

# Reabastecimiento en vuelo en el *Deny Flight*

FERNANDO FERRER HURTADO  
Comandante de Aviación

**E**N apoyo de la resolución 781 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, por la que se prohibían los vuelos militares en el espacio aéreo de Bosnia-Herzegovina, se establece por decisión del Gobierno el destacamento del Ejército del Aire con unos 215 hombres, 8 F-18 y 2 KC-130 del Ala 31, junto con los medios de apoyo necesarios: EADA y GRUCOA (transmisiones).

todos es sabido que proyecta el poder aéreo a mayor distancia en todas sus modalidades, sería de preguntar en qué medida lo hace en la Operación Deny Flight.

Un concepto prima sobre los demás a la hora del señalamiento de misiones en el área de reabastecimiento, siendo éste optimizar al máximo las capacidades de los distintos cisternas que se encuentran en el teatro de operaciones.

¿En que se plasma esta optimi-



Cada tipo de avión parte con unas misiones definidas y con unos roles a aplicar en apoyo de la operación Deny Flight.

Si los cazas se puede decir que son la espada, los cisternas se podría decir que prolongan dicha espada, posibilitándoles ampliar los tiempos de permanencia y dando seguridad con su presencia. Dicha prolongación se materializa en mayores tiempos de permanencia, menores bingos operativos y la seguridad de que si algún día te pasas con el postquemador tendrás esperando un cisterna para reabastecerte.

El reabastecimiento en vuelo de



## EL GRUPO 31 EN EL ICARO

FRANCISCO BRACO CARBO  
Comandante de Aviación

**L**a aportación del Grupo 31 al Destacamento ICARO consiste en tres tripulaciones y dos aviones, además también aporta personal para la Secretaría del Destacamento y la Sección de Equipo Personal. Con estos medios se efectúan, normalmente, dos salidas diarias.

Aparte del vuelo en sí, la tripulación que queda en tierra, cada día, hace frente a aquellos trabajos necesarios para el desarrollo de las operaciones.

Estos trabajos son siempre ingratos y menos apetecibles que el vuelo en sí, y además el personal que está de servicio

tiene que subirse a la Base con la primera tripulación y bajarse con la segunda.

Las tripulaciones se van relevando periódicamente de forma que todos los componentes de la unidad tengan oportunidad de adquirir la experiencia que da el participar en una operación de esta índole. Los relevos además se hacen de forma escalonada de manera que no repercuta en la operatividad del destacamento.

La inclusión de los dos TK-10 en el destacamento Icaro le da una mayor independencia y operatividad puesto que



una necesidad tan vital, como es la del repostado en vuelo, es satisfecha, en parte, por el propio destacamento.

La participación del Grupo 31 en la Operación «Deny Flight» se puede resumir en los más de dos millones de litros de combustible reabastecidos en más de 100 salidas. Este es el balance hasta finales de marzo, y esta suma se irá incrementando después del relevo del Grupo 15 por el ala 12 puesto que el Grupo 31 va a seguir hasta el final.

El Grupo 31 aporta el esfuerzo y la preparación de sus tripulaciones y saca a cambio una mejor preparación y la satisfacción de participar en otro hito histórico, otro hito que va jalonando el camino que está recorriendo el Ejército del Aire. •

zación?, en reducir el tiempo en zona de los cisternas, en ajustar las ventanas a los receptores y en un control exclusivo para el reabastecimiento. Todo esto aumenta la capacidad de combustible disponible e impide la infrautilización de los medios, al tener el control conocimiento exacto del combustible disponible en el aire.

Otro punto a tener en cuenta es la posición de los cisternas, fuera del alcance de las amenazas pero próximas al área. Lo primero facilitar la disponibilidad de aviones al no tener que distraer aviones para la protección de los cisternas y lo segundo reducir al mínimo el tiem-

po de tránsito entre la zona de CAP, CAS, etc. a los cisternas.

Siguiendo con las consideraciones, hay que pensar que los medios de reabastecimiento varían según la nacionalidad y que los receptores deben acomodarse a los nuevos performances de los cisternas no habituales para ellos. Esto se solucionaría realizando ejercicios combinados dentro del marco de nuestros aliados para entrenamiento y acomodación de las tripulaciones de cisternas y receptores.

El ATP-56, en el que se reflejan los procedimientos de reabastecimiento en vuelo, fija por nacionalidades los receptores homologados según los cisternas, coincidiendo normalmente con los aviones que posee dicha nación, no mencionando a otros receptores distintos, lo cual lleva a equívocos y falta de conocimiento mutuo sobre las posibilidades existentes. Esto último se pone de manifiesto al preguntar ciertos receptores la posibilidad de enganche en los distintos cisternas.

