

Manos a la obra. Las averías en algunos de los tramos hicieron esforzarse al máximo a todo el equipo de mantenimiento.

El salto del charco

Hemos saltado muchas veces. En bimotores (EF-18M) y en monomotores (F-1, C-101), pero pese a todo, el salto del charco sigue imponiendo. Baste con ver la cara del personal cuando el "meteo" cuenta que, a 4 grados centígrados que anda el agua en la zona de Terranova en esta época, la expectativa de supervivencia ronda los 15 minutos sin traje y los 30 con traje... o algo así...

Vamos a ver algunos detalles acerca de cómo se planea un salto cualquiera porque, el primer inconveniente que tiene irse hasta el otro lado del Atlántico para participar en un Red Flag es, precisamente, cruzar el charco. Algo que para cualquier avión comercial puede resultar cotidiano, pero que para un avión de caza es bastante más que coger los trastos y poner rumbo oeste. Re-

quiere de una preparación detallada y hay multitud de factores que han de tenerse en cuenta si no se quiere fracasar en el intento.

FACTORES DE PLANEAMIENTO EN EL CRUCE DEL ATLÁNTICO

Cuartel General del MACOM, 22 de septiembre de 2008

Planear el salto del Atlántico es algo más que elegir la ruta ortodrómica, aquella que representa la distancia más corta entre dos puntos e implica cambios constantes de rumbo durante el vuelo. Cuando se planea una navegación de estas características con un avión que consume alrededor de 4.000 libras de combustible por hora y cuya autonomía, en el mejor de los casos, es de unas tres horas y media,

el concepto de ruta ortodrómica o loxodrómica se deja a un lado porque hay consideraciones más importantes a las que prestar atención.

No hacen falta muchas cuentas para saber que con el gasto de combustible y la autonomía aproximada que da el EF-18M (o cualquier otro caza del mundo) se hacen necesarios varios reabastecimientos en vuelo para llegar hasta el otro lado del Atlántico. Bien, pero ¿cuántos? La respuesta está bastante clara: los que hagan falta para cubrir con "seguridad" la ruta hasta el destino. En cualquier punto de la navegación se deberá tener combustible para

proceder al alternativo... ¿en mitad del charco?...), teniendo también en cuenta la parada inoportuna de uno de los motores. Parece fácil, pero la cosa se puede complicar si se estudian los inconvenientes que el inoportuno Murphy pueda tenernos preparados para el día de la navegación: emergencia de algún caza, emergencia del avión cisterna, fallo de alguna de las mangueras de reabastecimiento del cisterna (si tiene dos, bien, si tiene solo una, peor), malas condiciones meteorológicas que imposibiliten la maniobra de reabastecimiento (por ejemplo, turbulencia en aire claro), etc... Y el etcétera puede



Alfonso López Soriano

El edificio del Flag. Modificado con el paso de los años, también la estructura interior y el aspecto exterior del edificio del Red Flag se ha ido adaptando a las nuevas exigencias.



Alfonso López Soriano

Frente al edificio del Flag, un homenaje al enemigo: los Aggressors.

Reparación de urgencia. Un EF-18M saliendo de un hangar en Goose Bay (Canadá).



Mariano Díez Clemente

ser lo amplio que uno quiera si se pretenden cubrir todas las posibles eventualidades. Y por supuesto, habrá que tener en cuenta la propuesta de la tripulación del avión cisterna que durante todo el vuelo será quien lleve la navegación, justo hasta un punto cercano a la base de destino donde se dividirá la formación hasta la toma, por un lado el avión cisterna y por otro los cazas.

Y ¿qué hay acerca de los alternativos? ¿Qué alternativos podemos encontrar a lo largo de una ruta que no es más que océano durante el 90% del tiempo? Y más preguntas aún: ¿es necesario tener alternativos cuando se vuela pegado a la panza de un avión cisterna que nos proporcionará combustible cuando y donde lo necesite? Son necesarios y obligados. Hay multitud de razones, entre ellas Murphy (otra vez), que requieren el tener una pista con las mínimas garantías de seguridad donde “caerse vivo” en caso de necesidad. Imaginemos un fallo de cualquier sistema de alimentación de combustible al motor del avión. Por mucho cisterna que vuele junto a nosotros, sería casi imposible llegar hasta el punto de destino sin afrontar ciertos riesgos en el empeño.

Pero no todas las pistas disponibles en la ruta cubren esos mínimos de seguridad aceptables. De nada serviría tener cientos de alternativos si ninguno de ellos tuviera un cable para enganchar en caso de fallo hidráulico. Así que tener al menos un alternativo con cable determinará, finalmente, la ruta a planear.

