

Ejercicio DACT-2010

# Combatiendo sobre Canarias

JULIO MAIZ SANZ  
Fotografías del autor

UN BUEN PILOTO DE CAZA DEBE TENER UN ENTRENAMIENTO CONTINUO EN TODO TIPO DE TÁCTICAS DE COMBATE, Y CUANTO MAYOR SEA LA DIFICULTAD DE ÉSTAS, MEJOR. EN ESTE SENTIDO LOS CIELOS DE LAS ISLAS CANARIAS HAN SIDO, POR SEGUNDO AÑO CONSECUTIVO, ESCENARIO DE UNO DE LOS MÁS EXIGENTES EJERCICIOS DE COMBATE DE LOS QUE CONSTA EL PLAN DE ADIESTRAMIENTO AVANZADO PARA UNIDADES DE CAZABOMBARDEROS QUE REALIZA EL EJÉRCITO DEL AIRE, EL DACT (DISSIMILAR AIR COMBAT TRAINING/ENTRENAMIENTO EN COMBATE AÉREO DISIMILAR) 2010.



**E**l elenco de participantes ha sido de primera categoría, tanto por las características de sus aviones como por la experiencia de sus pilotos y resto del personal que permite la acción de éstos.

En lo que respecta al Ejército del Aire, desplegó en la Base Aérea de Gando (Gran Canaria) una veintena de cazabombarderos, que iban desde los más modernos Eurofighter del Ala-11 a los EF-18 de las Alas-12 y 15, pasando por los veteranos Mirage F-1 del Ala-14, sin olvidarnos, claro está, de los F/A-18 de los anfitriones del Ala-46.

El DACT-2010 se iniciaba el pasado día 29 de enero, con el despliegue

*Vuelo en formación de un F-15C de la USAFE (a la derecha) y un Hornet del Ejército del Aire.*



de los aludidos aparatos del Ejército del Aire, que necesitaron del apoyo de aviones de transporte C-295 del Ala-35 y C-130H *Hércules* del Ala-31, para llevar al personal técnico y los equipos necesarios para operar fuera de sus respectivas bases.

Durante el primer fin de semana de enero, el DACT se centró en realizar una completa fase teórica, en la que se impartieron diversos cursos acerca de las más modernas tácticas de combate aéreo, tipos de armamento y sistemas de los aparatos participantes.



*Indispensable en las modernas operaciones aéreas, un AWAC de la OTAN participó en el DACT-2010.*

Durante la primera semana, que fue del día 1 al 5 de febrero, se sucedieron las sesiones de combate, en maratónicas jornadas que incluían tres salidas diarias de una duración de po-

*Arriba: Línea de Eurofighter del Ala 11 en la plataforma de la Base Aérea de Gando. Al fondo se puede ver la torre de control.*

co menos de una hora, a pesar de las adversas condiciones meteorológicas que se dieron algunos días.

Los pilotos realizaron continuos ejercicios de adiestramiento avanzado en tácticas de combate aire-aire, aprovechando las diferentes características de los distintos aviones participantes, y cambiando las proporciones de combate de aparatos enfrentados: uno contra uno, dos contra cuatro, etc...

Todas las operaciones se han realizado sobre el denominado Delta D-

79, una apartada, solitaria y restringida zona sobre el Océano Atlántico, distante más de 70 kilómetros de la costa de la isla de Gran Canaria.

Se ha respetado en todo momento dar prioridad a las operaciones del intenso tráfico civil que acoge Gando, que no olvidemos es también uno de los aeropuertos internacionales más importantes de Canarias.

Tras esta primera semana del DACT, que fue muy intensa, los Mirage del Ala-14 completaban su participación y volvían a la Península el viernes 5, tras haber dejado claro que

“las abuelas” siguen siendo un enemigo muy peligroso, sobre todo en manos de pilotos expertos.

