



**Cisternas
de la
ANG**

**Manteniendo a los
E-3A AWACS en el aire**

Fuerza NAEWF&C

La Fuerza Aerotransportada de Alerta Temprana y Control de la OTAN (Fuerza NAEWF&C) ha estado estacionada en la Base Aérea de Geilenkirchen (Alemania) desde 1982. El Componente E-3A es una de las dos unidades operativas de la Fuerza NAEWF&C. Ocupa un lugar único en la historia militar porque fue la primera unidad de vuelo multinacional establecida por la OTAN. Su misión es realizar todas las tareas de vigilancia y gestión de batalla ordenadas por el Comandante de la Fuerza

NAEW&C en nombre del Comandante Supremo Aliado en Europa (SACEUR).

Contactar y Contratar

La OTAN se dio cuenta, en una etapa temprana, cuando recibió el Sistema de Control y Alerta Aerotransportado (AWACS) E-3A, de que esto también requería apoyo para el reabastecimiento aéreo de combustible. Para poder realizar el reabastecimiento de combustible aire-aire con el E-3A, las tripulaciones aéreas necesitaban entrenamiento; reali-



Repostaje en vuelo de un E-3A AWACS de la OTAN desde un KC-135 de la ANG

Durante más de tres décadas, la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN) y la sólida comunidad de aviones cisterna de la Guardia Nacional Aérea (ANG) han mantenido una asociación continua para apoyar el entrenamiento de las tripulaciones aéreas. Cada año, alas de reabastecimiento de combustible de la Guardia Aérea de todo Estados Unidos pasan por la Base Aérea de Geilenkirchen, también conocida como 'GK'. Autor: Ben Gorski

ANG revisó la solicitud e identificó la oportunidad de entrenamiento que esto brindaría. En ese momento, era difícil para la ANG conseguir misiones de entrenamiento en el extranjero. Con el contrato firmado por la OTAN, estas misiones de entrenamiento fueron posibles.

El teniente coronel McDowell asumió el cargo de oficial de enlace de ANG (ANGLO) en GK en 2022 y permanecerá en este puesto hasta 2025.

El teniente coronel Mc Dowell explica que “el contrato de Ventas Militares Extranjeras (FMS) es un excelente programa de horas de vuelo que mejora la relación y fortalece la asociación dentro de la OTAN, permitiendo a los socios practicar las habilidades necesarias durante las misiones en tiempos de paz y hasta las operaciones de combate”.

Planificación e implementación

“Para tener una oportunidad de entrenamiento cada año para cada unidad Boeing KC-135R/T de la ANG, el tiempo se limita a dos o tres semanas por unidad por año. Actualmente, hay 18 unidades ANG que operan el KC-135R en EE.UU. y el contrato es por 40 semanas al año. Este año, la ANG de New Jersey se deshará del KC-135R y sólo quedan 17 unidades. Esto ampliará el tiempo de implementación para la mayoría de los despliegues de dos a tres semanas. De lo contrario, no será posible cubrir las 40 semanas contratadas”.

El teniente coronel Mc Dowell continúa: “Cada dos o tres despliegues

semanales, se despliegan dos KC-135 en Geilenkirchen, incluidas aproximadamente 30 personas. Las tripulaciones están formadas por pilotos, operadores de boom, jefes de tripulación y mecánicos. Algunos operadores de plataformas que están desplegados en Geilenkirchen tienen poca o ninguna experiencia con el E-3A y vienen a Geilenkirchen para adquirirla. Los operadores de boom de la Guardia Nacional Aérea pueden no trabajar a tiempo completo para su unidad, pueden ser mecánicos de motores o asistentes de vuelo en calidad de civiles, lo que limita su exposición al entrenamiento a volar solo dos o tres días al mes. En Geilenkirchen también hay un operador de barrera permanente para la ANG que ayuda a estos operadores de barrera “estudiantes”. Apoyar a la OTAN fuera de Alemania con los KC-135 de la ANG no se limita a GK. Una misión adicional, en el marco de la Operación “Atlantic Resolve”, denominada “Copper Arrow”, ha apoyado operaciones de reabastecimiento de combustible en aviones de la OTAN desde la anexión de Crimea por parte de Rusia en 2014. Las misiones “Copper Arrow” salieron de GK antes de 2020, después de que las misiones de 2020 se trasladaran a Ramstein y Spangdahlem. Hoy los sacan en avión de Polonia”.