El reabastecimiento dentro de la Operación Deny Flight no se puede decir que es imprescindible, ya que las condiciones propias en cuanto a proximidad del teatro de operaciones permiten la realización de las misiones sin él. Pero esto implicaría un mayor esfuerzo expresado en un mayor número de salidas, con el consiguiente aumento en las horas de vuelo para cumplir las mismas misiones.

Las peculiaridades de este teatro de operaciones posibilitan el reabastecimiento en vuelo en una forma fácil y sin amenazas, con un perfecto control de los medios de reabastecimiento, siempre escasos, optimizando su empleo.

Las primeras impresiones sobre el reabastecimiento en vuelo dentro de la operación Deny Flight llevan a pensar que es una rueda más dentro de un conjunto de engranajes que hace girar la máquina, mas dicha rueda no es imprescindible para que la máquina siga funcionando eso sí a mayor número de revoluciones.

## LLENO POR FAVOR

FRANCISCO BRACO CARBO  
Comandante de Aviación

### EN LA ZONA

-Dumbo-23: «Me confirmas combustible requerido».

-Ebro-41: «9.000 libras cada uno».

Esta comunicación ha podido haber sido mantenida cualquier día, desde el 1 de diciembre al 31 de marzo, a cualquier hora, a cualquier nivel entre 100 y 210, en cualquier lugar del Adriático.

Atrás quedaron todas las misiones de instrucción y todos los ejercicios, esto es real, hay que estar en el lugar y a la hora convenida para transvasar el combustible necesario para que los «Ebro» del Grupo 15 puedan cumplir su misión.

El objetivo se ve cumplido cuando la luz verde, que indica flujo de combustible, empieza a parpadear indicando un paso intermitente de combustible. Este flujo es continuo mientras se están llenando los depósitos. Una vez llenos éstos se siguen vaciando debido al consumo de los motores, porque no hay que olvidar que se reposta «con los motores en marcha». Este parpadeo indica que solamente se está transvasando el combustible que se va consumiendo.

Una vez ha finalizado la primera pareja, se permanece en el circuito de reabastecimiento en espera de la segunda. Este circuito es como una pista de atletismo en el que las rectas tuvieran entre 30 y 50 millas y estuviesen separadas entre 8 y 10 millas. Normalmente se está en zona una hora y se reabastece a dos parejas, aunque alguna vez se ha estado más de tres horas. Fue en una de estas misiones más largas cuando un tripulante comentó, en plan jocoso, que sería interesante alterar ligeramente el circuito porque de lo contrario iba a quedar dañada la pantalla del radar del control.

La maniobra de reabastecimiento tiene que realizarse en visual. Los receptores se aproximan al cisterna normalmente un nivel por debajo y cuando tienen contacto visual completan la reunión. Puesto que la zona es muy ex-

tensa, la nubosidad va cambiando y más de una vez, después de haber enganchado los receptores, se ha tenido que ir haciendo una especie de eslabon entre las nubes.

Antes de salir a volar se comprueba qué tráfico va a haber en la zona de reabastecimiento durante el tiempo que se va a estar en ella. Cuando coinciden en la misma zona dos cisternas, a distinto nivel por supuesto, resulta más entretenido el vuelo. La cantidad de comunicaciones aumenta y siempre resulta curioso el ver otros aviones en vuelo. El avión cisterna y los receptores parecen como «mamá pata y sus patitos».

### UNA SALIDA AAR (AIR TO AIR REFUELING)

El horario de actividad de las tripulaciones viene marcado por la hora a la que hay que estar en la zona de reabastecimiento. Esta hora viene señalada en el ATM (Air Tasking Message). A partir de esta hora se calcula a qué hora hay que salir del hotel.

El hotel está situado en la ciudad de Spilimbergo, a unos 40 minutos de la Base circulando por carreteras comarcales y atravesando los pueblos de Roveredo, Nogheredo, S. Quirino, S. Foca, Vivaro y Taurino.

La salida del hotel está calculada de forma que se llegue al destacamento dos horas antes del despegue. En estas dos horas los pilotos recogerán la información meteorológica y los NOTAM's, y comprobarán que el plan de vuelos ya esté cursado. También se pasará por la sección de inteligencia para ver si ha habido algún cambio de última hora que afecte a la misión, y para recoger las tablas de autenticación y el código SAR.

Mientras tanto, el mecánico de vuelo y los supervisores de carga repostan el avión y hacen las inspecciones prevuelo. Una hora antes del despegue está la tripulación en el avión, se da el briefing de la misión y se empiezan a leer las listas.