



Salida del 122 Escuadrón de Torrejón.



La B.A. de Lajes (I. Azores), es conocida por los pilotos debido a la fuerte cizalladura que casi siempre hay en la pista de vuelos.

EL reto estaba servido. Unos meses antes cuando en la Base Aérea de Langley, requerimos las reservas de espacio aéreo para realizar el vuelo desde Torrejón a Nellis (Nevada) con los medios del Ejército del Aire español, los representantes americanos del Second Delivery Group no estaban muy seguros de que lo pudiéramos conseguir.

Iba a ser la primera vez que un país europeo recorriese los 10.200 kilómetros, en tres tramos y por sí solo (gráfico nº 1).

El planeamiento del vuelo había comenzado mucho tiempo atrás con varias reuniones entre representantes de las unidades involucradas: Grupos 45, 15, 31 y Ala 12, 802 Esdrón y EZA-PAC. Pero el día de la salida desde Torrejón el 151 Escuadrón de C.15 de Zaragoza había visto reducida su participación a sólo tres pilotos y un gru-

po de mecánicos, ya que el resto de la Unidad quedaba alertada por un posible desplazamiento a la zona del conflicto en Bosnia-Herzegovina.

El primer salto hasta Lajes (I. Azores), aunque sólo 150 NM más largo que un vuelo a Gando, se realizó con el mismo dispositivo que más tarde se emplearía en el vuelo hasta el continente americano. Primero despegá-

ron tres TK.10 para posicionarse y reunirse con los primeros C.15, con los que realizaron un reabastecimiento en ruta. En el punto final de este tramo, un TK.17 sobrevolaba a la formación de TK.10 y 5 C.15, momento en el que estos últimos comenzaban el ascenso y se reunían con el TK.17. Los Hércules tenían que volver al punto inicial para repetir la ma-

Vuelo de tránsito Torrejón-Red Flag

JUAN BAUTISTA PINILLA ALEMAN
Capitán de Aviación



"Hasta tres reabastecimientos por C.15 se realizaron desde los aviones TK.17. Dos campos alternativos estaban siempre dentro de alcance incluso con un motor parado"

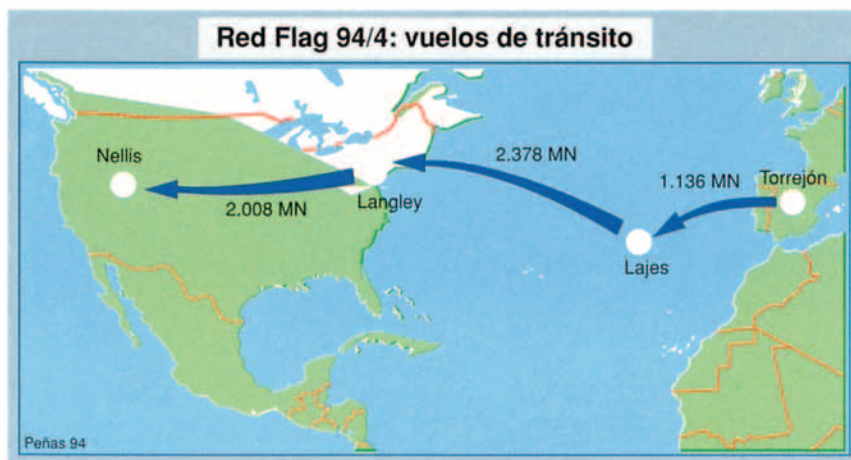
niobra con el segundo grupo de TK.17 y C.15. Sus expertos navegantes demostraron siempre su especial habilidad en estos menesteres.

Mientras tanto dos aviones Fokker-27 del SAR volaban por las proximidades de la zona, para cubrir cualquier incidente que se produjese.

El médico de vuelo que nos acompañó en el destacamento no descuidó ningún detalle. Los tramos iban a ser especialmente largos y además de la preparación previa, el uso de algún artilugio, que no vamos a detallar, podría acabar con las necesidades fisiológicas llegado el momento. Además fue tal la cantidad de vitaminas que repartía, que no estamos seguros de poder pasar un control antidoping en esas semanas.

El vuelo se desarrolló con normalidad y el problema llegó cuando esa tarde, la selección española era eliminada del mundial ante Italia.

