

---

# Los halcones en el NOMAD

DANIEL FERNÁNDEZ DE BOBADILLA LORENZO  
*Comandante de Aviación*



**N**o era habitual verlos por allí, pero ese año los Halcones de Gando participaban en el ejercicio Aire/Aire NOMAD. Les hubiera gustado estar allí desde el principio y participar como uno más, pero las prioridades son las prioridades y solamente estarían en RAF Waddington la última semana de las dos que duraba el ejercicio. En cualquier caso se trataba de una oportunidad de oro, y no tenían intención de desaprovecharla. Su misión era hacer de “malos”. Volarían misiones de Red Air, simulando diferentes amenazas para el bando Blue, haciendo de sparring.

Después de un par de días de ejercicio, los 4 pilotos del Halcón 51 se dirigieron al lugar donde debían recoger el “tasking” para el día siguiente. Ya con el papel en la mano, el líder de la misión, echó una primera ojeada para ver a que se enfrentaban. Las cabezas de los otros tres pilotos se agolpaban alrededor de sus hombros intentando ver algo.

Después de unos segundos de silencio, alguien dijo:

- “¡Madre mía!, la cosa está complicada”

Efectivamente, la misión no era fácil. Los 4 C.15A (equipados con misiles semi-activos AIM-7



Miguel Hernández

Sparrow) se enfrentarían a 8 contrincantes, 4 F-16 MLU belgas (equipados con misiles activos AM-RAAM) y 4 Mirage-2000-5 (equipados con misiles activos Mica). El bando Blue tenía que defender a un "slow mover", un Falcon que recorrería el área y que debía llegar a un punto en concreto y salir de allí con vida. Para más INRI, el Falcon se dedicaría a hacer perturbación de las comunicaciones del bando Red. El objetivo de los Halcones, claro y meridiano, cazar al "slow mover".

Al día siguiente el líder tuvo que dar el "briefing" en inglés, ya que su controlador para la mi-

sión sería un belga. A lo largo de poco más de una hora se describieron en detalle todos los pormenores del vuelo. Desde la parte de "administrativos", es decir la ida y la vuelta al polígono, como la parte "táctica".

Después de rebanarse los sesos un buen rato, habían acordado una táctica que creían podía darles las mayores probabilidades de éxito. Esa táctica explotaba los puntos débiles del adversario y permitía a los Halcones mantener un nivel aceptable de SA (Situational Awareness) cuando la cosa se complicase allí arriba. Y había garantías de que se iba a complicar. 8 aviones + 1 slow mover maniobrando y disparando misiles activos, apoyados por perturbadores de comunicaciones podían hacer que uno se sintiese como un pulpo en un garaje a la primera de cambio.

El objetivo durante los primeros compases del combate era uno y solo uno. Sobrevivir. Ser escrupulosamente disciplinado con el "gameplan", escuchar y hacer caso al RWR (alertador radar), y sobre todo presionar a los Blue pero sin meterse en el alcance de sus armas. Había que ser paciente y esperar la oportunidad dorada.

El despegue y tránsito hacía el polígono transcurrió sin mayor novedad que algún problemilla en la formación para entender el inglés de los controladores británicos.

Los Halcones llegaron a la hora prevista, y después de las comprobaciones pertinentes en cabina (lo que en el argot se llama "Fence In Check"), estaban completamente listos para "la guerra".

Ésta no se hizo esperar. Su controlador empezó a cantar contactos entrando en zona por el Norte:

- "Two Groups, azimuth 10, west group, strength 4, Bullseye 340/25, 30 thousand, east group strength 4, 42 thousand. Both groups hot on you"

- "Halcon, copy that, turning cold"

Todavía estaban demasiado lejos. El líder decidió virar frío para dejar que se acercarán un poco más.

No tuvieron que esperar demasiado, a esas velocidades, todo ocurre muy rápido...

- "Halcon, Commit! Commit!" Ya estaban a la distancia establecida en el plan, así que el líder decidió meter máximo postquemador y abandonar el CAP.

- "Halcones, Committing!"

Los cuatro C.15A aceleraron y subieron intentando presentar una amenaza de mayor entidad a los Blue.

