

«Reach 741 formation, Cleared to drop»

«Formación *Reach* 741, autorizada lanzamiento»

DAVID MARTÍNEZ GUILLÉN
Capitán del Ejército del Aire

SON PRÁCTICAMENTE LAS 2 DE LA TARDE DEL DÍA 4 NOVIEMBRE EN EL CAMPO DE MANIOBRAS DE SAN GREGORIO EN ZARAGOZA. LA FORMACIÓN REACH 741 COMPUESTA POR 7 AVIONES C17 PROVENIENTES DE EEUU, SE PREPARA PARA ALCANZAR SU OBJETIVO A LA HORA PREVISTA. DESPUÉS DE 8 HORAS DE VUELO SE IDENTIFICA LA ZONA DE LANZAMIENTO, Y SE CONTINÚA CON LOS PROCEDIMIENTOS NECESARIOS PARA LO QUE VENDRÁ A CONTINUACIÓN: “FORMACIÓN REACH 741, AUTORIZADA LANZAMIENTO”.

Con estas palabras, el director del lanzamiento *Airboss*, autorizaba el lanzamiento paracaidista a la formación de C17 con militares americanos del *Army* y españoles de la BRIPAC a bordo y que horas antes había despegado desde la base Aérea de Pope en Carolina del Norte. Minutos más tarde, con el aterrizaje en Zaragoza del último avión de la formación se daba por finalizada la misión denominada *Ultimate Reach...*
Mission accomplished!



Preparando la cabina y Plataforma sur, Zaragoza, misión de vuelta.

Después de algo más de un año volando el C17 como piloto de intercambio en Carolina del Sur (EEUU) he tenido la oportunidad de poder participar tanto en la ejecución de esta misión como en planeamiento de la misma, y me gustaría compartir esta experiencia así como algunos detalles del intercambio.

La misión *Ultimate Reach* se ha ejecutado dentro del ejercicio OTAN *Trident Juncture* en el día en el que las autoridades de los distintos países participantes, *Distinguished Visitor Day*, han tenido ocasión de comprobar de primera mano en Zaragoza el desarrollo y evolución del ejercicio.

Con esa premisa, la *US Air Force* y el *Army* de EEUU trabajaron en coordinación con España para integrar tropas españolas dentro del ejercicio. El resultado ha sido una demostración de las capacidades que EEUU posee a través de la ejecución de una operación especial de inserción de 550 paracaidistas y de carácter estratégico teniendo como punto de partida la base aérea de Pope en Carolina del Norte (EEUU).

Además, los siete aviones C17 en formación de tres elementos, 3+2+2 separados entre sí cinco minutos, llevaron a cabo como parte de la misión una fase de repostaje en vuelo facilitada por una formación de ocho aviones cisterna KC10 que los acompañó sobre el Atlántico. Una vez comple-



Plataforma POPE AFB EEUU antes de la misión.

tado el repostaje, la formación continuó hasta la zona de lanzamiento y posteriormente los siete aviones se recuperaron en la Base Aérea de Zaragoza.

CÉLULA DE PLANEAMIENTO

La Base Aérea de Charleston, en la que me encuentro destinado, ha sido la encargada de asumir la responsabilidad de la preparación, planeamiento y liderazgo de la misma.

Con este propósito, el capitán Daniel Naske, piloto de C17 de Operaciones Especiales destinado en Charleston, ha participado en reuniones a lo largo de este año tanto en Alemania como en Valencia y ha liderado también la célula de planeamiento. Ésta se creó a principios de octubre con un total de cinco pilotos implicados, todos ellos pilotos de C17 de

Operaciones Especiales de los distintos escuadrones de Charleston y en la que me ofrecieron la oportunidad de participar tras mi reciente obtención de la especialidad *Airdrop*, como Copiloto de Lanzamientos.

Como miembro de la célula, he podido ver la forma de trabajar, las coordinaciones en su mayoría externas dado el carácter internacional del ejercicio y también conocer algo más sobre la organización interna tanto del *Army* como de la *Air Force* americana. Además, he colaborado también en todo lo relacionado con la parte de la misión desarrollada en España mostrándoles los procedimientos nacionales de vuelo visual, coordinando con las agencias nacionales y sirviendo de enlace en alguna ocasión cuando la comunicación no era clara por las barreras propias del idioma.



LOS PARTICIPANTES

Para la misión se ha contado con las tripulaciones necesarias para operar con los siguientes medios:

- nueve aviones C17 pertenecientes a las bases aéreas de Charleston (Carolina del Sur), McChord (Washington) y Elmendorf (Alaska), de los cuales 2 aviones son los reserva.
- ocho aviones cisterna KC10 asignados a las bases de McGuire (New Jersey) y Travis (California).
- 550 paracaidistas del *Army* destinados en Fort Bragg (Carolina del Norte) además de 40 paracaidistas del Ejército de Tierra destinados en la BRIPAC y que han participado en el salto.