El vuelo de la mañana siguiente hasta Langley (Virginia), comenzaba con la mala noticia de que la zona en la que se encontraban los alternativos previstos para el cuarto reabastecimiento se encontraba con nieblas. Inicialmente se retrasó todo dos ho-



**RED-FLAG 94/4
AVIONES PARTICIPANTES EN DESPLIEGUE**

Gráfico nº 2

TORREJON-LAJES	LAJES-LANGLEY	LANGLEY-NELLIS
10 C.15	8 C.15	8 C.15
2 TK.17	2 TK.17	1 T.17
3 TK.10	3 TK.10	2 TK.10
2 T.10	2 T.10	2 T.10
2 F.27	2 F.27	1 TL.10
NELLIS-LANGLEY	LANGLEY-LAJES	LAJES-TORREJON
8 C.15	8 C.15	10 C.15
1 T.17	2 TK.17	2 TK.17
2 TK.10	2 TK.10	2 TK.10
2 T.10	2 T.10	2 T.10
1 TL.10	2 F.27	2 F.27

ras, pero la previsión era la misma. Se comprobó que los alternativos para el tercer reabastecimiento eran válidos también para el cuarto y se despegó con las dos horas previstas de demora.

El primer obstáculo lo presentó un frente que había que atravesar y que los mismos TK.10 pasaban manteniéndose en formación con su radar de abordó. Escasas millas detrás del frente comenzaba la zona de 100*12 NM y de 4.000 Ft de altura que teníamos reservada para la realización de las distintas reuniones y reabastecer con los TK.10. Finalizado éste y ya reunidos cada 4C.15 con un TK.17, el control de la navegación y las comunicaciones lo asumían los Boeing. Cada hora de vuelo, aproximadamente, los cazas tenían que tomar combustible, lo que suponía realizarlo cuatro veces en este tramo. Hay que mencionar que tal era la preocupación por el estado mental de las tripulaciones de los C.15, que algunos miembros de la tripulación de los TK.17 se decidieron a contar algunos chistes entre enganche y enganche.

Cuando los aviones iban tomando en Langley, los pilotos de los F.15 del Ala nº 1 de la USAF ofrecieron a pie de avión unas refrescantes cervezas que servían para reponer fuerzas tras ese vuelo de casi seis horas.

Los tres días siguientes eran empleados, por unos en descansar (C.15), otros en llegar desde Azores (TK.10 y T.10), y los pilotos del Grupo 45 en volar hasta España de nuevo, para traer al resto del destacamento.

El tercer y último salto era el más ajustado en lo relativo al combustible. Sólo eran 400 NM menos a realizar con un único reabastecimiento en vuelo, pero era la mejor opción de todas las planeadas para este salto.

Durante la preparación y estudio meses antes de los vuelos, se planearon todas las rutas de cruce del atlántico con los distintos medios del Ejército del Aire y condiciones meteorológicas. El resultado fue un abanico de posibilidades de las que se eligieron las más adecuadas a este momento.

Aunque sin duda, después de la ex-

periencia acumulada durante estos vuelos, si hubiese que volver a realizar estos en un futuro, se incluirían algunos cambios que asegurarían todavía más un buen resultado.

La meteorología volvía a suponer un reto a vencer. La imagen del satélite era limpia, excepto en la zona prevista de reabastecimiento con los TK.10. Una formación nubosa de forma redondeada de 70 millas de radio, ocupaba todo el área. Esto obligó a retrasar el vuelo dos horas y aprovechando el desplazamiento de las nubes en ese tiempo, se consiguió reabastecer aunque no exactamente en el lugar previsto. Esto fue gracias a la experiencia y conocimiento creciente entre las tripulaciones de TK.10 y C.15, que siempre entendieron de forma ejemplar. Tras atravesar un frente con un techo de nubes superior a los 42.000 Ft, un tiempo totalmente despejado y caluroso nos esperaba en la base de destino, Nellis.

Los controles civiles americanos se portaron bien en general, pero alguna vez hubo que oponer cierta resistencia, como en esta ocasión, para no tener que abandonar esos niveles óptimos que eran tan necesarios para poder continuar el vuelo.

**RED-FLAG 94/4
REABASTECIMIENTOS EN VUELO**

Gráfico nº 3

TRAMO Nº	ORIGEN	DESTINO	TK.10 COMB.	ENGANCHES	TK.17 COMB.	ENGANCHES
1	Torrejón	Lajes	81.000 lb.	10 C.15	12.000 lb.	4 C.15
2	Lajes	Langley	83.000 lb.	8 C.15	102.900 lb.	24 C.15
3	Langley	Nellis	100.000 lb.	8 C.15	102.900 lb.	24 C.15
4	Nellis	Langley	102.000 lb.	8 C.15	102.900 lb.	24 C.15
5	Langley	Lajes	60.000 lb.	8 C.15	96.800 lb.	24 C.15
6	Lajes	Torrejón	60.000 lb.	8 C.15	24.000 lb.	8 C.15
		TOTAL	426.000 LB.	42 C.15	235.700 LB.	60 C.15
		TOTAL	COMBUSTIBLE	661.700 LB.	ENGANCHES	102



J. Terol

Todos y cada uno de los aviones fueron llegando hasta reunir un total de 14 en un aparcamiento que parecía interminable, pero que dos días más tarde estaba al completo de aviones. Todo estaba listo para el inicio del ejercicio Red-Flag 94/4.