Muy pronto los RWR empezaron a iluminarse como árboles de navidad. A lo lejos podían verse claramente las estelas de uno de los grupos Blue. Sin duda se trataba de los M-2000, cuyos potentes motores les permitían acometer a una altitud superior a los 40.000 pies.



## Maniobras DACT marzo 09

MIGUEL HERNÁNDEZ FERNÁNDEZ

**D**el 27 de febrero al 20 de marzo la Base Aérea de Gando acogió el Ejercicio DACT´09 (Dissimilar Air Combat Training), que forma parte del Plan de Adiestramiento Avanzado de las unidades de caza del Ejército del Aire, destinado a mantener y mejorar las capacidades de los escuadrones.

En el primer ciclo del Ejercicio aviones F-18 (Alas 12, 15 y 46), Eurofighter (Ala 11) y F-1 (Ala 14) han participado en ejercicios de combate aire-aire, utilizando nuevos sistemas electrónicos que simulan fielmente las condiciones reales en las que funcionaría el armamento. Durante el ejercicio, además de los combates simulados, un C-16 disparó un misil AMRAAM, siendo el Ala 11 una de las pocas unidades usuarias del Eurofighter que lanza uno de estos misiles dentro del programa de un ejercicio de estas características.

Tras la primera fase del Ejercicio, exclusivamente nacional, los F-1 del Ala 14 y F-18 del Ala 15 retornaron a sus bases y llegaron los F-15C del 493 FS de la USAF, destacados a Gando desde su base de Lakenheath (Gran Bretaña), que entre el 9 y el 13 de Marzo ejecutaron misiones junto a los Eurofighter y F-18, apoyados por un Falcon 20 del Grupo 47 y un E-3 AWACS de la OTAN, basado en Geilenkirchen (Alemania) bajo la coordinación del Grupo de Alerta y Control

de la B.A. de Gando y la Escuadrilla de Control Aéreo Operativo de Las Palmas. Además de todo este dispositivo se ha de destacar también al personal del Grupo de Material del Ala 46 y de cada unidad, que han mantenido un alto nivel operativo y de disponibilidad de los aviones, dentro del gran reto que de por sí supone un despliegue como este y volar en el entorno de las Islas Canarias.

El 493 *Fighter Squadron (Grim Reapers)* forma, junto a los 492 y 494 *Fighter Squadrons* y 56 *Rescue Squadron*, la 48 *Fighter Wing*, cuya dotación aérea consiste en aviones F-15E para los 492 y 494 FS; F-15C y D para el 493 y helicópteros HH-60G para el 56 RS. La misión principal del 493 FS es la defensa y superioridad aéreas dentro de la estructura de la OTAN y es una unidad con probada capacidad de despliegue rápido fuera de su base. El F-15 sirve en el escuadrón desde 1994 y han estado desplegados en diferentes zonas de operaciones: Bosnia, Kosovo, Iraq o Afganistán, atesorando una

gran experiencia que le ha llevado a obtener en dos ocasiones el Hughes Trophy, premio que cada año otorga la empresa Raytheon Systems para reconocer al mejor escuadrón de combate de la USAF

Aunque no participaba en el Ejercicio, no menos importante fue la presencia activa del 802 Escuadrón SAR, en tareas de búsqueda y rescate. Si bien su intervención no fue necesaria, su dilatada experiencia dio a los participantes la seguridad de que, en caso necesario, los F-27, CN-235 VIGMA y Súper Puma estarían en el lugar y momento adecuados rápidamente.



Al llegar a la distancia acordada de los Blue, el líder, en cuya voz apenas se podía apreciar la tensión del momento, dio la orden esperada por la radio...

- "Halcones, ACTION! ACTION! ACTION!" Era el momento de ejecutar el "gameplan".

Disciplinadamente cada uno de los miembros de la formación obedeció y comenzaron a maniobrar. Se acaban de convertir en una afinadísima orquesta. La clave para que todo saliera bien era la sincronía, todo el mundo debía estar en la misma hoja de la partitura.

El controlador no paraba de cantar contactos, grupos, declaraciones. De vez en cuando, daba la posición del "slow mover". Había que estar muy concentrado para mantener la "picture" en la cabeza. En una misión con el doble de aviones en el bando contrario hay que saber con certeza a

qué distancia se encuentra cada grupo, para presionar la burbuja sin perforarla.

