

Operando el EF-18A en Canarias

DANIEL FERNÁNDEZ DE BOBADILLA LORENZO
Comandante de Aviación



En este artículo se analiza con detalle la singularidad que supone la operación de un sistema de armas como el EF-18A desde las Islas Canarias. Para ello, me centraré en cuatro áreas fundamentalmente: Operación desde la Base Aérea de Gando, operaciones aéreas Aire-Aire, operaciones aéreas Aire-Suelo y Seguridad de Vuelo.

OPERACION DESDE LA BASE AEREA DE GANDO

El 462 Escuadrón es el único escuadrón de caza del Ejército del Aire que opera desde una Base Aérea compartiendo las pistas y gran parte del espacio aéreo con un aeropuerto internacional con un ele-

vado volumen de tráfico civil, y donde los controladores no son militares.

Todo ello ha hecho necesario que, a lo largo del tiempo, se hayan ido desarrollando una serie de procedimientos que quedaron en su día plasmados en una Carta de Acuerdo entre el Ejército del Aire y las autoridades de AENA responsables del control del tráfico aéreo en las islas.

Las relaciones con los controladores civiles han gozado siempre de una excelente salud. Sin embargo, no es menos cierto que las características particulares de la operación de aviones de caza, totalmente diferentes a las de los aviones comerciales con los que conviven, hacen que de vez en cuando surjan pequeños "conflictos" que en la inmensa ma-

yoría de las veces son resueltos rápidamente gracias a la buena predisposición de todas las partes implicadas.

Como cualquier otro escuadrón de caza, el 462 Escuadrón realiza una serie de maniobras rutinarias, que a los ojos de los controladores y pilotos civiles resultan cuando menos sorprendentes. Imaginemos por un momento lo que supondría operar, por ejemplo, el 121 Escuadrón durante un mes, desde el Aeropuerto de Sevilla San Pablo. Pues bien, eso es lo que hace el 462 Escuadrón en el día a día.

combustible muy ajustados. La dificultad de saber aprovechar al máximo el combustible para obtener el mejor entrenamiento de cada salida se ve multiplicada en el caso de las Islas Canarias. En cualquier otra Base Aérea el tráfico es mucho menor y es mucho más fácil separar los tráficos militares de los civiles, dando prioridad a aquellos cazas que se recuperan con poco combustible sin que ello afecte a los vuelos comerciales.

En la Base Aérea de Gando hay que ser muy consciente de que solicitar prioridad para la recu-



Así, maniobras como los despegues en formación, las salidas en columna radar 1+1+1+1 separados 2NM entre aeronaves, los "scrambles" con ascenso con postquemador, las pruebas en vuelo, recuperaciones VFR de 4 aviones para entradas en inicial, etc., se hacen rodeados de un gran volumen de tráfico civil, con sus particularidades, sus necesidades, sus velocidades, sus márgenes de seguridad y un sinfín de características que los hacen enormemente distintos a nosotros.

Pensemos por un momento en dos factores que tienen un gran impacto en la aviación de caza: gestión de combustible y emergencias en vuelo.

Cualquier avión de caza, y el EF-18A no es una excepción, opera siempre con unos márgenes de

operación o declarar emergencia de combustible acarreará una serie de demoras para los tráficos comerciales, con el incremento de coste en la operación que eso supone para las compañías y los trastornos para los pasajeros. Teniendo en cuenta que el turismo es el motor económico de las Islas Canarias, lo anteriormente expuesto cobra una especial relevancia.

Lo mismo ocurre con las emergencias en vuelo. A pesar del gran avance en fiabilidad que ha supuesto el EF-18A, cualquier avión de combate opera siempre mucho más próximo a sus límites de diseño que un avión comercial. Indefectiblemente esto se traduce en un mayor número de emergencias en vuelo. Emergencias que han de

ser resueltas dentro de los márgenes de seguridad pero siempre procurando causar el menor trastorno al resto de operaciones del Aeropuerto de Las Palmas.

