

# OPASSESS para el Ala 31

JUAN SANCHEZ DELGADO  
Capitán de Aviación

Para la realización del OPASSESS el Ala 31 aporta dos aviones cisternas con capacidad aproximada de 45000 libras de repostado para una misión de unas cuatro horas de duración. Además se puede aumentar la capacidad de la plataforma instalando el depósito de fuselaje, adicionándose de esta forma 25000 libras de combustible al total, aunque para este ejercicio no fue requerida tal configuración.

En cuanto al personal de fuerzas aéreas aporta un comandante de TK-10 que, al ser el más antiguo de la AAT es designado "Deputy" y depende directamente del jefe de la Agrupación Aérea Táctica. Además, tres tripulaciones completas de KC-130 se incorporan a la misma.

A partir del día 16 a las 24:00HL el personal está listo para la activación del plan piramidal de alerta. El día "D" (17 de septiembre) se desplaza el equipo avanzado para la recepción de material y aviones. El día "D+1" se inicia el despliegue de personal y aviones y el día "D+2" se concluye, considerándose el 312 escuadrón listo para operar.

Desde que se activa el plan piramidal hasta que se efectúa la primera misión, la prioridad para las tripulaciones era el obtener un ambiente y condiciones en la zona de trabajo lo más parecidas a las que se tienen normalmente. Se trabaja en disponer una sección cartográfica completa, apoyos informáticos, material de oficina, útiles de planeamiento, manuales de operación (ATP-56, MBO, Manual de vuelo, Ordenes técnicas, etc). Hay que recalcar que



*Anochece. Los KC-130 despegan para apoyar a la primera misión que ya está preparándose.*



*Hay que recuperar el avión de forma inmediata.*

en el planeamiento de todo el material que se necesita hay que ser muy meticuloso, ya que no nos damos cuenta de la importancia que tienen ciertas cosas hasta que se echan de menos, pudiendo demorar e incluso impedir el correcto planeamiento.

Durante el día 18 se llevó a cabo la instalación de la sala de planeamiento, confección de carpetas de procedimientos para las tripulaciones, actualización de la situación táctica, chequeo de operatividad de los soportes informáticos de planeamiento. Así mismo, con el personal disponible se efectuaron turnos de trabajo. Bajo el supuesto de dos misiones diarias, cada día se nombró a una tripulación de servicio que era la que efectuaba los cometidos de operaciones y a su vez volaba la primera misión del día siguiente. Ya que al ser normalmente muy matutina necesitaba ser planeada el día anterior. Para la segunda misión del día la tripulación subía con unas cuatro horas de antelación al despegue y podía efectuar el adecuado planeamiento en el mismo día de ejecución. De esta forma se efectuaron turnos de unas doce horas de trabajo intentado proporcionar tiempos mínimos de descanso a las tripulaciones para lograr la mayor operatividad al efectuar las misiones.

Desde que el día 18 se acabó con la instalación de todos los equipos, las tripulaciones se ocuparon de ponerse al día en cuanto a los documentos proporcionados: ACO, SPINS, COMPLAN. Se definieron los corredores desde la base de partida hasta las zonas de repostado, procedimientos de arribada y salida de las zonas de repostado, límites geográficos de éstas, normas de actuación en caso de diferentes tipos de amenaza, etc.

El día 19 se recibió el ATO y se comenzó el planeamiento de las misiones para día 20, que era la fecha prevista para el inicio de las operaciones aéreas.

El total de libras reabastecidas fue de 87900 para un tiempo de vuelo de 18:20 horas. También es destacable la misión del último día en la que se realizó una formación de cisternas y para un tiempo en zona de poco más de 30 minutos se reabasteció a 10 aviones.



*Las maniobras de carga y descarga de un transporte también fueron evaluadas.*

Los aspectos que se evalúan al realizar una misión por parte de la OTAN son:

- Planeamiento: meteorología, cantidad de combustible, preparación de la misión, emergencias, plan de comunicaciones, amenazas, horario, lanzamiento de combustible.

- Briefing: alternativas, concisión y claridad, guías de briefing.

- Procedimientos: seguimiento del ATP-56.

- Operaciones: prevuelo, peso y centrado, equipo personal, postvuelo, debriefing.

- Coordinación de la tripulación: sensación de conjunto, emergencias.

Además de lo anteriormente citado también se han evaluado conocimientos de las tripulaciones en cuanto a actuación de primeros auxilios, defensa contra incendios, amenaza NBQ y normas de tiro.

Se han efectuado pruebas de conocimiento y uso del traje de protección individual de vuelo, prácticas de tiro, simulacros de bomba y despliegue de aviones ante amenaza de ataque aéreo.

Como conclusión, durante estos días el Ala 31 ha puesto en práctica los conocimientos adquiridos en numerosos ejercicios del tipo: DACEX, DAGA, DAPLEX, SIRIO, RED FLAG, así como el destacamento ICARO, con el 312 escuadrón que se mantiene operativo desde el día que España decidió tomar parte en las operaciones en la antigua Yugoslavia. Se ha demostrado el alto nivel de operatividad al conseguir un 100% tanto en misiones realizadas como en aviones reabastecidos, gracias sin duda al alto grado de entrenamiento al que están sometidos.●



*Un KC-130 en su lugar de dispersión.*



*Los aviones esperando la próxima misión.*