### LLEGAN LAS “AGUILAS” DE LA USAFE

La mañana del día 8 de febrero, empezaron a llegar en tres formaciones una decena de cazas estadounidenses McDonnell Douglas (hoy Boeing) F-15C/D Eagle del 493 FS (Fighter Squadron /Escuadrón de cazas) de la USAFE (United States Air Forces in Europe / Fuerzas Aéreas de los Esta-

dos Unidos en Europa). Los aviones americanos llegaban tras realizar un largo viaje desde su Base Aérea, la denominada RAF Lakenheath, que como definen sus siglas iniciales se trata de una de las bases de la Royal Air Force, sita en Reino Unido. Igualmente se hicieron presentes en la aproximación a Gando tres aparatos cisternas Boeing KC-135R *Stratotanker* del 100 ARW (Air Refueling Wing/Ala Aérea de Reabastecimiento), también con Base en las islas británicas, en este caso en RAF Mildenhall, que habían repostado a los cazas durante el viaje. En estos aviones llegó también el personal de apoyo del 493 FS. En lo que se refiere al material para desplegar esta unidad, llegó días antes en varios contenedores, por vía marítima. El destacamento estadounidense se completaba, dos días después, con la llegada de dos F-15C más.

Es de reseñar que este Escuadrón de Caza ya participó en la pasada edición del ejercicio, realizada en marzo de 2009, lo que demuestra la importancia y valor que da la Unidad al DACT, de cara al entrenamiento de sus excelentes pilotos. No olvidemos que estamos ante uno de los mejores escuadrones de la USAF, que ha sido tres veces ganador del Hughes Trophy, trofeo que da anualmente la multinacional estadounidense Raytheon Systems al mejor Escuadrón de la USAF.

La participación de los recién llegados dio al DACT una dimensión internacional, propiciando “duros” enfrentamientos, que de manera progresiva pasaron de los clásicos y sencillos dos contra uno y dos contra dos, y en alcance visual, los denominados enfrentamientos ACM (Air Combat Maneuvering/combate aéreo maniobrando), a las misiones más complejas, de hasta ocho contra ocho, y los combates a larga distancia, los denominados BVR (*Beyond Visual Range*/más allá del alcance visual). En este último tipo de combates los Eurofighter, y sus modernos sistemas de aviónica, son los más te-



*Arriba: Algunos de los F-15C del 493 FS llevan pintadas estrellas que acreditaban haber obtenido victorias en combate real, en este caso sobre un SU-22 iraquí. Abajo: El 493 FS desplazó una decena de aparatos a Gando, entre ellos este F-15D biplaza.*



midos enemigos, incluso para los pilotos de la USAF, que han sufrido ya en varias ocasiones las características del nuevo caza europeo, muy superior técnicamente al F-15.

Tras esta segunda semana de continuos enfrentamientos, los aparatos de las Alas de combate 11, 12 y 15 regresaban a sus respectivas Bases de Morón de la Frontera (Sevilla), Torrejón de Ardoz (Madrid) y Zaragoza. Para los dedicados “Halcones” canarios y los pilotos de la USAF se iniciaba la última semana y final del ejercicio, en el que se volvían a entrenar sobre la inmensidad del Océano Atlántico.

### UN IMPORTANTE TRABAJO

Es de destacar el trabajo de los controladores aéreos, que permitieron de-



*Los pilotos de un Boeing KC-135R Stratotanker del 100 ARW saluda a los fotógrafos mientras carreteaba por Gando, antes de volver a su base de RAF Mildenhall.*

sarrollar un ejercicio tan complejo con total eficacia y seguridad, y sin dificultar el tráfico aéreo civil. El delicado trabajo estuvo a cargo del denominado GRUALERCON (Grupo de Alerta y Control) del MACON (Mando Aéreo de Combate), que tiene su sede en el edificio Papayo, sito en la misma Base Aérea de Gando y la Escuadrilla de Alerta y Control Operativa de Las Palmas. Es de reseñar también el impor-

*El Ala 15 de Zaragoza no podía faltar en el exigente DACT-2010.*

tante refuerzo que supuso la presencia durante todo el ejercicio de un aparato Boeing E-3 AWACS de la OTAN con base en Geilenkirchen (Alemania).

Igualmente no se debería olvidar el apoyo dado por el MACAN (Mando de Canarias), la Jefatura de Movilidad Aérea, la Base Aérea de Gando, y el 802 Escuadrón SAR (Search and Rescue/ Búsqueda y Salvamento), que mantuvo listos permanentemente uno de

sus aviones Fokker F-27 y un helicóptero AS-332 Super Puma. Afortunadamente el trabajo de este Escuadrón no fue necesario, aunque cuando los pilotos evolucionaban sobre el Atlántico a altas velocidades y sujetos a varios G de presión sobre su cuerpo, sabían que en caso de caer al Océano, el 802 Escuadrón estaría enseguida buscándolos, y prestos a rescatarlos ■