

El 47 Grupo Mixto en la operación «Unified Protector»

LUIS DOSDÁ FERNÁNDEZ
Coronel de Aviación

A LAS 10:00 HORAS DEL SÁBADO 19 DE MARZO DE 2011, CON LA ACTIVACIÓN DE LAS TRIPULACIONES DE ALARMA DEL 47 GRUPO MIXTO DE FUERZAS AÉREAS, COMENZABA SU PARTICIPACIÓN EN UNA DE LAS MISIONES MÁS RELEVANTES EN LA IMPORTANTE HISTORIA DE ESTA UNIDAD. EL PROGRESIVO DETERIORO DE LA SITUACIÓN EN LIBIA HABÍA CONDUCIDO A QUE, EN VIRTUD DE LAS RESOLUCIONES 1970 Y 1973 DEL CONSEJO DE SEGURIDAD DE LAS NACIONES UNIDAS, BAJO EL LIDERAZGO INICIAL DE LOS EE.UU SE CONSTITUYERA LA OPERACIÓN “ODISEY DAWN” PARA HACER CUMPLIR LA ZONA DE EXCLUSIÓN AÉREA (NO FLY ZONE) IMPUESTA POR NN.UU.

Al principio, las órdenes resultaron escuetas: prepárense para desplegar un avión de reabastecimiento para el apoyo de operaciones aéreas en el exterior. Esa misma tarde el Presidente del Gobierno confirmaba oficialmente la participación del Ejército del Aire con cuatro F.18 para Defensa Aé-

rea (ADX) y un Boeing 707 para Reabastecimiento en Vuelo (AAR) en la citada operación. A las 17:30 horas locales, el avión TK.17-1 despegaba de la B.A. de Torrejón con destino a la base que, durante los próximos 7 meses y 10 días, iba a acoger el despliegue español, la B.A. de Decimoman-

nu, en Cerdeña (Italia). Así, se constituía el primer contingente de la Agrupación Aérea Táctica (AAT) “Argos” del Ejército del Aire, y se iniciaba la participación de los “MAMUT”, primer indicativo utilizado por los TK.17 en sus vuelos en el área de operaciones de Libia. Esta capacidad de activación y respuesta en unas pocas horas, vuelve a poner de manifiesto el nivel de alistamiento de las Unidades del Ejército del Aire para hacer frente a situaciones inciertas y cambiantes.

Durante el periodo que un avión TK.17 estuvo a disposición de la coalición (19MAR11 a 29OCT11), se completaron más del 95% de las misiones asignadas, con una actividad nocturna



*Despegue del
TK.17 a MTOW.*

superior al 50%, se realizaron más de 765 horas de vuelo y se transfirieron más de 5.940.000 libras de combustible a nueve modelos distintos de aeronaves, pertenecientes a seis países. Ello ha constituido un hito y una referencia en la operación de dicho sistema de armas; por primera vez se operaba de forma continuada al servicio de una operación aérea de esta envergadura, con un rendimiento extraordinariamente positivo a pesar de encontrarse en el final de su vida operativa.

Tras las declaraciones del presidente de los EE.UU Barack Obama, manifestando la intención de transferir el liderazgo de la coalición, la OTAN asumía el control de las operaciones militares y tomaba el Mando único el 31 de marzo. La operación dedicada a hacer cumplir la *No Fly Zone* pasaba a denominarse “Unified Protector” (OUP).

A partir del 20 de abril, la capacidad AAR aportada por España a OUP se vio ampliada con la incorporación de un TK.10 del Ala 31 con el personal necesario para su operación. Así la AAT “Argos” quedaba configurada finalmente con tres “Unidades Aéreas”: C.15 (ADX), TK.17 (AAR) y TK.10 (AAR).

EL AAR EN LA OPERACIÓN AÉREA

Desde el inicio mismo de las operaciones, tanto bajo el liderazgo norteamericano (“Odisey Dawn”) como de la OTAN (“Unified Protector”), se puso de manifiesto la imperiosa necesidad de disponer permanentemente de capacidad de reabastecimiento en vuelo. Sin ella no habría sido posible llevar a cabo las misiones de ataque al suelo o defensa aérea en un área muy extensa, que requería permanencia y profundidad. Así, por ejemplo, en la página *web* de la “Royal Air Force” (RAF) se asegura que las salidas efectuadas por sus aviones “Typhoon” y “Tornado” no habrían sido posibles sin la capaci-