A pesar de todas las dificultades descritas que supone el operar un escuadrón de EF-18A desde la Base Aérea de Gando, a lo largo de los años se ha creado una perfecta simbiosis entre todas las partes implicadas que ha convertido esa operación en un continuo éxito.

OPERACIONES AEREAS AIRE-AIRE

No es ningún secreto a estas alturas que el EF-18A presume de un potencial en el campo de las operaciones aéreas Aire-Aire envidiado por muchos de nuestros aliados, y temido por cualquier potencial adversario.

La decisión de dotar al 462 Escuadrón de este sistema de armas se vio, sin duda alguna, influenciada por la importancia que el Ejército del Aire otorga a la defensa del espacio aéreo de soberanía nacional en las Islas Canarias.

Una vez dotados de semejante elemento disuasorio, la labor del 462 Escuadrón ha de estar centrada en mantener a todos sus pilotos adecuadamente entrenados en el difícil arte del combate aéreo, tanto en las distancias cortas (combate visual) como en el combate más allá del alcance visual (BVR / Beyond Visual Range).

Para ambos tipos de combate, el área de entrenamiento normalmente utilizada por el 462 Escuadrón (D-79), presenta una serie de características que hacen de ese entrenamiento el de mayor calidad en el Ejército del Aire.

Se trata de un área de grandes dimensiones, sin li-

El nuevo 462 SQN

JUAN CARLOS ALVAREZ BARROSO
Comandante de Aviación

Después de una serie de rumores, en los que se llegó a especular sobre la posibilidad de situar a la flota de F-16 en Gando e incluso sobre la desactivación del 462 Escuadrón, por fin la Directiva 24/98 estableció el nuevo despliegue de las unidades dotadas de sistemas de armas C-14 y C-15. Los C-14 asignados al 462 Escuadrón serían sustituidos por los C-15 de la Base Aérea de Morón. La llegada del nuevo material, no sólo implicaba transformar a todo el personal al nuevo sistema, también había que adecuar los talleres y hangares de la Base. Durante los sucesivos dos años, la plantilla de pilotos y personal de mantenimiento pasamos por Zaragoza para realizar los cursos de transformación.

Cambiamos los parches, nos dieron una nueva bolsa de procedimientos, grande, "moderna" y con un hueco para la cinta de video. Los procedimientos y manuales estaban en in-

glés y para el curso teórico teníamos que hacer primero el MITS. El simulador era, por fin, ... un edificio. Todo se podía simular, tenía un magnífico sistema visual y podías incluso lanzar armamento, y, lo más importante, no tenías que cambiar las plumillas para ver las interceptaciones.

Pero fue cuando empezamos a volar, cuando realmente percibimos el salto a un avión de otra generación. La cabina era amplia y la visibilidad de la cúpula te hacía sentirte como en una burbuja. Comprobamos los beneficios del sistema HOTAS (Hands On Throttles And Stick), la cantidad de información que podía ofrecer un HUD (Head Up Display), nos olvidamos de la comprobación cruzada en el vuelo con instrumentos y disfrutamos de las *performances* que proporcionaban dos motores de gran potencia y de cómo en ciertas configuraciones la máquina aguantaba más que el piloto.

Pero sobre todo, lo que más nos sorprendió fue el radar. Contactos por encima de la milla 50, recuperaciones en columna sin romperse el bloqueo hasta la toma, la aproximación radar ya no era cuestión de fotointerpretación y se acabaron los Fox-II nucleares. Las discusiones sobre disparos en el debriefing pasaron a la historia y comenzaron los combates BVR





Daniel Fernández de Bobadilla Lorenzo

(Beyond Visual Range) en los que, a veces, sólo veías a los “malos” en el despegue y la aproximación.

