

dos estuvieron encomendados a los F-5 (C-9) primero y luego a los Mirage F-1EE (C-14) que ambos cumplieron con creces, sobre todo el caza francés porque esa versión del F-1 estaba dotada de percha para repostar en vuelo, lo que multiplicaba las capacidades del avión, ya de por sí superiores a las de los F-5.

Cuando se tomó la decisión de agrupar en Albacete todos los efectivos de material F-1, hubo de buscarse un sustituto para los Mirage de Gando, y la solución era el F-18. En 1999 llegó a Gando un destacamento de ocho aviones F-18 del Ala 12 de Torrejón, que relevaron a los F-1. Cuando los F-18 de Morón quedaron libres al comenzar las entregas del eurofighter, estos aviones se desplazaron a Canarias, pasando a ser "Halcones" englobados en el 462 escuadrón, tal y como siguen en la actualidad. Los gatos de Torrejón volvieron a su hogar.



C-15A Gallo

CARLOS PRESA DIAZ
Comandante de Aviación

A finales de 1992, el 211 Escuadrón veía como se marchaban a Talavera sus hierros queridos. Aun así, mantuvo su limitada actividad inmerso en el cambio radical que, en la segunda mitad de aquella década de los noventa, transformaba al Ejército del Aire. Varios años de instrucción avanzada y empleo táctico limitado de los aviones de escuela fueron la espera necesaria para la novedad que cada vez cobraba más fuerza.

Así, durante aquellos años de cierre y cuenta nueva, a la vez que se cubrían los fosos empleados para las labores de mantenimiento de los últimos Saetas y se rescataban del sótano de la antigua Torre de control las cartillas de vuelo de los pilotos y tripulantes de los antiguos trimotores Savoia para museos, el pasado se volvía sonriendo hacia un futuro brillante y anunciaba a los "Gallos" que podrían contar con nuevos espionas a partir de la primavera de 1996.

La conversión al nuevo avión se efectuó en el 153 Escuadrón del Ala 15, en la Base Aérea de Zaragoza. El 211 tenía,

por tanto, que dejar de ejecutar paulatinamente las misiones de instrucción y apoyo que efectuaba con el C-101, que en un número de 18 aeronaves integró su flota desde finales de 1992. Se cerraba así un paréntesis en el que las misiones de vuelo visual forjaron y prepararon a un reducido grupo de oficiales para comenzar su instrucción en el F-18. Generalmente se realizaban a baja cota y amenizadas por fortuitos combates con los buitres leonados de Olvera, o por vistosas horas y horas de vuelo sobre alfombras verdes de olivos salpicadas de cortijos blancos. Además, aquella época de mucho estar en el aire, proporcionó un excelente aprendizaje en vuelo instrumental y en multitud de misiones como el remolque dardo para entrenamiento de las unidades de la Artillería Antiaérea o los múltiples DAPEX, DACEX y DAGA.

Y sucedió, pero la andanza de la nueva montura en Morón no tuvo un comienzo fácil. Algunas deficiencias en los sistemas eléctrico y de combustible motivaron que los nuevos aviones necesitasen un periodo dilatado de sobre-mantenimiento que permitiese su operación tal y como hoy la conocemos. El ratio de acciones de mantenimiento por hora de vuelo era de más del doble que el de la flota básica, y la extraordinaria labor de los Escuadrones de Mantenimiento de la por entonces Ala 21 y posteriormente del Ala 46 posibilitaron que,



No queremos dejar de mencionar los otros escuadrones canarios del Ala 46, empezando por el 461, dedicado al transporte y que ha contado con T-3 (C-47, DC-3) y T-12 Aviocar, quienes lucieron en sus derivas el zorro y las tres estrellas de la insignia del escuadrón, así como los C-10B Saetas del 462, los T-6D del 463, que tuvieron una destacadísima actuación en las operaciones de la salida del Sahara español, o de los F-5 del 464 que también formaron parte de las unidades allí estacionadas.

El emblema que lucen en sus derivas los "Halcones" de 462 Sqn. es la cabeza del halcón que ya tenía con el Mirage F-1. Los aviones no llevan lema alguno pero sí los parches que llevan los pilotos. El "Qué chulo eres en el suelo" del parche de los pilotos del F-1 ha dado paso al "Ay si voy, con lo que te doy" de la actualidad, más castizo y mucho me-

nos críptico que el anteriormente citado (2). Este lema era el que adoptaron los T-6 del 463 Sqn durante los años setenta en las duras circunstancias de las operaciones desde Gando y El Aaiun en interminables vuelos sobre el Sahara español mostrando la bandera encima de las minas de Fos Bucraa y demás zonas de influencia, poco antes de que España dejase estos territorios. En esta insignia se veía a una especie de pollito de color negro, con cara de

(2) Como ocurre con muchos de los diseños de emblemas y lemas más o menos oficiales de las unidades de nuestro Ejército del Aire, sus orígenes y significados son ciertamente crípticos, el citado "Que chulo eres en el suelo" parece que estaba dirigido a un posible enemigo que se siente seguro en el suelo, pero en el aire no se atreve a enfrentarse a los "halcones", pero también puede tener que ver con el aspecto desafiante y agresivo que el Mirage F-1 tiene cuando está en tierra.

de las mil horas que se planeó generar en el año 1997, hoy se extraigan de la flota C-15A, más de tres mil trescientas cada ejercicio. Lentamente, y a la par que aumentaba su rendimiento, se sentaron las bases de procesos que hoy han culminado y que permiten que el F-18 demuestre su fantástica capacidad de crecimiento, como la integración de la suite de EW, ausente del avión en un principio, los primeros disparos de misil o las felices hipótesis de barra de bar que culminaron años más tarde con la cinta 04%.

El 211 se incorporó como unidad de combate al calendario del MACOM, y poco a poco se unió al exquisito grupo de concurrentes al NOMAD, TLP, intercambios de escuadrón y otros ejercicios y cursos. A mitad de camino recibimos el estandarte del Ala 11, testigo que significó que al halcón, la avutarda y el mirlo se uniese el gallo cacareando, combinación explosiva de aves guerreras. Todo ello mientras los pilotos del Ala 46 comenzaban su entrenamiento esperando que las monturas de los Gallos de Morón migrasen más al sur, cosa que comenzó a suceder con el milenio.

Excepto el avión 80, todos pasaron por el programa NCAP en los Estados Unidos. Los saltos del Atlántico fueron quizá el último hito que nos reunió a pilotos y aeronaves antes de la marcha de unos y otros. Como a los Gallos que nos precedie-



ron con toda certeza les sucede, miles de anécdotas, de buitres y olivos y de alarmas rodeadas de girasoles, culebras, calor de agosto y fugas de hidráulico, se quedan en los partes, informes, añoranzas y memorias. Las calles de Sevilla, sus madrugadas, la venta Campanita, Utrera a dos mil pies, el diario de alarma y muchos lugares y momentos más, pasan a ser en cada uno de nosotros evidencia de la camaradería y su recuerdo, que hacen que la milicia adquiera valor añadido como estilo de vida •