También la influencia del número de cazas en el planeamiento puede parecer una obviedad, pero es evidente que la dificultad es proporcional al número de aviones que componen la formación. No es lo mismo dar de comer a dos comensales que a seis, si la cazuela es la misma e igual es también la cantidad de comida a proporcionar. Lo normal es cruzar

el charco sin escalas con un número máximo “aproximado” de cuatro aviones. Menos sería lo óptimo, pero no rentable. Y más, aunque factible, cualquier imprevisto en vuelo, por ejemplo viento desfavorable más fuerte que el computado o fallo de alguna manguera de reabastecimiento, obligaría a tomar decisiones en vuelo no deseadas, como toma en el campo alternativo de destino.

El tipo de avión cisterna es crucial en el planeamiento, o para ser más exactos, el tipo de sistema de reabastecimiento que incorpora. No es lo mismo reabastecer de un cisterna con dos mangueras funcionales al mismo tiempo (como el TK-17 del Ejército del Aire) que de otro con una sola manguera disponible sin capacidad de reabastecimiento de dos cazas simultáneamente (como el Tristar de la RAF), o de un cisterna con dos sistemas diferentes de disponibles, manguera y BDA –Boom/Drogue Adaptor- (por ejemplo, el KC-135).

Hay muchas más cosas en las que pensar y cualquiera de ellas puede acabar dando auténtico dolor de cabeza pero, como habréis podido observar, el reto “Red Flag” empieza mucho antes de poner el pie en suelo americano. No es cuestión de poner en marcha, despegar y poner rumbo oeste hasta que alguien diga: “¡Tierra a la vista!”. Eso sólo pasa en las películas.

LOS SALTOS: UN TRABAJO EN EQUIPO

Goose Bay, Canadá. 16 de octubre de 2008

Los que nos dedicamos a este “negocio” hemos oído en multitud de ocasiones que lo más importante y valioso que tiene el Ejército del Aire es su personal. No es la máquina; no es el caza, por enormes que sean las cantidades de dinero invertidas en adquirir el mejor del mercado. Es el ser humano, el militar, sin distinción de cuerpo, rango o escala.

Habría que relativizar nuestro día a día, parar unos instantes, observar qué está ocurriendo a nuestro alrededor y hacernos la pregunta de si hemos cumplido con nuestra tarea, cuidando nuestro más valioso tesoro; nuestra gente. Cuando volamos, lo hacemos siempre con un objetivo claro, pero siempre sabiendo que cualquier acción errónea, aún sin ser negligente, puede dar al traste con la misión encomendada. Mantenemos los niveles de seguridad en vuelo requeridos, volamos al máximo, nos exigimos a nosotros mismos y al propio avión, pero siempre cuidando la máquina para conseguir nuestro único objetivo: vencer. Ser los mejores.

La capacidad y el potencial humano de nuestro Ejército del Aire es enorme. Muestra de ello es el ejemplo vivido durante uno de los saltos, en una parada en la Base Aérea de Goose-Bay. Tres EF-18M del Ala 15, acompañados por un B707 del Grupo-47 aterrizaban a las 13:15 locales de Canadá (16:15Z) tras recorrer las más de dos mil millas que distan la Base Aérea de Zaragoza y la de Goose-Bay.

Después de la obligatoria revisión post-vuelo de los cazas por parte del personal de mantenimiento del Ala 15, se detecta un problema en uno de los aviones. Un fallo mecánico que si ocurriera en un día normal de operaciones en España se resolvería en cuestión de pocas horas, sin afectar prácticamente a la operatividad de la unidad, pero que a tal distancia de la base y con un plan de despliegue apretado como el que estamos poniendo en práctica, podría obligar a pernoctar a todo el grupo y alterar los saltos previstos.

Pero el personal de mantenimiento del Ala 15 presente en Goose da muestra, una vez más, de su valía. Conocedores de las consecuencias del retraso y una vez evaluada la situación, se da una hora límite a partir de la cual, caso de no haberse solucionado la avería, el resto de cazas continuarán el vuelo, dejando detrás al personal necesario para recuperar al rezagado. Y manos a la obra. Ese personal altamente cualificado y silencioso, remolca el avión al interior de un hangar, realiza las verificaciones correspondientes y soluciona un complejo fallo mecánico en apenas 45 minutos con sabia eficiencia.

Todo un placer observar sus rostros de satisfacción al solventar, en ese tiempo precioso una grave avería con sus correspondientes implicaciones. De cerca, el jefe de la Agrupación ha permanecido con los dedos cruzados y con toda su confianza puesta en ellos, y así, cuando le dicen "avería resuelta" una sonrisa cruza su cara sería y no puede por menos dar la mano al jefe del equipo y decirle lacónicamente "muchas gracias". ¡Ahora podemos continuar!

Gracias a ellos, como al resto del personal que trabaja diariamente directa o indirectamente con nuestros cazas, es posible que nos encontremos a treinta mil pies de altura, en un B-707 y con tres EF-18M a nuestro alrededor, camino de la Base Aérea de Hill. •

Roberto García-Arroba Díaz



EF-18M en Hill AFB. La base de Hill, al pie de las montañas y junto al Lago Salado, está enclavada en uno de los entornos naturales más bellos de los Estados Unidos.