Todo parecía más sencillo, aunque según nos adentrábamos en los manuales también nos dimos cuenta de que para sacar partido a todas las posibilidades del avión había que estudiar y mucho.

El curso fue bastante largo, demasiados pilotos al mismo tiempo, aunque esto nos permitió asimilar mejor el nuevo avión y también disfrutar de Zaragoza y de la hospitalidad maña.

El 5 de abril de 1999 se materializó el relevo de los sistemas de armas. El capitán Cruz hizo la última alarma con el F-1 y entró el capitán Guerra que iniciaba las alarmas con el F-18 en Canarias. El relevo oficial se realizó el día 14 de abril en un acto presidido por el JEMA, Tte. Gral. Lombo, principal promotor de la llegada de los C-15 a Canarias, y en el que el coronel Lens recibió los primeros F-18 llegados a la Base Aérea de Gando.

Durante varios años los C-15 que volaron en Canarias pertenecieron al Ala 12 y tanto sus pilotos como sus mecánicos estuvieron apoyando al Ala 46 en sus inicios con el nuevo avión. Gracias a su apoyo, la transformación al nuevo material fue más sencilla y los pilotos y mecánicos pronto empezaron

a familiarizarse y resolver todos los problemas que iban surgiendo. Muchas son las alarmas que nuestros amigos “los poker y los tenis” hicieron en el barracón de Gando y muchas las horas que echaron sus mecánicos para poner al día a los nuestros en resolver esas averías que se resistían.

El 19 de enero del 2001 el coronel Almagro recibió el primer C-15A pintado con el emblema del 462 Escuadrón y el relevo finalizó con el coronel Rincón el 7 de febrero del 2003 con la entrega del último C-15A por parte de los americanos.

El F-1, que durante mucho tiempo fue la punta de lanza del Ejército del Aire, pasó a la historia. Atrás quedaron los estrecheces de la cabina, los relojes analógicos, el radar al final del “túnel”, la búsqueda de instrumentos por la cabina, los vértigos en nubes, la bola de fuego, el vuelo bisónico, el aparcar con viento en cara, el uso del “calcetín”, los vuelos al amanecer, el faro de policía, el recalaje en la vertical, el vector adicional, los flaps de combate, el *arret-marche*, los procedimientos en francés, el *panne de huile*... nuestro querido F-1 se fue, marcando una época dorada en la historia del 462 Escuadrón y dejando una huella imborrable en todos los pilotos que tuvimos la fortuna de volarlo •



mitaciones de vuelo supersónico, donde el empleo de chaff y bengalas no tiene restricciones y que permite volar desde la superficie del mar hasta el techo de combate del EF-18A.

Así, la vieja premisa de “combatirás como te entrenes” se lleva en las operaciones aéreas del 462 Escuadrón a la máxima expresión. Esta circunstancia, es de sobra conocida por el Mando Aéreo de Combate, que no en vano ha elegido este escenario para la realización de la, cada vez más exitosa, campaña de combates aéreos disimilares del MA-COM (DACT's).

Pero no es oro todo lo que reluce, y las operaciones aéreas con el EF-18A desde Canarias presentan dos grandes inconvenientes. El primero de ellos es la imposibilidad de entrenarse a nivel local en combates disimilares (contra aviones de diferentes características). A pesar de que la Sección de Aire/Aire del 462 Escuadrón genera continuamente escenarios en los que uno de los bandos simula una plataforma distinta al EF-18A, a la hora de la verdad, las enseñanzas que se obtienen con un verdadero

combate disimilar no se pueden aproximar mediante simulaciones.

El otro inconveniente es la dificultad para generar escenarios con un elevado número de aviones implicados. En la Península por ejemplo, es relativamente fácil juntar 4 EF-18M del 151 Escuadrón con 4 F-1M del 142 Escuadrón, y generar una interesante misión 4vs4. En Canarias, por el contrario, es el Escuadrón de Mantenimiento el que, con su buen hacer, tiene que realizar grandes esfuerzos para que este tipo de misiones salgan adelante.