¹“RAF Typhoon and Tornado aircraft have flown literally thousands of sorties in support of NATO’s mandate to protect the civilian population of Libya from the excesses of the Qadhafi regime, and without the refueling capability provided by the VC10 none of these missions would have been possible”. (www.raf.mod.uk)

²“Les équipages du groupe de ravitaillement en vol (GRV) ... ont été des pièces maîtresses du dispositif de la coalition. Capacités indispensables aux opérations aériennes, les avions ravitailleurs ...”. (www.defense.gouv.fr)

dad AAR¹; o en la correspondiente a la “Armée de l’Air”, donde se califica el AAR como capacidad indispensable en las operaciones aéreas².

En este sentido, el documento “Air-to-Air Refuelling Flight Plan. An Assessment”, emitido por el Joint Air Power Competence Centre (JAPCC) en febrero de 2011, abordaba el papel que desempeña el AAR en las operaciones aéreas, al que califica como un *critical enabler* (capacitador crítico),

otras capacidades militares críticas, se debía mejorar en la de Reabastecimiento en Vuelo, que no podía depender de un sólo aliado.

En el cuadro 1 se relacionan los medios AAR participantes en las operaciones aéreas sobre Libia, junto a algunos datos básicos de las mismas.

Asimismo, durante la Operación se puso de manifiesto la importancia del lema *You fight as you train* (combates según entrenas), que en el caso del

MEDIOS AAR PARTICIPANTES EN “UNIFIED PROTECTOR”

Cuadro 1

SISTEMA	PAIS	DESPLIEGUE	MAX CARGA COMBUSTIBLE CONSUMO MEDIO COMBUSTIBLE
CC150	CANADÁ	TRAPANI	158.200 lb 12.000 lb/hr
KC130	CANADÁ	TRAPANI	45.000 lb 6.000 lb/hr
KC135E KC135R	EE.UU.	ISTRES (FR) MILDENHALL (UK) MORÓN (SP)	187.000/203.000 lb 10.000 lb/hr
KC10	EE.UU.	MORÓN (SP)	340.000 lb 18.000 lb/hr
B707	ESPAÑA	DECIMOMANNU (IT)	156.200 lb 16.300 lb/hr
KC130	ESPAÑA	DECIMOMANNU (IT)	45.000 lb 6.000 lb/hr
C135FR	FRANCIA	ISTRES (FR)	192.000 lb 12.000 lb/hr
KC 130J	ITALIA	PISA (IT)	57.500 lb --
KC 767	ITALIA	PRATICA DI MARE (IT)	202.000 lb ---
VC10	REINO UNIDO	TRAPANI (IT)	154.000 lb 16.000 lb/h
C130	SUECIA	SIGONELLA (IT)	45.000 lb 6.000 lb/hr
KC135R	TURQUÍA	SIGONELLA (IT)	203.000 lb 10.000 lb/hr
Fuentes abiertas			

un multiplicador del Poder Aéreo muy significativo que permite extender el alcance, la carga útil y la autonomía de los aviones receptores.

Las operaciones aéreas sobre Libia no han hecho más que confirmar la importancia y necesidad de esta capacidad, que en la actualidad es proporcionada en su mayor parte por los EE.UU. Por ello, el 2 de octubre de 2011, antes de la finalización del conflicto, el Secretario General de la OTAN Anders Fogh Rasmussen declaraba que, a pesar del gran éxito que representaba la Operación sobre Libia, se había aprendido que, entre

AAR donde las misiones exigían que además de ejecutarse los procedimientos contemplados en el ATP-56 (B) *Air To Air Refuelling* de forma escrupulosa, estos fueran fluidos, dinámicos y flexibles, sin permitirse demoras y con capacidad de atender el *Dynamic Targeting*, concepto altamente aplicado durante esta operación.

Así, la capacidad de las tripulaciones de los aviones cisterna para asumir cambios, en tiempo real, a lo asignado por el ATO durante el desarrollo de las operaciones, era un requisito que obligaba a un planeamiento exhaustivo, y a la vez a tener

en cuenta todas las posibilidades existentes a lo largo de la misión y poder reaccionar en tiempo real.

Todas estas exigencias se cumplieron con éxito gracias al nivel de adiestramiento y al esfuerzo de nuestras tripulaciones, factores críticos en el ambiente multinacional, donde la estructura de Mando y Control (C2) adquiere un papel relevante.