El teniente coronel Mc Dowell explica: “El objetivo de la misión de la ANG aquí es brindar diversidad de entrenamiento e ideas a los miembros de la OTAN. Cada unidad que viene aquí trae lo suyo desde casa y eso ciertamente es parte de la experiencia de trabajar con muchas unidades diferentes de todo Estados Unidos,

incluidos Hawái y Alaska. Diferentes fortalezas, personalidades, maneras de hacer las cosas, todos ellos vienen aquí y se involucran con la OTAN a su manera particular. Y de ese compromiso, mis guardias y el personal de la OTAN aprenden lecciones. La relación aquí significa más para ambas partes que el simple entrenamiento de vuelo que se logra. Se forman vínculos de amistad y confianza que son cruciales para el éxito de la OTAN”.

El teniente coronel McDowell explicó que el apoyo a la OTAN desde GK es una oportunidad de entrenamiento muy buscada para los miembros de la ANG. “Las unidades de la ANG no tienen dificultades para encontrar voluntarios para estos despliegues, no es un problema. Apoyar a nuestros aliados y socios, especialmente a la OTAN desde GK, es un despliegue muy buscado. Cuando los guardias son desplegados en Geilenkirchen, están fuera de casa durante dos o incluso tres semanas. Geilenkirchen es un lugar muy deseable y les gusta venir aquí. Les gusta porque hay mucha historia de la Segunda Guerra Mundial cerca y hay

muchas cosas que ver y hacer. Normalmente hay más voluntarios que plazas disponibles. En otros lugares para despliegues en todo el mundo, es más difícil encontrar voluntarios”.

Beneficios mutuos

“Las misiones KC-135 que salen de GK brindan oportunidades de aprendizaje y desarrollo que los socios de la OTAN tal vez no obtengan de manera rutinaria. La Guardia Nacional Aérea utiliza estos despliegues como una valiosa oportunidad de capacitación.

El despliegue ya comienza con los procedimientos entrenados durante la travesía del Atlántico desde los Estados Unidos continentales hacia Europa. Pero volar en el espacio aéreo europeo es una experiencia en sí misma, porque es un espacio aéreo muy transitado y uno de los otros desafíos que superamos son los diferentes acentos. Los miembros de la ANG de Alabama pueden volar una semana y la semana siguiente tienes miembros de la ANG de Utah, mientras todos hablan inglés, los acentos pueden causar pequeños malentendidos. Al final, los miembros de las tripulaciones aéreas de Estados Unidos y la OTAN aprenden unos de otros a pesar de los desafíos”.

“Para los mecánicos que trabajan en estrecha colaboración con aviadores de diferentes campos, desde aviónica, comunicaciones y navegación hasta jefes de tripulación y propulsión, las tripulaciones aprenden a apreciar sus conocimientos y mejo-



ran en su trabajo”. “Este viaje no sólo refuerza los conocimientos que ya tengo, sino que me ayuda a ampliar lo que sé”, citó uno de los mecánicos.

“Este crecimiento resuena con los aviadores del Ala de Reabastecimiento Aéreo (ARW) 151 que apoyan la misión AWACS. Los aviadores están aprovechando sus conocimientos y experiencia, lo que beneficia el esfuerzo de trabajo en equipo del 151º ARW en casa”.

“Cuando están en casa, todos estos almacenes están separados y realizan sus propias tareas”, añade el mecánico. “Cuando están aquí, los integramos en las tareas de los demás para que se ayuden entre sí. No hay suficientes de cada uno de ellos para hacer su trabajo solos, por lo que todos tienen que hacer su parte”.

Muchos de los especialistas tienen múltiples tareas. Algunos incluso ayudan a los jefes de tripulación a lanzar y recuperar aviones. Antes del viaje, los pilotos pasan un día aprendiendo a repostar combustible, agregar acei-

te a los motores, instalar un soporte trasero y procedimientos adicionales antes y después del vuelo.

