

Reabastecimiento en vuelo en el *Deny Flight*

FERNANDO FERRER HURTADO
Comandante de Aviación

EN apoyo de la resolución 781 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, por la que se prohibían los vuelos militares en el espacio aéreo de Bosnia-Herzegovina, se establece por decisión del Gobierno el destacamento del Ejército del Aire con unos 215 hombres, 8 F-18 y 2 KC-130 del Ala 31, junto con los medios de apoyo necesarios: EADA y GRUCOA (transmisiones).

todos es sabido que proyecta el poder aéreo a mayor distancia en todas sus modalidades, sería de preguntar en qué medida lo hace en la Operación Deny Flight.

Un concepto prima sobre los demás a la hora del señalamiento de misiones en el área de reabastecimiento, siendo éste optimizar al máximo las capacidades de los distintos cisternas que se encuentran en el teatro de operaciones.

¿En que se plasma esta optimi-



Cada tipo de avión parte con unas misiones definidas y con unos roles a aplicar en apoyo de la operación Deny Flight.

Si los cazas se puede decir que son la espada, los cisternas se podría decir que prolongan dicha espada, posibilitándoles ampliar los tiempos de permanencia y dando seguridad con su presencia. Dicha prolongación se materializa en mayores tiempos de permanencia, menores bingos operativos y la seguridad de que si algún día te pasas con el postquemador tendrás esperando un cisterna para reabastecerte.

El reabastecimiento en vuelo de



EL GRUPO 31 EN EL ICARO

FRANCISCO BRACO CARBO
Comandante de Aviación

La aportación del Grupo 31 al Destacamento ICARO consiste en tres tripulaciones y dos aviones, además también aporta personal para la Secretaría del Destacamento y la Sección de Equipo Personal. Con estos medios se efectúan, normalmente, dos salidas diarias.

Aparte del vuelo en sí, la tripulación que queda en tierra, cada día, hace frente a aquellos trabajos necesarios para el desarrollo de las operaciones.

Estos trabajos son siempre ingratos y menos apetecibles que el vuelo en sí, y además el personal que está de servicio

tiene que subirse a la Base con la primera tripulación y bajarse con la segunda.

Las tripulaciones se van relevando periódicamente de forma que todos los componentes de la unidad tengan oportunidad de adquirir la experiencia que da el participar en una operación de esta índole. Los relevos además se hacen de forma escalonada de manera que no repercuta en la operatividad del destacamento.

La inclusión de los dos TK-10 en el destacamento Icaro le da una mayor independencia y operatividad puesto que



una necesidad tan vital, como es la del repostado en vuelo, es satisfecha, en parte, por el propio destacamento.

La participación del Grupo 31 en la Operación «Deny Flight» se puede resumir en los más de dos millones de litros de combustible reabastecidos en más de 100 salidas. Este es el balance hasta finales de marzo, y esta suma se irá incrementando después del relevo del Grupo 15 por el ala 12 puesto que el Grupo 31 va a seguir hasta el final.

El Grupo 31 aporta el esfuerzo y la preparación de sus tripulaciones y saca a cambio una mejor preparación y la satisfacción de participar en otro hito histórico, otro hito que va jalonando el camino que está recorriendo el Ejército del Aire. •

zación?, en reducir el tiempo en zona de los cisternas, en ajustar las ventanas a los receptores y en un control exclusivo para el reabastecimiento. Todo esto aumenta la capacidad de combustible disponible e impide la infrautilización de los medios, al tener el control conocimiento exacto del combustible disponible en el aire.

Otro punto a tener en cuenta es la posición de los cisternas, fuera del alcance de las amenazas pero próximas al área. Lo primero facilitar la disponibilidad de aviones al no tener que distraer aviones para la protección de los cisternas y lo segundo reducir al mínimo el tiem-