Por todo ello, y al objeto de atender la complejidad de estas misiones, junto a unas tripulaciones bien entrenadas, resulta necesario que las aeronaves AAR estén dotadas de sistemas interoperables que proporcionen fiabilidad, información y capacidad de reacción adaptadas a las circunstancias (Have Quick, IFF modos 1 y 4, Data Link, sistemas alertadores, etc.).

EL DESTACAMENTO AAR DE TK.17 EN AAT "ARGOS"

Los días siguientes al despliegue supusieron un importante esfuerzo de la Unidad para establecer los procedimientos y protocolos que hicieran sostenible el esfuerzo solicitado en horas

de vuelo mensuales en beneficio de la Operación. Asimismo, lejos de Cerdeña, dos oficiales de la Unidad se incorporaron como "Unit Rep" al "Air Operations Center" (AOC) del "Afrika Command", ubicado en la B.A. de Ramstein (Alemania); quienes, tras tomar el mando de la operación la OTAN, se trasladaron al AOC del Combined Force Air Command



AAR con "Rafale" francés.

(CFAC), ubicado en las instalaciones del CAOC 5, en Poggio-Renatico (Italia).

Dentro de la Agrupación Aérea Táctica (AAT) "Argos", el destacamento del 47 Grupo quedó constituido por 2 tripulaciones completas de reabastecimiento capaces de asumir la carga de trabajo y horarios de actividad impuestos por el ritmo de la operación. En total alrededor de setenta miembros del 47 Grupo han participado directamente en los cinco relevos de las tripulaciones y de los "Unit Rep" que se han llevado a cabo a lo largo de estos siete meses.

Dado que la AAT proporcionaba diversos servicios comunes como Secretaría, Inteligencia, WOC, CIS, Apoyo e Intendencia, todo bajo la dirección de la Jefatura de la Agrupación, el destacamento de TK.17 se hizo responsable de las funciones propias de Operaciones Aéreas, Seguridad de Vuelo y Mantenimiento, participando también con personal de la Unidad en la célula de inteligencia de la Agrupación.

En la gestión diaria de las misiones, un Oficial de Operaciones (ODO), de servicio diario, aseguraba los flujos de información operativa y el estado de ac-

Cuadro 2

PROCESO DE MISIÓN AAR

FECHA/HORA	EVENTO	ACCIONES
D-1	A través del <i>Unit Rep</i> , el ODO obtiene un avance de información relativa a horarios y zonas asignadas en el "Air Tasking Order" (ATO) del día siguiente.	Inicio del planeamiento de misión, elaboración de rutas de tránsito, zonas de repostado, horarios y necesidades logísticas
D-1 (20:00h)	Recepción del ATO en la AAT, con validez entre las 06:00Z del día D y las 06:00 del D+1.	Se completa el planeamiento previo, dejando la misión programada.
H-02:30 ("H" es la hora asignada para el primer receptor AAR)	Presentación de la tripulación.	Recepción de la documentación operativa, <i>briefings</i> de inteligencia y meteorología, confirmación plan de vuelos y actualización información aeronáutica, recogida de equipo personal, inspección prevuelo de avión y sistemas, repostaje final del avión, carga de los planes de vuelo en los inerciales, recogida de catering, etc.
H-01:15	<i>Briefing</i> final de misión con la totalidad de la tripulación, impartido en el mismo avión.	El comandante de aeronave repasa la secuencia de los receptores y los procedimientos de emergencia y anormales relacionados con el AAR.
H- 01:00 APROX	Despegue con Maximum Take Off Weight (MTOW). Ordenado por CFAC para conseguir el máximo aprovechamiento de los medios	Se ajusta la hora de despegue para realizar las pruebas de mangueras y sistemas necesarios 5' antes de la hora prevista de llegada de los primeros receptores.
H-5'	Llegada a la zona asignada.	Procedimientos previos de comprobación sistema AAR y extensión de las mangueras.
H	Primer AAR con receptores.	Resto de misión según ATO o como asignado por C2. En numerosas ocasiones C2 reasignaba, en tiempo real, nuevos receptores y zonas.
H+03:00 APROX	Regreso a la B.A de Decimomannu.	Actualización de la información meteorológica de destino y alternativos
H+04:00 APROX	Aterrizaje. La duración media de las misiones fue de 05:20 horas de vuelo.	Inspecciones postvuelo, precarga de combustible (90.000 lbs), resolución de averías, Mission Report (MISREP) y resto de partes e informes a la AAT .
ATERRIZAJE+02:00	Fin de la misión. La tripulación, si no ha habido incidencias o averías, acumula entre 8 y 11 horas de actividad.	Descanso.

tualización de la misma, coordinaba la preparación de la misión, mediante el planeamiento inicial y establecimiento de los horarios de actividad; ejerciendo en todo momento de punto de enlace en lo relativo a la ejecución de la misión.