3 NOVIEMBRE DE 2015

Acaba de terminar el segundo briefing previo a la misión. La célula de planeamiento encargada de la misión ha actualizado la información de la misma necesaria pa-

ra el vuelo y ha aclarado las dudas y discrepancias que surgieron ayer en el briefing de presentación. Existe preocupación por la meteo prevista en Zaragoza que pueda imposibilitar el lanzamiento, por ello, se han trazado tres posibles líneas de acción. Con todo aclarado las tripulaciones nos dirigimos a los aviones. Todavía tardaremos cerca de tres horas en despegar, pero hay que preparar la cabina, cargar los planes de vuelo, las comunicaciones, llevar a cabo los procedimientos previos al vuelo y completar los briefings con los jefes de salto del *Army*. Contamos con dos C17 de reserva, en los cuales dos tripulaciones preparan todo del mismo modo, aunque si todo va bien y no hay incidencias en los aviones titulares, los dos se recuperarán de nuevo a Charleston en cuanto la formación esté en el aire.

Los siete aviones estamos rodando a cabecera de pista. Somos los cuartos en secuencia y volaremos la misión como líder del segundo elemento.

Ha habido alguna incidencia menor en algún avión pero todo se ha solucionado a tiempo. Son las 11:40 de la noche (hora local en Carolina del Norte) y la formación está lista para despegar por elementos, 3+2+2, separados entre sí cinco minutos.

Va a ser una noche corta ya que volamos hacia el Este,





además en menos de dos horas tenemos previsto nuestra siguiente fase en la misión, el repostaje nocturno.

REPOSTAJE EN VUELO

Cruzar el Atlántico en formación y además hacerlo repostando en vuelo no es algo habitual. Por ello, seguimos una ruta no standard con un corredor reservado de 50 millas de ancho y el espacio aéreo comprendido entre los niveles de vuelo 190 y 280 que nos permita poder ejecutarlo atendiendo a todas las posibles inci-

dencias. La seguridad es lo primero.

El repostaje en vuelo es una operación que se realiza en condiciones visuales y sin ningún tipo de automatización por parte de los pilotos. El hecho de realizarlo de noche añade un grado de dificultad.

Son muchos los factores que se han tenido en cuenta a la hora de planear el repostaje y el posible impacto que puedan tener en el global de la misión:

- Número mínimo de aviones cisterna necesarios para repostar los siete aviones.

- Cálculo de combustible que cada avión necesita repostar, por defecto conllevaría no llegar hasta destino/alternativo y por exceso podría impedir la ejecución del lanzamiento de personal.

- Visibilidad mínima para iniciar los procedimientos de repostaje.

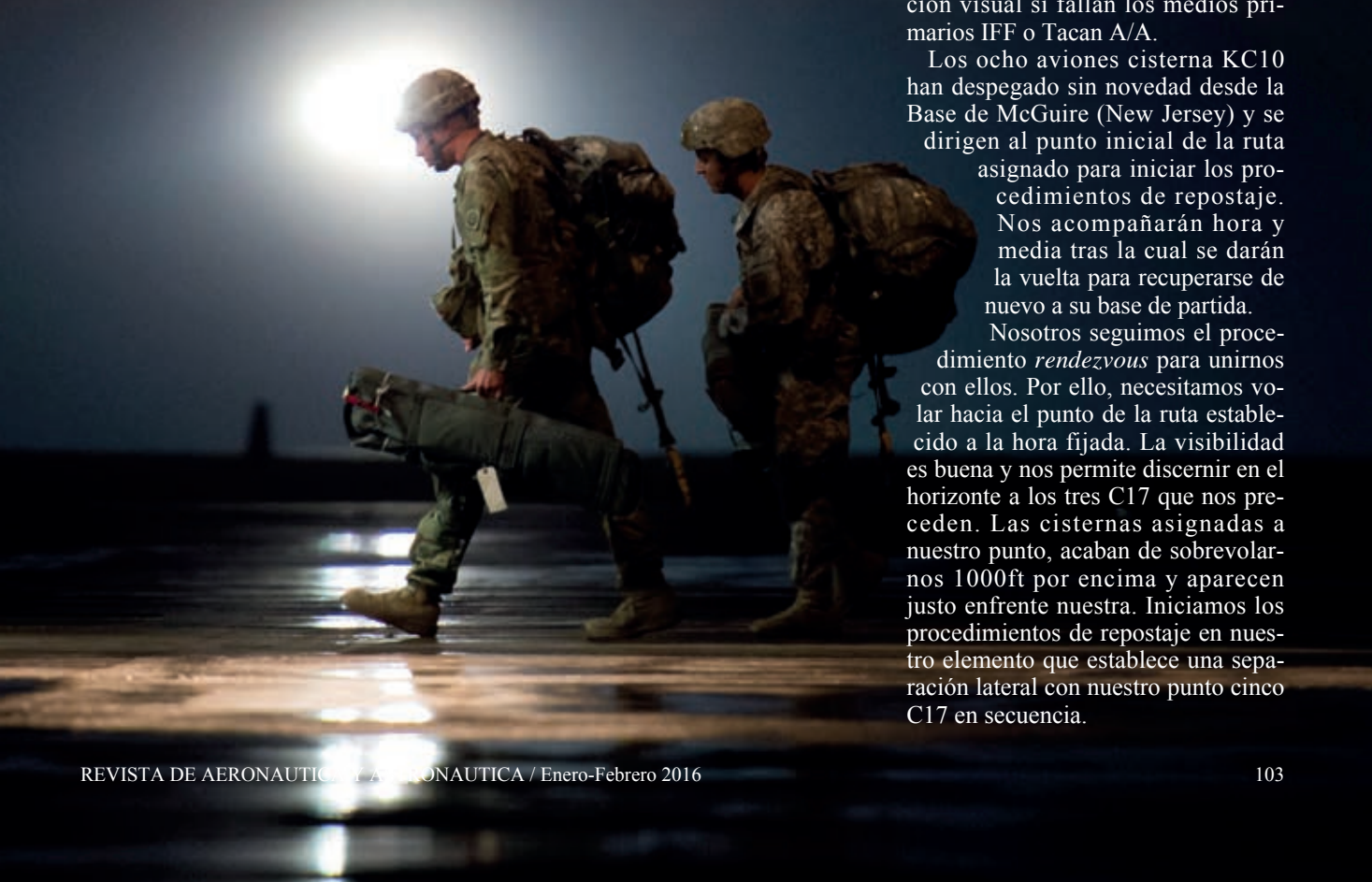
- Procedimientos de entrada inadvertida en nubes.

