

que al ser igual que el Tornado italiano, éste ya estaba de sobra homologado con el Boeing 707 de su Fuerza Aérea, estando éste a su vez con el del Ejército del Aire.

Finalmente, y como fruto del Programa 96/10 entre España y Francia, se llevaron a cabo, el pasado mes de abril, las certificaciones de los receptores españoles con los cisternas franceses: C-135 FR y C-160 NG Transall (Nueva Generación). La certificación en su conjunto consta de dos partes: la 1ª ya tuvo lugar el pasado 29 de abril en la Base Aérea de Torrejón, donde desplegaron los mencionados cisternas franceses. El C-15 sólo necesitó realizar un vuelo con el Transall, llevando a cabo operaciones desde antes, durante y después del ocaso. El CR-12, sin embargo, realizó, en una misma salida, operaciones tanto con el C-135 FR como con el C-160 NG Transall. No se pudo realizar el reabastecimiento nocturno con el Transall, como estaba previsto en un principio, debido a un fallo del sistema de autoiluminación de la cesta. Haciendo, por tanto, impracticable, la ne-



V. De Diego

El C-160 Transall Nueva Generación es además receptor, gracias a la sonda de reabastecimiento en forma de lanza que posee en el morro. La segunda parte del Programa 96/10 consiste, precisamente, en que el Transall y el Mirage 2000, ambos como receptores, reabastezcan de nuestro TK-10, que se desplazará a Mont de Marsan a tal efecto.

cesaria adquisición visual que hubiera permitido que la sonda pudiera hacer contacto con la cesta de reabastecimiento. El C-14 se suponía que estaba certificado de sobra, al estarlo los Mirage en Francia. La 2ª parte del programa, todavía pendiente, tendrá por objeto certificar el Mirage 2000 y el C-160 NG, como receptores ambos, con el TK-10 del Ejército del Aire, único cis-

terna español con el que la Fuerza Aérea francesa mostró su interés. Esta parte del programa se llevará a cabo, previsiblemente, antes de finalizar el verano. Desplegando, para ello, un Hércules KC-130H a la Base Aérea de Istres, si resultase necesario realizar un examen técnico por la CEV francesa (Centro de ensayos en vuelo) o llevar a cabo un análisis de documen-

tación. En caso contrario, se procederá a desplegar a la Base Aérea de Mont de Marsan para llevar a cabo las verificaciones. Las conversaciones, que han matizado los diferentes aspectos del programa, han sido realizados a través de contactos directos entre el CLAEX y el CEAM (Centro de Experimentación de la Aeronáutica Militar), siendo éste el homólogo francés de aquél.

El C-135 FR es un cisterna con posibilidades para repostar desde Pods montados bajo las alas con el sistema de "cesta" (igual que el TK-17 ó el TK-10), o bien con el BDA (Boom to Drogue Adapter), que sale desde la parte trasera central del fuselaje. El C-160 NG Transall, sin embargo, sólo dispone de un pod interno en la parte izquierda del fuselaje con el sistema de "cesta".

La Fuerza Aérea francesa no tiene más cisternas, pero sí la Marina, que dispone de Etendard y SuperEtendard, con un Pod central con el sistema de "cesta", que le permite realizar operaciones tipo "buddy-buddy" con los cazas franceses, así como de otros aliados.



NUEVO RECORD EN BOSNIA

LOS EQUIPOS TACP DEL Destacamento de Control Aerotáctico del Ejército del Aire en tierras de Bosnia y Herzegovina continúan siendo los más operativos de aquel teatro de operaciones al haber alcanzado la cifra de 7.000 conducciones durante el pasado mes de febrero. Desde la activación de este destacamento, hace ya casi cuatro años, los equipos españoles se han distinguido por su disponibi-

lidad permanente (24 horas al día durante todos los días del año) lo que les mantiene destacadamente en primer lugar en cuanto a misiones realizadas dentro del grupo de equipos de más de doce naciones presentes en la zona. Aunque el destacamento está formado por personal de las más diversas unidades del Ejército del Aire, su columna vertebral la forman los miembros de la EZAPAC.

