESPACIO AÉREO»

«**L**AS operaciones militares se desarrollan dentro de áreas y, las civiles, a través de rutas. Lo que tenemos que hacer es evitar que esas rutas atraviesen esas áreas», explica el teniente Galán. Y para eso, la coordinación entre civiles y militares es fundamental. Asegura que el trabajo de su departamento «es complejo porque las necesidades chocan frontalmente. Los civiles quieren volar por donde resulte más económico y nosotros queremos hacer nuestras operaciones sin interferencias. Somos dos entes con intereses completamente contrarios jugando en el mismo tablero», pero «tratamos de flexibilizar lo máximo posible el espacio aéreo que tenemos».

El teniente Galán es ingeniero aeronáutico, pero «nunca he hecho una entrevista para trabajar en una empresa civil. Siempre supe que quería ser militar». Concretamente piloto, pero la vista se lo impidió, así que ingresó como soldado tripulante en el Ala 48 buscando pateras en el Mediterráneo. «Me encantaba y, aunque solo estuve nueve meses, fue una época muy buena». Ingresó en la Academia General del Aire y, ya como oficial, su destino fue el GRUCAO. Considera que su trabajo aquí «es tremendamente importante», pero le gustaría volver al Ala 48 o ingresar en la UME, «para estar en contacto directo con la gente».





■ Capitán Ricard Sánchez García. Jefe de la Escuadrilla de Coordinación

## «SI HAY UN IMPREVISTO, ANALIZAMOS TODOS LOS MOVIMIENTOS»

«**P**OR lo general, las reglas de juego ya están establecidas. Pero cuando las necesidades son otras, ahí entramos nosotros, para coordinar, para que las operaciones civiles y militares tengan el mínimo impacto para ambos», señala el capitán Ricard. Cada año surgen unas 3.000 situaciones civiles de este tipo y otras tantas militares. «Y eso es complejo», asegura. «Si tenemos una reserva de espacio aéreo y, de repente, aparece un imprevisto y el escenario se modifica, tenemos que hacer un análisis completo de todos los movimientos». Y, aunque los procesos están automatizados, «debemos cerciorarnos de que todo está atado y que estamos cumpliendo con las máximas garantías de seguridad».

El capitán Ricard ascenderá a comandante en julio y dejará su puesto actual. «Siempre he trabajado en la gestión de tráfico aéreo», primero en una Escuela de Control de Tránsito Aéreo, después, en la Escuadrilla de Circulación Aérea Operativa de Madrid y, desde 2020, en el GRUCAO. Es posible que en su nuevo destino siga ligado a estas tareas: «Ya que he estado en el nivel táctico y pretáctico, puede que me vaya al estratégico».

■ Soldado Ainhoa Bellón Carrero. Supervisora AUP (plan de uso del espacio aéreo)

## «AQUÍ HAY MUCHOS FILTROS DE SEGURIDAD»

**E**S la más joven del equipo, 23 años, se incorporó a la unidad en enero y lleva tres semanas «trabajando suelta», sin supervisión, «sin que nadie me diga, paso a paso, lo que tengo que hacer». La soldado Bellón comienza la jornada revisando los NOTAM, los documentos donde se registran los ejercicios militares que se van a realizar y las zonas aéreas que necesitan. «Hacemos una pequeña criba y todo lo que nos afecta, lo metemos en el programa LARA. Una vez volcada la información, se vuelve a comprobar todo. Aquí hay muchos filtros de seguridad para que no pase nada». Es entonces cuando se genera el AUP (plan de uso del espacio aéreo) y se envía a Eurocontrol, que es quien lo manda a las distintas zonas aéreas.

La soldado Bellón llevaba tiempo empeñada en ingresar en las Fuerzas Armadas, «pero a mi familia le daba mucho miedo y me aconsejó que lo intentara mejor en la Policía Nacional». Pero siguió su vocación y, a la primera, lo consiguió. «Y, encima, en Mando y Control que, en cuanto me enseñaron lo básico, me di cuenta de que era lo mío. Yo no tenía ninguna noción sobre esta materia y, al principio, parecía un poco complicado pero, en cuanto le coges el tranquillo, es un trabajo muy bonito».