Se sucedían las maniobras de "aborto". Cada uno de los Halcones, cuando creía estar cerca del alcance máximo de los misiles enemigos, se daba la vuelta para derrotar los posibles misiles lejanos.

Cada vez que esto ocurría, se esperaba escuchar por la radio la fatídica llamada del RTO (Range Training Officer) comunicando algún derribo al bando Red. Pero esto no ocurrió. Los Blue seguían todos vivos. Casi un milagro, teniendo en cuenta la amenaza.

La situación se fue complicando cada vez más, pronto iba a ser imposible mantener "Full SA". En un momento dado el punto 3 viró por el oeste una vez más para encarar la amenaza cuando de repente...

### Del 14 al 20 de marzo el Ejercicio llegó a su tercer ciclo únicamente con F-18 del Ala 46 y F-15 del 493 FS.

El Ejercicio ha proporcionado una gran experiencia al volar contra uno de los mejores aviones y escuadrón de combate más reconocidos de la USAF, pero además ha demostrado la capacidad del Ala 46 en todos los aspectos: las tripulaciones aéreas han obtenido valiosas enseñanzas y resultados muy positivos en sus operaciones; el Grupo de Material ha mantenido un alto nivel de operatividad; el esfuerzo logístico que supone albergar este ejercicio de tres semanas incluyendo di-

ferentes unidades y aviones con todo su personal destacado ha sido otro factor que ha influido en el éxito del desarrollo del DACT'09.

Finalmente destacar que se ha prestado gran atención a la seguridad en vuelo. Teniendo en cuenta que las Islas Canarias son una zona de intenso tráfico aéreo civil y que Gando es un aeropuerto internacional, las unidades coordinadoras del Ejercicio, en colaboración con los controladores civiles, han realizado una gran labor proporcionando a los participantes en el ejercicio la transición de la D-79 a la zona de tráfico y viceversa con toda seguridad sin que en ningún momento se resintieran las operaciones de aviones civiles •



- "Halcon 3, look down, Slow mover is BRAH 010 at 15 miles, 15 thousand, track south. Hostile"

No se lo pensó dos veces, la misión era de alto riesgo...

- "Halcon 3, roger that, contact Bullseye 090/10, 15 thousand, track south. Fox I away!!!"

En el HUD del 3 apareció la cuenta atrás del Sparrow en vuelo. Los segundos pasaban agónicamente lentos. Al piloto le dio tiempo a ver como las estelas de los Mirage-2000 más al norte viraban para apuntarle y pensó "Ya está, su controlador les acaba de avisar de que el slow mover está amenazado"... "¡Vamos!, ya solo quedan 5 segundos,...4...3...2...1..."

- Halcón 3 Fox I KILL on slow mover on Bullseye 110/11, at 15 thousand!!!"

A la vez que comunicaba el derribo del "slow mover", el piloto metió máximo postquemador y viró por el camino más corto para poner esas estelas amenazadoras en su cola. Descargó el avión y aceleró todo lo que pudo pensando "Creo que de esta no me escapo".

Efectivamente, unos pocos segundos después escuchó la fatídica llamada "3 you're dead". Como se ha mencionado anteriormente, era una misión de alto riesgo, así que se asumían las posibles pérdidas en el cumplimiento de la misión.

Llegaron los primeros a la sala de "debriefing". Cuando los Blue hicieron su aparición, en sus ca-



ras se reflejaba el sentimiento de derrota. El líder de misión, un capitán belga, se dirigió a los Halcones y con cierta amargura dijo...

“¿Sabéis el dinero que le habéis costado a nuestra Fuerza Aérea?

No supieron a que se refería hasta que vieron la reconstrucción de la misión. Los Halcones, como si de una coreografía se tratase, habían ejecutado el “gameplan” casi a la perfección. Algo difícil de

ver. Es normal que alguien se equivoque en algún momento. Pero en este caso, no fue así.

Esa táctica había provocado que en los primeros compases del combate los Blue perdieran (simuladamente claro) nada menos que 12 AMRA-AM, que se precipitaron al mar persiguiendo a unos F/A-18A a los que nunca alcanzarían, y para mayor satisfacción de los Halcones, el Slow Mover había caído. •