El Oficial de Seguridad de Vuelo del destacamento de TK.17, integrado en la estructura de Seguridad de Vuelo de la AAT, llevaba a cabo los cometidos propios de esta especialidad respecto a

desplegados en Cerdeña, al tiempo que obligaba a mantener en el 47 Grupo personal alertado con capacidad para resolver la investigación de las averías que surgían, determinar las actuaciones necesarias a realizar y obtener el repuesto necesario. No se desplegó personal de tierra de mantenimiento, dado que la proximidad del escenario permitía los apoyos puntuales que se requirieran, y ello supuso que la Uni-

transfirió una media diaria de 45.000 libras de combustible a otros ocho tipos distintos de aviones, siguiendo los procedimientos establecidos en la doctrina táctica OTAN sin dar lugar a incidentes importantes.

En el cuadro 2 se describe el proceso empleado por las tripulaciones de TK.17, para llevar a cabo una misión de Reabastecimiento en Vuelo en el seno de la operación "Unified Protector".



AAR con C.15.

prevención e investigación de incidentes, a la vez que mantenía contacto con los distintos servicios de la Base de Decimomannu para prevenir y solventar posibles deficiencias. En este sentido, se establecieron periódicamente conferencias y prácticas con los servicios de rescate y bomberos; se mantuvieron reuniones con Seguridad de Vuelo de la Base, y se coordinaron procedimientos con los Servicios de Tránsito Aéreo, tanto de Aeródromo como de Aproximación.

El modelo de mantenimiento empleado para el TK.17 durante el despliegue supuso una exigencia añadida para los mecánicos de vuelo y de aviónica

dad no se viera afectada por la Operación y pudiera continuar ejecutando el resto de misiones asignadas con normalidad, aunque en todo caso con un encomiable esfuerzo del personal que la compone, cuya disponibilidad y profesionalidad se vieron reflejadas en el cumplimiento de la misión.

El perfil de las misiones AAR se mantuvo muy constante a lo largo de la operación. Consistió fundamentalmente en vuelos de cinco a seis horas de duración, con un tiempo medio de cuatro horas en las zonas de repostaje bajo control positivo de un avión AWAC de la Alianza. Como ya se ha referido, aparte de a nuestros F-18, se

EL MODELO DE APOYO Y SOSTENIMIENTO DEL SISTEMA TK.17 DESPLEGADO PARA LA OPERACIÓN UNIFIED PROTECTOR (OUP)

Desde el punto de vista del sostenimiento, se trabajó con la finalidad de mantener la operatividad del TK.17 desplegado para OUP, sin que se viera mermada la operatividad del resto de aeronaves de la Unidad; esta premisa fue el factor determinante a la hora de tomar la decisión de adoptar un sistema de sostenimiento *reach back* en lugar de desplegar personal y medios de mantenimiento.

La actividad nocturna superó el 50% de las misiones.

El otro factor que posibilitó la elección de este tipo de apoyo fue la cercanía de la B.A. de Decimomannu a la B.A. de Torrejón. Así se podían proporcionar los apoyos necesarios con cierta facilidad a la vez que, como sucedió en alguna ocasión, el avión podía recuperarse desde una misión a su base de mantenimiento para labores más complejas, volviendo a incorporarse directamente a la siguiente misión asignada.

La aplicación de este concepto supuso una modificación del sistema de mantenimiento planeado previamente para las *Nato Reaction Forces* (NRF) de las que se había formado parte, o para los despliegues de corta duración que habían supuesto los ejercicios ti-

po “Flag”, u otras actividades, en las que había participado el 47 Grupo. De hecho, se era consciente de que, por primera vez en la historia operativa del avión, se afrontaba un destacamento de larga duración, donde lo importante no era la capacidad puntual de generar horas de vuelo, sino de mantener la disponibilidad y fiabilidad del TK.17 en el tiempo, mientras duraran las operaciones aéreas.

