

Ocean Sky

TEXTE ET PHOTOS René Slegers & Bram Marijnissen

Low pass aviation.com

En octobre 2025, l'Armée de l'Air et de l'Espace espagnole a organisé une nouvelle édition de l'exercice multinational Ocean Sky sur la base aérienne de Gando, aux îles Canaries. Cet entraînement de haut niveau a réuni des forces aériennes alliées dans un environnement opérationnel exigeant, axé sur le combat air-air et la mobilité aérienne. Ocean Sky constitue un rendez-vous majeur pour le renforcement de l'interopérabilité, de la préparation opérationnelle et des capacités de combat en coalition. L'exercice s'inscrit pleinement dans le dispositif de défense aérienne de l'OTAN au-dessus de l'archipel des Canaries. L'édition 2025 a été marquée par des scénarios complexes et une participation internationale inédite.





En octobre de cette année s'est tenue une nouvelle édition de l'exercice Ocean Sky. Cet exercice international est organisé par l'Ejército del Aire y del Espacio (Armée de l'Air et de l'Espace espagnole) sur la base aérienne de Gando, aux îles Canaries. Gando est la base de stationnement de l'Ala 46 de l'Armée de l'Air espagnole.

Historique de l'Ala 46

L'Ala 46 a été créée le 9 janvier 1928 dans le Sahara, au sein de la 1re escadrille militaire espagnole, déployée entre le cap Juby et Villa Cisneros. Cette unité est réorganisée et renommée 1re escadrille du désert en 1935.

Le premier détachement de l'aviation militaire espagnole arrive à Gando le 3 février 1939, devenant les Forces de l'Atlantique le 1er septembre 1939. Il s'agit alors de la première représentation officielle de l'Armée de l'Air dans l'archipel des Canaries.

Au début des années 1940, l'unité prend le nom de 11e escadrille. À la suite d'une nouvelle organisation de l'Armée de l'Air, le 112e Groupe est intégré, le 17 octobre 1940, avec la 54e escadrille hydroaviation basée à Las Palmas. Le 30 mai 1941, cette unité forme, avec le 29e Groupe de chasse expéditionnaire, le Régiment mixte n°4, à l'origine de l'actuelle 46e Escadre. Ce régiment mixte n°4 opérait des Fiat CR-32, des Junkers Ju 52 et des Dornier. La 462e escadrille est alors créée et équipée de Fiat CR-32.

La guerre d'Ifni-Sahara (1957-1975) constitue la période opérationnelle la plus marquante de la 462e escadrille, au cours de laquelle elle a écrit les pages les plus glorieuses de son histoire. De nombreuses unités de l'Armée de l'Air sont alors déployées dans le Sahara, vivant une période intense marquée par des missions permanentes de surveillance et de patrouille du territoire désertique.

En 1975, la 464e escadrille est activée afin de doter les Canaries d'avions de combat à pleine capacité opérationnelle. En 1982, les escadrilles 462 et 464 fusionnent au sein de la 462e escadrille, coïncidant avec l'arrivée des chasseurs Mirage F-1. En 1999, les Mirage F-1 sont remplacés par des F/A-18 Hornet, encore en service aujourd'hui, mais plus pour très longtemps. Le F/A-18 arrive en fin de carrière au sein de l'Armée de l'Air espagnole.

L'Escuadrón 462 « Halcones » est la dernière unité espagnole à mettre en œuvre les Hornet « Legacy ». Les opérations sur ce type décroissent progressivement : la majorité des appareils a déjà été retirée du service



actif et envoyée en retrait définitif. Les F/A-18 de l'Escuadrón 462 sont remplacés par le EF-2000 Eurofighter, connu en Espagne sous le nom de « Tifón ».

Une grande partie du personnel de l'escadrille suit actuellement une formation de conversion sur EF-2000 à Morón, en vue de la transition vers l'Eurofighter. L'arrivée des premiers EF-2000 à Gando est attendue prochainement, avec un début des opérations aériennes prévu début 2026. Les derniers F/A-18 de l'unité devraient être retirés du service actif entre début et mi-2027.

Outre la 462e escadrille, l'Ala 46 comprend également la 802e escadrille, opérant des CN-235 de patrouille maritime ainsi que des hélicoptères H-215 dédiés aux missions de Recherche et Sauvetage (SAR).

Un contrat a récemment été signé avec Airbus à Séville pour la livraison de 8 nouveaux CASA C-295 SAR à l'Armée de l'Air espagnole. Le premier de ces appareils a effectué son vol inaugural en novembre 2025 et devrait être livré à l'Escuadrón 802 de Gando, qui sera la première unité espagnole à recevoir ce nouvel avion. Ces appareils remplaceront les CN-235 SAR en service depuis 2008 et arrivés en fin de potentiel. L'Escuadrón 802 recevra 3 à 4 de ces nouveaux aéronefs.

Aujourd'hui, la base aérienne de Gando et la 46e Escadre constituent le premier échelon de la défense aérienne et du soutien logistique dans les îles Canaries, en étroite coopération avec les forces de l'Armée de Terre et de la Marine lors des opérations et exercices interarmées.