- Maniobras de emergencia de separación con el avión cisterna "breakaway".

- Código de luces de los aviones cisterna que faciliten su identificación visual si fallan los medios primarios IFF o Tacan A/A.

Los ocho aviones cisterna KC10 han despegado sin novedad desde la Base de McGuire (New Jersey) y se dirigen al punto inicial de la ruta asignado para iniciar los procedimientos de repostaje. Nos acompañarán hora y media tras la cual se darán la vuelta para recuperarse de nuevo a su base de partida.

Nosotros seguimos el procedimiento *rendezvous* para unirnos con ellos. Por ello, necesitamos volar hacia el punto de la ruta establecido a la hora fijada. La visibilidad es buena y nos permite discernir en el horizonte a los tres C17 que nos preceden. Las cisternas asignadas a nuestro punto, acaban de sobrevolarlos 1000ft por encima y aparecen justo enfrente nuestra. Iniciamos los procedimientos de repostaje en nuestro elemento que establece una separación lateral con nuestro punto cinco C17 en secuencia.



“Reach 754 autorizado contacto” y continuamos el acercamiento a nuestro KC10 volando “en su panza” hasta la posición de contacto que permite iniciar el repostaje. Volamos cerca, unos escasos metros nos separan del cisterna.

Minutos más tarde, tras comprobar el nuevo combustible a bordo nos separamos de nuestra cisterna y damos por finalizada esta fase de la misión. Recibimos por radio que toda la formación ha podido completarlo sin in-

cidencias y por ello la misión continúa según lo previsto.

VOLANDO HACIA LA ZONA DE LANZAMIENTO

Han pasado unas horas desde que finalizase el repostaje sobre el Atlántico y ya se ha hecho de día. Sobrevolamos territorio español y por radio nos están actualizando la meteo en zona de lanzamiento. Afortunadamente, la evolución prevista tanto para el techo de nubes como de viento van a posibilitar el lanzamiento. Nuestros paracaidistas llevan ya una hora equipándose y continuarán con sus revisiones del equipo previas al lanzamiento.

Los tres elementos de la formación hemos iniciado descenso autorizados por Madrid Militar y posteriormente por Zaragoza Aproximación.

Próximos a la zona de lanzamiento cambiamos a frecuencia táctica y el director de lanzamiento transmite por radio: “Formación Reach 741, autorizada lanzamiento”.

Como “ex-tucán” cuento con la ventaja de haber lanzado en esta zona durante mis años destinado al Ala 35, pero aun así, la carga de trabajo tanto en cabina como en el compartimento de carga es muy alta: el lanzamiento en formación, las comunicaciones internas y externas, los procedimientos para lanzamiento, la configuración del avión, la hora fijada sobre el objetivo: “5, 4, 3, 2, 1, luz verde”.

Los 77 paracaidistas que llevamos a bordo empiezan a abandonar el avión por ambas puertas de lanzamiento. Tanto nosotros como nuestro punto hemos podido lanzar a todos los paracaidistas en la pasada.