El sistema *reach back* aplicado se basó en asignar el mantenimiento básico de escalón “A” del avión destacado a los propios tripulantes, y proporcionar desde el 47 Grupo, en la B.A. de Torrejón, los apoyos de ingeniería, abastecimiento y control técnico que se necesitaran, previendo

refuerzos puntuales con personal de mantenimiento.

Obviamente, este modelo supuso un esfuerzo adicional para los mecánicos de vuelo y de aviónica del destacamento, que vieron prolongada su actividad de trabajo más allá de las misiones operativas, si bien eran apoyados en la resolución y coordinación de las averías por el resto de tripulantes. También se requirió instruir y capacitar a los tripulantes MAE como mecánicos de tierra de T.17, nivel A.

Asimismo, fue preciso establecer en la B.A. de Torrejón una estructura para responder inmediatamente, las 24 horas del día, a las necesidades de mantenimiento del destacamento; así como disponer de un sistema de aerotransporte rápido y flexible.

Entre las diversas acciones de mantenimiento realizadas durante la operación “Unified Protector” resalta la sustitución de un motor del TK.17-1. Estos trabajos se realizaron en un tiempo récord de dos días y medio. En esta ocasión fue necesaria la presencia del personal de la empresa contratada para el mantenimiento de los Boeing 707, que realizaron un trabajo extraordinario, integrándose como uno más entre el personal del destacamento. En total, con ocasión de las operaciones aéreas sobre Libia, el esfuerzo del Escuadrón de Material se materializó en más de 200 acciones de mantenimiento correctivo y se superaron las 1.600 horas-hombre.

En definitiva, se puede afirmar que el

Trabajo de mantenimiento en POD AAR.



sistema TK.17, ya en un tramo muy avanzado de su vida operativa, ha superado las expectativas de fiabilidad esperadas. Dos factores han influido decisivamente en este excelente resultado:

– El perfil de las misiones, de cuatro a cinco semanales con una duración media de 5-6 horas de vuelo cada una, es decir continuidad en los vuelos y duración prolongada de los mismos.

– La implicación y compromiso de todo el personal de la Unidad, tanto destacado como en la B.A. de Torrejón, para resolver las incidencias de mantenimiento y averías que surgieron.

LAS ENSEÑANZAS OBTENIDAS

En las Operaciones Aéreas que en la actualidad se llevan a cabo, resulta imprescindible para el éxito de la misión disponer de medios suficientes de Despliegue y Reabastecimiento en Vuelo con capacidad de suministrar cantidades elevadas de combustible. La gestión de los medios AAR en el seno de una gran operación es compleja y requiere adecuado entrenamiento.

A pesar de la dilatada vida operativa del TK.17, se ha puesto de manifiesto su utilidad como plataforma AAR, que ha demostrado una capacidad y versatilidad muy superior a otros aviones de hélice, incluidos los de última generación.

La participación del 47 Grupo Mixto de Fuerzas Aéreas en las operaciones “Odisey Dawn” y “Unified Protector” ha supuesto una experiencia única en el ámbito de las Operaciones

Control AAR desde cabina del TK.17.



Aéreas en un entorno multinacional, que ha puesto de manifiesto la importancia de la interoperabilidad y la necesidad de disponer de los sistemas, equipos y adiestramiento que requieren este tipo de operaciones. La participación en ejercicios OTAN y la realización de intercambios de tripulaciones son pilares en los que se asientan las operaciones multinacionales.

Igualmente, ha permitido actualizar los “kit” de despliegue a la realidad actual, al tiempo que detectar carencias que se deberán solventar próximamente. La disponibilidad de medios aéreos con capacidad para desplegar y operar efectivamente en breve espacio de tiempo es un valor necesario para toda

Fuerza Aérea. En este sentido, no se debe olvidar el apoyo proporcionado, como Nación Anfitriona, por la “Aeronautica Militare Italiana”, que ha resultado esencial para poder ejecutar las operaciones y proporcionar bienestar a los componentes de la AAT “Argos”.

Nuevamente, el principal valedor del éxito de una misión ha sido el personal. En esta ocasión personal del 47 Grupo Mixto de Fuerzas Aéreas, que con su profesionalidad y conocimiento, pero sobre todo su esfuerzo personal y dedicación ha hecho posible que nuestro querido y “clásico” Boeing 707 haya escrito con letras de oro otra página de la historia de la Aviación Española ■