Exercice Ocean Sky

L'exercice Ocean Sky 2025 s'est déroulé du 15 au 31 octobre sur la base aérienne de Gando, à Grande Canarie, en Espagne. Ocean Sky est l'un des exercices multinationaux de combat aérien et de coopération en mobilité aérienne les plus avancés d'Europe. Il s'agit d'un INVTEX – LIVEX



(Invitation to Exercise – Live Exercise) organisé tous les deux ans.

Son objectif principal est l'entraînement aux missions air-air dans un environnement opérationnel particulièrement exigeant, contribuant au renforcement de la préparation opérationnelle, des capacités de combat et de la coopération multilatérale entre forces alliées.

Les missions incluait notamment :

- OCA – Offensive Counter Air,
- DCA – Defensive Counter Air,
- HVAA Attack/Protect – attaque et protection d'actifs aériens de haute valeur,
- CSAR – Combat Search and Rescue.

La défense aérienne de l'archipel des Canaries, comme celle de l'ensemble du territoire espagnol,

relève de l'OTAN, avec des moyens nationaux mis à disposition. Ocean Sky contribue ainsi à élever le niveau de préparation des unités de chasse et à renforcer la sécurité et la défense de l'espace aérien espagnol.

L'exercice constitue une opportunité majeure pour les unités militaires espagnoles et étrangères de s'entraîner ensemble et d'améliorer leur inter-opérabilité, leur leadership tactique et leur coopération internationale, éléments essentiels en situation de conflit réel.

Comme lors des éditions précédentes, Ocean Sky 2025 a été un succès, contribuant au renforcement des capacités militaires de l'Espagne et de ses alliés. Les conditions météorologiques stables et la faible densité de trafic aérien ont permis la mise en œuvre de scénarios complexes de type « large force employment » impliquant des forces aériennes combinées.

L'exercice s'est déroulé dans l'espace aérien au sud de Lanzarote, offrant un environnement réaliste de 2 000 pieds jusqu'à altitude illimitée. Un scénario géopolitique fictif divisait la région en trois États :

- Bluceronia, nation démocratique amie,
- Feroxia, régime autoritaire agressif à parti unique,



- Neutinex, pays neutre mais étroitement lié à Feroxia.

Le scénario reposait sur des tensions croissantes liées à un gisement minier et un bassin pétrolier contestés à cheval sur les frontières de Bluceronia et Feroxia. La participation inédite de l'Indian Air Force, avec ses Sukhoï Su-30 de conception russe, a marqué un tournant historique : l'Inde devient le premier pays non membre de l'OTAN à participer à Ocean Sky, constituant l'un des faits tactiques majeurs de l'exercice.

Les principales unités espagnoles de soutien comprenaient GRUALERCON, GRUCEMAC, GRUNOMAC, EADA, SEADA, GRUMOCA, CIGES ainsi que la Guardia Real.

European Air Refueling Training (EART) 2025

Conjointement à Ocean Sky s'est tenu l'exercice European Air Refueling Training (EART) 2025, du 15 au 31 octobre sur la base aérienne de Lanzarote. Cette base ne dispose pas d'aéronefs militaires stationnés de manière permanente ; elle accueille néanmoins des détachements de l'Armée de l'Air et un radar de défense aérienne couvrant l'est des Canaries et la zone maritime jusqu'au Sahara.



L'exercice met en avant l'interopérabilité entre les communautés internationales de ravitailleurs et d'avions de chasse. Il permet l'entraînement et le perfectionnement des tactiques, techniques et procédures de ravitaillement en vol, dans un environnement multinational dynamique.

La mise en place d'une Combined Air Terminal Operation (CATO) à Lanzarote a permis d'optimiser la logistique et la coordination entre les pays participants.

Plus de 600 tonnes de kérosène ont été planifiées pour être transférées lors de 58 sorties, simulant des scénarios complexes de ravitaillement conformes aux standards OTAN. Chaque avion de chasse doit être certifié pour recevoir du carburant d'un type précis de ravitailleur : ainsi, tous les chasseurs ne peuvent pas se ravitailler auprès de tous les avions ravitailleurs. À titre d'exemple, les EF-2000 espagnols peuvent se ravitailler sur Boeing 767 italiens, contrairement aux EF-2000 allemands, non certifiés pour ce type de ravitailleur.

L'objectif principal de l'European Air Transport Command (EATC) est d'obtenir une certification complète et transnationale entre partenaires afin d'améliorer l'interopérabilité des forces alliées.



Quatre pays membres de l'OTAN ont participé à EART 2025.

Les exercices Ocean Sky et European Air Refueling Training 2025 démontrent l'importance cruciale de l'entraînement interopérable en coalition, ainsi que le rôle déterminant des capacités modernes de ravitaillement en vol et de transport aérien dans l'évolution des opérations de combat aérien européennes et alliées.

Remerciements : les auteurs de Lowpass Aviation tiennent à remercier l'ensemble du personnel de l'Armée de l'Air espagnole pour leur accueil, leur disponibilité et leur soutien lors de leur visite de l'exercice «Ocean Sky» sur la base aérienne de Gando.

