

noticario noticario noticario

MIL MISIONES DE REABASTECIMIENTO EN AVIANO

EL PASADO 26 DE MAYO los TK.10 Hércules del Grupo 31 destacados en Aviano cumplieron su misión número 1.000. Mil misiones no son muchas si se compara, esta cifra, con el total realizado por la OTAN con motivo de las operaciones llevadas a cabo en la antigua Yugoslavia. Pero, es una cifra digna de merecer, al menos, una breve reseña.

El TK.10 está trabajando junto a aviones cisterna capaces de dar una cantidad de combustible muy superior. Junto con los KC-130 de la marina americana son los únicos aviones de este tipo que están volando en este teatro de operaciones. El resto son los KC-10 y KC-135 americanos, los L-1011K y VC-10 británicos, el C-135F francés, el B-707T italiano y el K-DC-10 holandés, capaces todos ellos de dar entre dos y cuatro veces más combustible que el Hércules.

Esta diferencia, en cuanto a la cantidad de combustible a suministrar, se ponía en evidencia cuando las misiones de los cazas eran de patrulla sobre los cielos de Bosnia-Herzegovina. El objetivo de esas misiones era el tener en el aire aviones dispuestos para realizar un ataque en apoyo de las fuerzas de superficie, o realizar la interceptación de cualquier avión que violase la zona de exclusión aérea. Para la realización de esos vuelos se empleaban relativamente pocos aviones y se mantenían mucho tiempo en el aire, para lo cual son más indicados cisternas que tengan una gran capacidad de combustible.

Desde que empezó la operación Allied Force, además de los aviones empleados en CAP (Combat Air Patrol) cu-



ya misión es básicamente la misma que la realizada sobre Bosnia-Herzegovina, se han lanzado paquetes de ataque compuestos por un elevado número de aviones. En este tipo de misiones es donde, además de ser necesario el mayor número de cisternas disponibles, el papel llevado a cabo por el Hércules ha aumentado en importancia. Cuando el trabajo encomendado a la flota de cisternas consiste en reabastecer a un gran número de cazas en el menor tiempo posible, lo que

importa, más que la cantidad de combustible, es el número de mangueras disponibles, y de eso el Hércules tiene el doble que un KC-10 o un KC-135.

La participación del Grupo 31 en las operaciones realizadas por la OTAN en general, y la operación Allied Force en particular, tiene el mérito añadido de que, desde que se trajo el segundo avión cuando empezó a disminuir la actividad, han sido realizadas con un solo avión. Esto ha obligado a

que los mecánicos de mantenimiento trabajen, más que como mecánicos de aviación, como mecánicos de Fórmula 1. Cada vez que el avión regresa de una misión parece como si entrase en el Box. Antes de que las hélices dejen de girar ya han subido al avión preguntando qué averías ha traído, para repararlas y dejar el avión listo para que pueda realizar la siguiente misión. Durante la operación Allied Force se han realizado hasta dos salidas diarias, y tan sólo un día el avión quedó inoperativo; fue porque hubo que cambiar un cristal de la cabina de vuelo y el sellante necesita 24 horas para secar.

Misión a misión y litro a litro de combustible reabastecido, el Grupo 31 está participando de forma ininterrumpida, desde el primer día del destacamento Icaro, en todas las operaciones llevadas a cabo por la OTAN en la antigua Yugoslavia, cuya finalidad no es otra que alcanzar la seguridad y estabilidad en ese rincón de Europa.

FRANCISCO BRACO CARBO
Comandante de Aviación

