

Apoyo operacional del Pacific Skies

AMADOR MALDONADO GARRIDO
Teniente coronel del Ejército del Aire y del Espacio

IMÁGENES: ADRIÁN ZAPICO ESTEBAN
Sgto 1º del Ejército del Aire y del Espacio

El Ejército del Aire y del Espacio cuenta con una sección encargada de proporcionar todos los apoyos operacionales (combustible, catering, handling, tasas, etc) a sus aeronaves cuando estas actúan fuera de sus unidades, se trata de la Sección de Apoyo Operacional (SEAOP).

Es fácil dar por supuesto que una vez llegadas las aeronaves a su destino, allí dispondrán de todos los servicios necesarios y especialmente el combustible.

La adquisición de combustible no es tan sencilla e inmediata como podríamos pensar. Unas veces se aterriza en aeropuertos civiles y en otras ocasiones la toma se realiza en bases militares, siendo repostadas las aeronaves directamente por las compañías civiles o por las propias autoridades militares. Pero en otras ocasiones, el suministro se complica como consecuencia de que en determinados países las autoridades militares no pueden repostar las ae-

ronaves directamente. La casuística ha sido muy variada, pero para resumir podríamos decir que las causas por las que no se ha podido repostar en bases militares han sido por tener el servicio externalizado (Canadá, India y Emiratos Árabes Unidos) o por carecer de un acuerdo previo con el país anfitrión (Japón). Estos problemas se han solventado con acuerdos con compañías privadas que se han encargado del suministro de combustible, como en el caso de Canadá



y Japón o mediante la utilización de los servicios de combustibles de países aliados, como en el caso de la base militar de Al Dhafra en Emiratos Árabes Unidos donde se utilizó combustible americano; en este último caso también se podría haber utilizado una compañía civil que trabaja dentro de la propia base. En la India, finalmente fueron las propias Fuerzas Aéreas quienes nos proporcionaron el combustible.

Pero cuando el combustible lo proporciona una compañía privada en zona militar, el problema no se acaba con la contratación del combustible, en estos casos es necesario conseguir los permisos pertinentes para que las unidades repostadoras puedan acceder a la zona militar del aeropuerto, así como asegurar que la calidad del combustible es apta para nuestras aeronaves. En este caso hubo tres luga-

res en los que no se pudo suministrar JP8 (Japón, Malasia e India), pero se pudo aceptar el combustible Jet A1 debido a las altas temperaturas.

Otra importante problemática es el *handling*, necesario para atender tanto a nuestras aeronaves como a sus tripulaciones y al pasaje de cada avión.

Tanto en el *handling* como en el combustible no siempre ha funcionado tal y como se había planeado y acordado con anterioridad, debido a los imprevistos o a los cambios de última hora que se han producido. Ante estas nuevas situaciones, la existencia de personal en los equipos avanzados (ADVON), los cuales han trabajado estrechamente con el personal de la SEAOP, han conseguido solventar todas las situaciones inesperadas.

Para conseguir un buen resultado en la obtención de los servicios de apoyo operacional ha sido clave la

realización del correspondiente *site survey*. En dichos reconocimientos del terreno se han podido detectar problemas y, por tanto, las soluciones a los mismos con anterioridad a la llegada del destacamento.

En este apartado de apoyo operacional, hay que destacar que además de todo el personal con que tiene el Ejército del Aire y del Espacio para esta labor, se ha contactado con un dispositivo especial para la ocasión. Dicho dispositivo estaba compuesto por personal de la empresa Miracle Flight Support FZE, empresa ganadora del último acuerdo marco de apoyo operacional dentro del Ministerio de Defensa. Dispositivo con atención exclusiva para atender cualquier necesidad, incidencia o cambio que se produjese durante la realización del ejercicio Pacific Skies. ■