Cada disciplina trae herramientas, repuestos y equipos de reparación porque los suministros son difíciles o imposibles de conseguir. El éxito de la misión de reabastecimiento de combustible del 151 ARW en Geilenkirchen depende del trabajo en equipo de los pilotos y de la cultura de fusionar y compartir conocimientos que crean.

Según el mecánico, los KC-135 asignados a las unidades de la Guardia Nacional Aérea también se encuentran en muy buen estado. “Nosotros, como ANG, tenemos pasión por estos mecánicos de aviones de la ANG que regresan los sábados libres para trabajar en el KC-135. Por eso nuestros aviones tienen tan buen aspecto”.

Durante el vuelo

El entrenamiento es clave para permitir esta misión. Una salida promedio dura aproximadamente una hora y media, donde el ballet entre el KC-

135 y el AWACS descarga 40.000 libras de combustible a través de múltiples contactos. Después de cada conexión exitosa, el E-3A regresa a la posición inicial. Luego se cambian los pilotos del AWACS y se hacen nuevos enfoques con contactos adicionales para maximizar el entrenamiento.

Teniente Coronel Mc Dowell: “El combustible lo adquiere la OTAN y es propiedad de la OTAN, se carga en nuestros aviones. Les brindamos entrenamiento en vuelo. Por lo tanto, no se proporciona a la OTAN ningún combustible comprado por Estados Unidos. La cantidad de combustible de la OTAN que se descarga para entrenamiento cada año no es una cifra fija, pero desde el 1 de julio de 2022 hemos descargado aproximadamente 3,8 millones de libras de combustible. En promedio se utilizan aproximadamente entre 3,5 y 4,5 millones de libras de combustible al año”.

Cada conexión durante el vuelo es controlada por el operador del boom del avión cisterna, TSgt Amy Young,



En la imagen, KC-135 de la ANG de New Jersey. Derecha, reabastecimiento en tierra. Izquierda, KC-135 de la 101st Air Refueling Wing, basado en Bangor Air National Guard Base de Maine. Extremo izquierdo, KC.135 de la ANG con una librea especial en el cola.





quien desde la ventana posterior y los controles de la pértiga da instrucciones y actualizaciones a los pilotos de ambos aviones.

“Cuarenta pies bajando”, dijo por radio. “Un poco a la izquierda. Veinte pies. Diez pies. Contacto. Estás tomando gasolina”. A menudo aseguraba: “El avión está estable”. mientras el cisterna y el E-3 estaban conectados.

“Con un avión grande, como el E-3, tengo que comunicarme con frecuencia, cada pocos segundos. El efecto de la onda de proa influye más en los aviones pesados que en los cazas”, afirma, refiriéndose a las turbulencias creadas entre un gran receptor y un KC-135. “Ligeros ajustes en el trimado del cisterna aliviaron el oleaje de proa y aseguraron un vuelo nivelado. Nunca es exactamente lo mismo. Es una especie de rompecabezas que tenemos que resolver cada vez que volamos, y siempre hay diferentes maneras de encontrarnos con los receptores”.

El teniente coronel Mc Dowell explica: “Los cisternas en operaciones o ejercicios a menudo usan nombres de gasolineras o compañías petroleras para que sean fáciles de identificar. Al ser Esso una importante estación de combustible en Alemania, ha sido el indicativo de llamada para este despliegue durante muchos años”.

Lección aprendida

El teniente McDowell comentó que se han aprendido algunas lecciones importantes durante el despliegue compartido con la Guardia Nacional Aérea.

“Creo que hay suficientes videos en Internet de dos grandes aviones volando muy cerca y con casi accidentes para decir que muchos pilotos de la OTAN y operadores de boom de la ANG han aprendido o re- aprendido la necesidad de respetar el repostaje aéreo. Probablemente la lección más memorable aprendida aquí provino del accidente del “Esso 77”. Las lecciones aprendidas de ese accidente han hecho que la operación de la aeronave sea significativamente más segura, tanto por las mejoras en los sistemas de la aeronave como por el entrenamiento de nuestra tripulación”.