Durante dos semanas los aviones y tripulaciones de los TK.10 y C.15 combatieron al "enemigo" y a las temperaturas superiores a los 55 grados.

Pero antes de que nos pudiésemos dar cuenta había que comenzar el regreso. Un T.10 y un T.17 para transportar material y personal llegaban desde España para apoyar el despliegue. Una vez más las tripulaciones de los TK.10 debían dejar el descanso para más tarde ya que después de volar por la mañana una misión del Red-Flag, debían saltar hasta Tinker AFB esa misma tarde.

Por la mañana temprano, y dentro del periodo fijado por el staff del

ejercicio de dos horas, teníamos que abandonar la B.A. de Nellis junto con el resto de participantes. El briefing de coordinación se realizó la mañana anterior, y los C.15 salían a volar las 912 millas que les separaban del punto de reunión con los TK.10. Los vientos en altura fueron algo más desfavorables de lo previsto, y hubo que tomar más combustible del planificado. Hasta 2008 NM hubo que completar para alcanzar Langley, mientras de que una tormenta se aproximase a nuestro destino.

El CARF (Centro de reservas de Altitudes de Vuelo) es un organismo militar norteamericano, que tiene por misión coordinar con Aviación Civil las reservas de espacios aéreos para los vuelos militares. Este se encuentra en Washington, dentro del Centro de Control Aéreo Civil que coordina todos los vuelos sobre EEUU, Pacífico y Atlántico. Todos nuestros vuelos se hacían en estrecha coordinación

con este centro. Las rutas, horarios, niveles de vuelo que esta vez estaban coordinados, no iban a ser posibles. Si el vuelo se quería realizar por encima de FL 350, tendríamos que despegar a las 5:00 de la mañana.

Tras abandonar los alojamientos a las tres de la mañana, todo el destacamento se encontraba listo y despegamos con todo el espacio aéreo americano para nosotros. En 500 NM de vuelo sólo tres cambios de frecuencias, inaudito en los EEUU. Los despegues de los TK.17 eran largos e interminables ya que lo hacían a plena carga, y no eran muchos los pies remanentes de pista. Después de realizar lo que ya parecía una rutina, reunión de los C.15 con los TK.10 a 500 NM del punto de salida, y 70 NM más allá otra con un TK.17, comenzamos a ascender y volar entre cumulonimbos. Después del tercer reabastecimiento y a tan sólo unas millas del punto de no retorno, ocurrió el

quemado en cabina. Por un momento todos nos vimos cambiando nuestro rumbo a Gander, en Canadá. Mientras el piloto aplicó los procedimientos y tras un descenso hasta casi el nivel del mar y vuelta a ascender, la formación de nuevo reunida y completa, continuó hasta su destino.

Ya en pleno mes de agosto y para muchos con unas vacaciones a la espera, se afrontó el último y más sencillo de los saltos. No por ello se descuidó el laborioso briefing que con todas las tripulaciones de los aviones participantes, más de treinta personas, había que recibir antes de cada vuelo (gráfico nº 2).

Los aviones del SAR, una vez más como en los cuatro vuelos sobre el Atlántico, estaban cubriendo toda la ruta. Las prácticas que se realizaron en Torrejón días antes de salir, sólo quedaron en prácticas y no hubo que hacer saltar a ninguno de los PJ's de la Escuadrilla de Zapadores, que estaban dispuestos para este fin a bordo de los F.27.

A la hora prevista (13:00L) el primer grupo de TK.17 y C.15 realizó una pasada en formación y unos minutos después lo hacía el segundo grupo poniendo fin a este redespigue del Spanish Air Force Red Flag Detachment. Si fue un orgullo ver esta formación sobre Torrejón, mucho más lo había sido verla con anterioridad, sobre las bases norteamericanas.

En total se habían transferido 661.700 Lb de combustible entre aviones, repartidas en 102 enganches sin ningún incidente, lo que prueba el alto grado de preparación, en especial de las tripulaciones de C.15 (gráfico nº 3).

No cabe duda que si el Ejercicio Red-Flag constituye una buena experiencia para las tripulaciones que participaron, igualmente estos vuelos también lo fueron. El tener que planear codo con codo unas misiones y tener que ejecutarlas con suma precisión, hace que Unidades como los Grupos 45, 15, 31, Ala 12, 802 E y EZAPAC hayan elevado su nivel de preparación. Después de estos días pasados, teniendo que volar tan cerca, la realización de misiones futuras de esta misma o distinta naturaleza se desarrollarían con suma normalidad. Todos estamos convencidos de ello. ■