Salimos de la zona de lanzamiento y nos recuperamos 20 minutos más tarde por inicial y rotura de la 30L en la base de Zaragoza.

Entrando en plataforma sur se nota cierta expectación. No es habitual dar cabida a siete aviones americanos C17.

LECCIONES APRENDIDAS

Son las 14:30 hora local española. Después de casi 9 horas de vuelo, la misión ha concluido con éxito. El Coronel Lamongtane, 437 *Airlift Wing Commander* de la Base Aérea de Charleston y que ha volado como jefe de misión en el avión líder felicita a todos los integrantes de la formación recordando su lema, *Mission! Airmen! Fun!*

Ya solo nos queda el debriefing, que dirigido por el jefe de la célula, pretende identificar los errores menores y extraer las lecciones aprendidas.

EL INTERCAMBIO

En virtud del acuerdo entre la *US Air Force* y el Ejército del Aire, fui destinado como primer piloto de intercambio de C17 al *16 Airlift Squadron* perteneciente al *437 Airlift Wing* en la Base Aérea de Charleston (Carolina del Sur, EEUU) por un periodo de tres años. Dicho acuerdo forma parte del programa MPEP (*Military Personal Exchange Program*) con el que EE.UU. fomenta las relaciones internacionales con otros países. De hecho, en Charleston se llevan a cabo cuatro programas de intercambio de pilotos extranjeros de Australia, Gran Bretaña, Alemania y España, todos como pilotos de C17.

ENTRENAMIENTO EN ALTUS (OKLAHOMA)

La instrucción necesaria de los tripulantes de C17 se desarrolla en su totalidad en la Base Aérea de Altus en Oklahoma. Es allí donde, tanto pilotos como supervisores realizan los cursos del avión que les acredita para después operar en sus respectivos destinos. Es también la base de formación para los pilotos y supervisores del avión cisterna KC135, lo cual facilita el entrenamiento de repostaje.

La estructura de todos los cursos es la misma. Inicialmente se lleva a cabo el curso teórico del avión en paralelo con la fase de simuladores

de vuelo dirigido por personal civil, en su mayoría pilotos en la reserva con una gran experiencia. Una vez superado tanto el examen teórico como la evaluación en el simulador, se inicia la fase de vuelo con los instructores en activo del *54th Squadron*.

En mi caso, he completado dos cursos, la calificación inicial para ejercer como Comandante de aeronave y el de copiloto de lanzamientos.

ESPECIALIDADES

Las tripulaciones de C17, tanto pilotos como supervisores, se subdividen en función de dos especialidades fundamentales: *Airland* (tripulaciones logísticas) y *Airdrop* (tripulaciones de lanzamientos). Además, existe una tercera especialidad de Operaciones Especiales reservada a aquellos tripulantes con mejores aptitudes. Una vez se enrolan en ella pasan a tener un entrenamiento y formación mucho más específico en las áreas de tácticas, inteligencia y vuelo nocturno, siendo todas ellas tripulaciones de lanzamientos. La misión *Ultimate Reach* ha servido para completar parte de ese entrenamiento específico para dos de los pilotos de Operaciones Especiales integrantes de la célula, asumiendo la responsabilidad como MPCC (*Mission Planning Cell Commander*), jefes de la misma.

Es importante ya que todo lo hablado se aplicará durante la misión de regreso, en la que se ha planeado la misma secuencia de eventos, y en la que volaremos de punto siendo los quintos en secuencia.

Las siete tripulaciones descansaremos en Zaragoza. El personal de mantenimiento se encargará de revisar y poner a punto los aviones para nuestro retorno previsto en dos días.

A nivel personal, haber podido participar en esta misión ha sido una gran experiencia y sin duda una de las más interesantes que he realizado durante mi carrera aeronáutica. •



EL AVIÓN: C17 GLOBEMASTER

El Boeing C-17 Globemaster III es un avión de transporte militar pesado de largo alcance desarrollado por McDonnell Douglas entre las décadas de 1980 y 1990 para la Fuerza Aérea de Estados Unidos (USAF), siendo actualmente fabricado por Boeing Integrated Defense Systems debido a la fusión de las dos empresas.

Hasta febrero del año pasado Boeing ha entregado un total de 260 aviones, de los cuales la mayoría, 233 pertenecen a la Fuerza Aérea de Estados Unidos.

Los 37 restantes pertenecen a las fuerzas aéreas de Kuwait, Australia, Canadá, India, Qatar, Emiratos Árabes Unidos, Reino Unido y a un consorcio creado entre 12 países miembros de la OTAN. Además, Alemania estuvo arrendando varias unidades hasta la reciente incorporación del A400.

En septiembre del año 2013 Boeing anunció el cierre definitivo, para el año 2015, de la producción del C-17.