Es por estos dos inconvenientes que es extremadamente importante contribuir al entrenamiento del 462 Escuadrón mediante su continua participación en ejercicios nacionales e internacionales, promoviendo también los destacamentos de escuadrones “peninsulares” o extranjeros en las islas.

OPERACIONES AEREAS AIRE-SUELO

Las impresionantes características del EF-18A como caza multi-rol convertirían casi en un delito

Mi primer vuelo “Halcón”

DANIEL ALEMÁN ROMERO
Capitán de Aviación

Llega el día de mi tan ansiado primer vuelo en el escuadrón que había aprendido a querer desde pequeño, desde una playa próxima a la Base: mientras hacía castillos de arena veía cómo despegaban aquellos pájaros plateados de los que luego aprendí primero el nombre y más tarde a qué huele tu primer caza y a enseñar a volarlos: el F-5.

Les ruego que me permitan ponerles en situación para tal día:

Los antiguos del escuadrón procedían todos del Mirage F-1, algunos rebasando las 1000 horas de experiencia. Los modernos y otro grupo seleccionado al respecto ya habían hecho el relevo de material C.14 a C.15 en el barracón de alerta en abril del 99. Los primeros tenientes de academia destinados al C.15 en Gando realizamos el curso de la OCU en abril del 2000.

Octubre del año 2000. Teniente recién llegado de la UCO.

No era todo tan nuevo, conocía a los capitanes antiguos por haber estado destinado con ellos casi 10 meses que estuve sin poder empezar el curso de C.15 por “atasco” de pilotos en formación. Los tenientes en Gando, por la época, podían entrar de alarma con 3 vuelos, una “Fam” para ver los alternativos, una diurna del PAB estándar y un nocturno.

La alineación de astros quiso que mi primer vuelo fuese “tardurno”, con toma en la más oscura noche atlántica.

El briefieng del escuadrón era diferente de lo que me habían estado enseñando hasta el momento, era el prime-

ro como piloto de un escuadrón operativo, y, siendo sinceros lo último que quería era “poner un huevo”.

Lo curioso del briefieng llega en el momento en el que me dan el “Bingo” en litros (lapsus del líder...) y la sensación de que no tenía ni p... idea se incrementaba a pasos agigantados por momentos y, aunque luego rectificó, el primer “spike” ya lo tenía en el cuerpo.

Vamos a ponernos el EPV y me encuentro con el traje de agua, con el que jamás había volado. La sensación de torpeza y la humedad del ambiente hacen que me empiece a encontrar, además, realmente incómodo.

Llegamos a la línea y cuando reparten los aviones, me encuentro con un libro bastante diferente a los que había visto en Zaragoza, pero bueno, no sería yo el que dijese algo porque seguramente fuese una tontería... Nos vamos a los refugios y a mí me toca justo el de al lado de la “Línea”: el R-4, por lo que mi líder que se va en la furgoneta al R-1 ni lo ve.

Allí espera mi flamante F-18 que me resultaba sospechosamente “distinto” en ese momento: tenía una barra en la pata de morro, escarapelas, cruz de San Andrés y nº de cola, pero nada más, no había gato, ni halcón en las derivas...otra vez serían cosas mías, que los halcones eran simplemente así.

En cabina me empiezo a encontrar con los primeros problemas; soy incapaz de encontrar uno de los Menús de Software, no encuentro las cosas y el Radar me pone problemas para trabajar con él (no puedo poner “settings”)... “uyuyuy estoy muy cerca de poner un huevo”. Estoy convencido de que mi líder, a raíz de las preguntas que le hacía, ya pensaba: “al nuevo este le falta un hervor” (cosa que, por otra parte, también era cierta...).

Llega el despegue en cerrada, y por mucho que me esfuerzo, le acabo pasando y tomando el líder en el despegue...ya lo confirmaba en mi cabecita: “Dani, hoy estás sembrao...”