Hace 24 años, el 13 de enero de 1999, ocurrió una tragedia: el mayor David Fite, el mayor Matthew Laiho, el capitán Kenneth Thiele y Tech. Sargento. Richard Visintainer, todos perdieron la vida cuando su KC-135E que operaba con el indicativo “ESSO 77” se estrelló cerca de la base mientras realizaba procedimientos rutinarios de aterrizaje y despegue durante un ejercicio de entrenamiento. La tripulación estaba en Geilenkirchen para un despliegue de dos semanas

y estaba previsto que regresara a Fairchild al día siguiente.

El cisterna acababa de repostar combustible a un E-3A sobre el Mar del Norte y empezaba su regreso a Geilenkirchen. El tiempo estaba despejado ese día y la tripulación informó a la torre de control que iban a abortar su intento de aterrizaje e iban a realizar otra vuelta. Ésa sería su última llamada a la torre. Según Brig. El general Klaus-Peter Stieglitz, comandante del componente E-3A en el momento del accidente. “El avión voló en el aire en un ángulo inusualmente pronunciado, perdió velocidad y se estrelló en una zona boscosa justo al norte de la pista”.

Una investigación tras el accidente encontró que la causa del accidente fue un problema con el ajuste del estabilizador horizontal, una parte de la cola del elevador del avión, que provocó que el avión se elevara tan abruptamente que el ala ya no podía proporcionar sustentación. El Departamento de Defensa suspendió temporalmente todos los KC-135 tras el accidente para inspeccionar todos los estabilizadores.

Afortunadamente, este fue el único incidente y el problema no parecía afectar a toda la flota. Un detalle notable es que los aviones cisterna fueron mejorados poco después, lo que incluyó motores nuevos y más eficientes en

Izquierda, cabina de un KC-135. Abajo, despegue de un KC-135 de la ANG de Kansas. Izquierda, despegue desde GK de un KC-135 de la ANG de Arizona.



combustible junto con comunicaciones estandarizadas y procedimientos de reabastecimiento de combustible en vuelo entre EE. UU. y la OTAN. La adopción de estos procedimientos ha permitido a EE. UU. brindar apoyo a los aviones de reabastecimiento de combustible a socios de todo el mundo con muy poca formación adicional.

El futuro

El Lt. coronel Mc Dowell comentó sobre los desarrollos futuros a mediano y largo plazo.

“Como el contrato se revisa cada dos años, cada dos años tenemos que esperar y ver si el componente E-3A acepta nuestra oferta. Pero como el vínculo entre nosotros ha durado tanto tiempo, supongo que esta relación continuará”.

Recientemente, la unidad multinacional MRTT (MMU) que vuela el Airbus A330 MRTT equipado con capacidades de reabastecimiento de combustible en vuelo obtuvo la certificación para repostar el E-3A de la OTAN y el E-3A de la USAF. Pero el Tcol. McDowell no cree que vayan a ocupar el lugar de la ANG porque tienen muchas más funciones que simplemente estar a la espera del componente E3A.



“La MMU tiene muchas más tareas en las que participa, como el transporte de tripulaciones, vuelos médicos, etc. La ANG es sólo para el componente y siempre está lista para satisfacer la demanda del componente”, según McDowell.

Lo que puede ser un punto conflictivo en el futuro es que varias unidades están cambiando al Boeing KC-46A. El KC-46A aún no cuenta con la certificación para repostar E3A en el aire. Estos vuelos de prueba deben ser realizados primero por pilotos de prueba en la Base de la Fuerza Aérea de Edwards. Sin embargo, los E-3A

de la USAF también estarán fuera de servicio antes de lo esperado, por lo que cada vez resulta más difícil realizar estos vuelos de prueba. Durante “Air Defender 2023”, dos KC-46A de la New Hampshire ANG estuvieron presentes en Geilenkirchen. Son mucho más grandes que el KC-135 y debido a esto fue necesario retroceder en la pista porque eran demasiado grandes para las calles de rodaje en Geilenkirchen.

Por lo tanto, todavía existe un desafío si la ANG desea celebrar en el futuro nuevos contratos con la OTAN con un tipo diferente de cisterna. **FAM**