

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.

Todo este proceso se realiza con tiempo suficiente para poder asumir cualquier demora que pueda surgir y asegurar el despegue a la hora prevista.

El peso con el que se despegue es el máximo normal, es decir algo más de 70 toneladas, y de este aproximadamente la mitad es combustible. Muchas veces se despegue con este peso, pero normalmente se lleva carga y/o pasajeros, pero cuando toda la carga de pago es combustible, realmente se tiene la sensación de salir con combustible «hasta los ojos».

Cuando se despegue con poco peso no se emplea toda la potencia de los motores, esto se hace así para alargar

dar, se siguen las reglas de vuelo instrumentales y las comunicaciones con los controles son las mismas que se podrían tener en cualquier otro vuelo.

Una vez que se llega al área de operaciones, se enlaza con el control correspondiente a la zona en la que se vaya a efectuar el reabastecimiento. Este control se efectúa desde uno de los aviones de alerta temprana que vigilan la zona de operaciones, o desde uno de los barcos que patrullan el Adriático.

Si la previsión meteorológica pronostica que pueda haber nubes en la zona, se adelanta la hora de llegada, de forma que, si realmente la nubosi-

ocupa la posición de copiloto en el Hércules.

En cada salida se está normalmente una hora en zona y se reabastece a dos parejas de cazas. Estos son, a ser posible, del Grupo 15, aunque también se ha reabastecido a aviones americanos, ingleses y franceses.

La ruta, que se sigue durante el reabastecimiento, se calcula de forma que ésta finalice en un punto lo más próximo posible a la ruta que han de seguir los cazas una vez abandonen el área.

Una vez finalizados los reabastecimientos previstos se comunica el combustible remanente, por si fuera necesario reabastecer a otros cazas, y se solicita autorización para regresar a la Base. Ya en las proximidades del campo se enlaza con «Hidra», que es la emisora que está en el centro de operaciones, y se le comunica la hora estimada de aterrizaje y el combustible que se requiere.

Después del aterrizaje todavía queda una de las fases críticas, y ésta es la de aparcarse marcha atrás haciendo una «L». Esta maniobra, tan sencilla a primera vista, tiene un pequeño inconveniente y es que no se dispone de «espejos retrovisores». El procedimiento consiste en abrir la rampa y la puerta, y es el supervisor de carga el que le va dando las instrucciones al piloto.

Antes de salir hacia el hotel el mecánico de vuelo reposta el avión hasta la mitad de su capacidad aproximadamente, dejando el resto para el día siguiente. Esto se hace así por dos motivos, el primero es para que el avión no esté demasiado tiempo cargado a «tope», con el consiguiente esfuerzo para los amortiguadores y los planos. La segunda razón es porque se necesitan dos cisternas para llenar el avión y de esta forma se ahorra el tiempo de espera mientras se va la primera y viene la segunda.

Mientras el mecánico reposta, los pilotos rellenan el MISREP (Mission Report) y devuelven las tablas de autenticación a la Sección de Inteligencia.

Una vez reunida de nuevo la tripulación, se da el debriefing de la misión y después de comprobar el horario para el día siguiente, se coge el coche de tripulaciones y, esta vez con el supervisor de carga a los mandos, se regresa a «muy baja cota» al hotel. •



la vida de los mismos. Pero cuando se necesita toda la potencia hay que usarla y en estas salidas se necesita.

Al soltar los frenos para iniciar la carrera de despegue, el avión empieza a rodar con pereza. En cuanto se alcanza la velocidad de rotación hay que arrancarlo del suelo pues parece que se niega a volar.

Alguna vez durante la subida el controlador, por motivos de tráfico, pide que se acelere el ascenso hasta librar un determinado nivel, entonces no queda más remedio que decirle que se hace lo que se puede.

El tránsito hasta la zona de operaciones, aún siendo bajo control militar, se puede considerar como están-

dad va a impedir efectuar el reabastecimiento, haya tiempo para buscar otra zona u otro nivel antes de que lleguen los «sedientes» receptores.

Una vez los receptores enlazan con el controlador, éste los dirige al cisterna. Al mismo tiempo le da instrucciones al cisterna para que se dirija hacia los cazas, de esta forma se reduce el tiempo empleado en la reunión.

Cuando los receptores están en contacto visual con el cisterna pasan a la frecuencia asignada para el reabastecimiento, y a partir de entonces y hasta finalizar el mismo es el AARC (Air to Air Refueling Commander) el encargado de controlar la maniobra de reabastecimiento. El AARC normalmente