Sergio Muñoz Cañabate

Tras el trabajo en el sector, para el que tuve que teclear los “waypoints” para crear las “sequences”; ya pensaba que me fallaba un giróscopo...todo iba relativamente normal, pero mis sensaciones no me decían lo mismo.

Aterrizamos en Radar Trail, y yo desistí de seguir preguntándole cosas sobre “switchología” del avión, porque a esas alturas pensaba que iba a tener que empezar a estudiar en serio desde cero.

Finalmente cuando salgo de pista ya suspiro más tranquilo, a pesar de que era incapaz de poner la luz en posición “Taxi”, decidiendo dejarla encendida donde está, “que ahí alumbra y en la otra posición no”.

El aparcamiento en los refugios tiene su “truqui”, pero bueno, eso sí que me lo habían comentado en el briefieng y estaba preparado.

La sonrisa de mi líder cuando entré en la “Línea” para rellenar el libro del avión me lo decía todo “Vaya telita con éste”. Al poco, se desvanecía de su cara cuando vio el libro del avión que cogía.

Sus palabras fueron:

- “pero cómo, ¿¡¡¡¡que te has llevado un CX!!!? , ¿De dónde ha salido?”

El F/A-18 A con número de cola español C.15 A-92 llegó escasas horas antes desde Torrejón como primer avión asignado al 462 escuadrón, llevándose el piloto un C.15 del Ala 12 que eran con los que se estaba volando en Gando hasta ese momento.

Las diferencias de Software, y de empuje (en aquel momento) no pudieron con la ilusión de un teniente que, por fin, se convertía en Halcón.

Poco más tarde, el 17 de enero del 2001, estando en el Barracón de Alarma de servicio, vienen los pintores con unas plantillas: asisto en directo a la pintura del primer Halcón en la deriva de uno de nuestros queridos “Alfa”. Es sobre el C.15 A-95, avión en alerta una hora aquel día.

¡¡¡HALCÓN HEY HEY...!!! •



Daniel Fernández de Bobadilla Lorenzo



Daniel Fernández de Bobadilla Lorenzo

el desaprovechar sus capacidades como plataforma Aire-Suelo. Por ello, el 462 Escuadrón cuenta con este rol entre sus misiones encomendadas.

Para desarrollar las técnicas y procedimientos de bombardeo Aire-Suelo, en todas sus modalidades, tanto de día como de noche, el 462 Escuadrón despliega varias veces al año en la Base Aérea de Zaragoza. Allí se realizan campañas de tiro en el Polígono de las Bardenas Reales.

Sin embargo, cuando no están desplegados, los Halcones tienen que mantener el entrenamiento Aire-Suelo en el mayor nivel posible.

Es en este campo donde la operación del EF-18A desde las Islas Canarias presenta las mayores dificultades. Es obvio decir que en las Islas Canarias no hay mucho "suelo" sobre el que entrenarse, sobre el que volar a baja o media cota y sobre el que buscar objetivos susceptibles de ser atacados simuladamente.

A todo esto hay que añadir el especial cuidado que hay que tener, no sólo en no sobrevolar poblaciones, sino también en evitar el sobrevuelo de instalaciones turísticas, hoteles, playas concurridas, etc.

Además, los vuelos de entrenamiento Aire-Suelo han de hacerse fuera de la D-79. Esto sitúa a los EF-18A dentro del TMA de Canarias y bajo control civil, lo que implica que cada vez que se desea realizar una maniobra de ataque simulado que requiera un cambio de altitud, hay que solicitar la autorización al controlador civil, quien la otorgará

o denegará en función de otros tráficos civiles que se encuentren en la zona.

Se puede constatar, por tanto, el reto que supone para el 462 Escuadrón mantener el elevado nivel de capacitación en las operaciones Aire-Suelo que se le exige a cualquier unidad de combate del Ejército del Aire.

