

REABASTECIMIENTO SOBRE EL ADRIÁTICO

Otoño de 1994.- No recuerdo bien el día, quizás finales de octubre. En el briefing de primera hora de la mañana se nos comunica que vamos a ir destacados a la Base Aérea de Aviano (Italia), para realizar funciones de avión nodriza para los cazas de la Fuerza Aérea internacional encargada de velar por el cumplimiento del embargo aéreo sobre la antigua Yugoslavia.

La pregunta que nos hacemos es si se sabe el tiempo que va a durar ¿seis meses?, vale, y los relevos cada cuánto ¿veinte días?, perfecto. Con estos datos, manos a la obra, a programar los turnos para que no se vean afectadas el resto de misiones; y recordar que después del primer mes llegarán las Navidades, a ver quienes son los cenizos que se las chafan este año también.

— Aunque pensándolo bien, quizás sea mejor ir estas Navidades a Italia, pues si estoy en Zaragoza o me tocará llevar los turrónes a los de UNPROFOR a Split (Croacia), o me me-

AVIONES REABASTECIDOS

Como ya sabemos en la operación Icaro han participado aviones de distintos países. Los tipos de aviones extranjeros repostados por nuestros TK-10 durante dicha operación han sido:

ESTADOS UNIDOS:

AV-8B, EA-6B, EA-504, F-14, F-18, Vicking

FRANCIA:

A-6, A-8, Jaguar, Mirage F-1, Mirage 2000, Super Entendard

REINO UNIDO:

AV-8B, GR-7, Tornado

ALEMANIA:

Tornado

ITALIA:

AMX

terán por atrasado el Servicio de Transeúntes en Nochebuena.

— ¡Ah! yo como no soy MMA no hago transeúntes.

— ¡Ya! pero... ¿cómo vas en el turno de Servicio Interior?...

— ¡Osti tu! A ver si hay suerte y nos comemos los turrónes en Italia ¡con Marta Sánchez!

— ¡Eso! como cuando la Guerra del Golfo.

Este bien podría ser el modelo de conversación que tuvimos entre los supervisores de carga cuando salimos de la sala de briefings y es que lo que para algunos se presentaba como su primera misión real, para los tripulantes del Hércules era otra más para la cartilla de vuelo. Honestamente hablando, reabastecimientos en vuelo con aviones de otras nacionalidades ya llevábamos unos cuantos. En cuanto al riesgo, así, a priori, parece que hemos corrido peores situaciones sin AWACS, ni escoltas, aterrizando en Sarajevo al principio del conflicto, o en Kgalí entre el fuego de Tutsis y Hutus. Pensábamos que era más peligroso estar en Dubai o Tel-Aviv amenazados por el pulso Scuds-Patriots que permanecer en la Base Aérea de Aviano. Y sinceramente, mejor nos entenderemos para comer en un restaurante italiano que en uno angoleño.

Antes de nada tuvimos que preparar los vuelos para el despliegue del Destacamento, que además de por el Hércu-



José Terrel

EL HÉRCULES CISTERNA: TK-10 (KC-130H)

El TK-10 es un avión cisterna con capacidad de acción de día y noche. Sus características y capacidades son las siguientes:

EQUIPO DE REABASTECIMIENTO.- El TK-10 tiene dos pods de repostado, uno en cada ala en el exterior de éstas. Consiste en un carrito con una manguera de 85 pies de longitud que en su extremo externo lleva un acoplamiento MA-2 con una cesta estabilizadora de 27 pulgadas de diámetro.

Una vez realizado el contacto se produce el trasvase de combustible cuando el avión receptor empuja e introduce la manguera 5 pies hacia el interior del POD. El paso de combustible continuará mientras la manguera esté extendida más de 20 pies y menos de 80. De la fuerza necesaria para introducir la manguera (enrollándose en su carrito) un 90% es realizada por la presión hidráulica del sistema.

ALTURAS Y VELOCIDADES.- Las alturas de vuelo necesarias para el reabastecimiento son las comprendidas entre 1.500 y 23.000 pies, y las velocidades de dicha operación van desde 195 hasta 250 KIAS. Para reabastecimientos en alturas superiores a 21.000 pies se requiere una maniobra de descenso con el receptor conectado llamada "Toboggan" efectuada a fin de poder mantener la velocidad adecuada.

CANTIDADES DE COMBUSTIBLE REPOSTADO.- El TK-10 tiene la posibilidad de instalar un depósito adicional en el interior de la cabina de carga. Con este depósito la cantidad total de combustible llega a las 72.000 libras y asumiendo una sobrecarga a las 84.900 libras. Sin este depósito la cantidad de combustible es de 61.500 libras.

La cantidad de combustible reabastecido dependerá del tiempo de vuelo del cisterna; en líneas generales para un vuelo de 4 horas de duración, se garantiza un reabastecimiento de 40.000 libras que aumentarán a 52.000 en condiciones de sobrecarga o disminuirán a 29.500 libras si no se lleva instalado el depósito auxiliar.

El caudal trasvasado será de 1.950 libras/minuto por cada manguera con el depósito auxiliar de fuselaje instalado y sin éste el caudal se reducirá a 975 libras/minuto por manguera.

AVIONES RECEPTORES.- De los aviones receptores pertenecientes al Ejército del Aire, actualmente están capacitados para reabastecerse del TK-10 los siguientes: C-14, (Mirage-F1E), C-15 (EF/A-18 Hornet) y C-12 (F-4 Phantom); reabasteciendo también los Harrier de la Armada en sus dos versiones: AV-8A y AV-8B.

TRIPULACION.- En las misiones de reabastecimiento el Hércules necesita una tripulación compuesta por:

Piloto y Navegante realizando su trabajo como en cualquier otro tipo de misión.

Copiloto que a su vez asume la labor de AARC.

Mecánico de Vuelo que añade a sus cometidos el de operador del panel de reabastecimiento.

Dos supervisores de carga que son los observadores, cada uno en una manguera.