Las mejoras introducidas recientemente en los EF-18A del 462 Escuadrón, como el Pod de designación láser LINCE o el misil Maverick y la compatibilización de todas las cabinas para operar con gafas de visión nocturna (NVG / Night Vision Goggles), aseguran que a corto y medio plazo ese reto no sólo se va a mantener, sino que aumentará.

SEGURIDAD DE VUELO

Es en el campo de la Seguridad de Vuelo, donde la operación del EF-18A desde las Islas Canarias presenta las mayores singularidades. Las características medioambientales donde se desarrollan los vuelos del 462 Escuadrón exigen un gran esfuerzo por parte de toda la unidad en general, y en especial de los oficiales de Seguridad de Vuelo con el objetivo de mitigar, en la medida de lo posible, los riesgos asociados a las operaciones.

Volar desde las Islas Canarias es, salvando las diferencias, como operar desde un portaaviones. Son numerosos los factores de riesgo intrínsecos



Daniel Fernández de Bobadilla Lorenzo

a las Islas que no existen o son menores en otras zonas de operación. Veamos los más importantes.

La corrosión es un elemento presente en la vida diaria en la Base Aérea de Gando. Es cierto que no hay ningún avión mejor preparado para esta circunstancia que el EF-18A, que fue diseñado como avión embarcado. Pero no es menos cierto, que en mayor o menor medida, afecta a la operación del sistema, y obliga al Escuadrón de Mantenimiento a estar especialmente vigilante para evitar que pueda incidir en la Seguridad de Vuelo.

El vuelo en las Islas Canarias significa que en el 99% de los casos, si se produce una eyección, el piloto caería en el agua, con las dificultades que ello supone en cuanto a la supervivencia del piloto y a su rescate, especialmente de noche. El riesgo de desorientación espacial esta presente en las operaciones aéreas sobre el mar, tanto de día como de noche. Es muy común en las Islas Canarias que la visibilidad se vea muy reducida debido a la calima. Esto hace que, en ocasiones se pierda el horizonte definido, lo que unido a la falta de referencias conocidas (el suelo, pueblos, etc.) puede provocar en el piloto episodios de vértigo o desorientación espacial. De noche, este riesgo se multiplica enormemente debido a la ausencia total de referencias lumínicas (pueblos, carreteras, etc.) en el suelo, obligando al piloto a realizar un gran esfuerzo de concentración en los instrumentos mientras combate.

El buen tiempo que se goza en las Islas afortunadas es un arma de doble filo para el piloto del 462 Escuadrón, que ve drásticamente reducido su entrenamiento en condiciones de vuelo instrumental cuando lleva tiempo operando desde Gando, y se encuentra realizando su primera aproximación instrumental desde hace varios meses cuando despliega en pleno invierno en Zaragoza para la campaña de tiro.

Por otro lado, operar desde Canarias implica un elevado número de navegaciones de ida y vuelta a la Península a lo largo del año. Este es un vuelo, que no por cotidiano, deja de presentar ciertos riesgos, ya que el combustible siempre es ajustado y cualquier fallo de motor durante el vuelo tiene graves implicaciones.

A todos estos riesgos, que los Halcones sufren en mayor medida que el resto, hay que añadir los normales de cualquier escuadrón de caza: G-LOCK, colisión en vuelo, colisión con el terreno, fuera de control, etc.

Prueba del acierto que supuso la elección del EF-18A para dotar al 462 Escuadrón es que, a pesar de todos los riesgos antes mencionados y gracias a su extraordinaria fiabilidad como sistema de armas, y al esforzado trabajo de todos los miembros del Ala 46, durante los 10 años de operación del EF-18A desde las Islas Canarias solamente se ha producido un accidente mayor en que se perdió un avión pero en el que, gracias a Dios, no hubo que lamentar pérdidas humanas. •