



“De gallos, halcones, y otros animales”

SANTIAGO TENA PAZ

Los F-18 de Gando son ciertamente unos veteranos con espolones, no en vano fueron “gallos” cuando llegaron a España. Pero a lo largo de su vida americana y española han estado en su mayoría relacionados con animales; veamos su trayectoria.

A mediados de los años noventa estaban ya al límite de su vida útil los Mirage III de Manises y los F-5 monoplazas de Morón. El proyecto AX de Construcciones Aeronáuticas (CASA) que tenía por objeto la construcción de un avión destinado al ataque al suelo, no se había finalmente desarrollado

Se puso en marcha el denominado programa CX. La idea era adquirir material de segunda mano que

estuviera en buenas condiciones y en este mercado el proveedor más lógico eran los Estados Unidos. Aquí la elección se centraba en los excedentes de dos modelos de plena actualidad: F-16 y F-18; con buen criterio se optó por el material con el que ya se tenía experiencia, es decir el F-18. En 1995 la marina norteamericana estaba sustituyendo sus escuadrones de F-18 A y B por los más avanzados en motores y electrónica, modelos C y D. España acordó la compra de veinticuatro aviones F-18 A con los que se formarían dos escuadrones en Morón. Existía también la opción por seis aviones más, que podían ser biplazas. En el mismo lote se adquirieron cin-



Francisco José Rivas Ramírez

- VMFA-314: "Black Knights", Marines Air Station, El Toro, California.
- VX-9: "Vampires" Air Test and Evaluation Squadron, China Lake, California.

Como podemos ver, estos F-18 fueron en su mayoría animales en su etapa americana, algunos tranquilos como los mirlos (Blackbirds) o los delfines (Dolphins) y otros más agresivos como las cascabeles de los ríos (River Rattlers), caimanes (Gators) y vampiros (Vampires).

Los aviones fueron llevados a Cecil Field en Florida donde se les instalaron los nuevos motores, iniciándose los traslados a España a finales de 1995, llegando el último en 1999, y dándose por concluido el programa CX. En nuestra Patria se llevaron a revisar a Zaragoza donde se les dotó de matrículas (C15-73 a C-15-96) y números de puro españoles. La variedad de sus orígenes determinó que los aviones llegasen a España con distintas pinturas de guerra, desde la gris estándar de la US NAVY a los camuflajes más o menos exóticos de los aviones que provenían de las unidades denominadas "adversarias"; que trataban de imitar los colores de los MiG y Sukhoi, unos hipotéticos enemigos en los programas de entrenamiento conocidos como "Top-Gun".

También se les dotó en sus derivas de las insignias de unidad. En un principio y al ser destinados al Grupo 21 de Morón lucieron la insignia de dicho grupo, llevando en la parte exterior de sus derivas la insignia del gallo y la cadena, descriptivos de su base y de su función táctica respectivamente. Con posterioridad y al recibirse en Morón las tradiciones y herencia de una unidad señora del Ejército del Aire como es el Ala 11; estos aviones, ya con los números de puro de la citada unidad, pasaron a llevar el gallo con espada de los F-5 moroneros en el interior de sus derivas, y en la parte exterior el halcón, el mirlo y la avutarda del Ala 11, con su legendario lema de "Vista, suerte y al toro". Cuatro aves por avión, no está mal...

Según les fue llegando el turno para las preceptivas revisiones, los aviones fueron adaptados al estándar de los F-18 españoles, pues aparte de la pintura, existían ligeras diferencias con los fabricados de origen para nuestra Fuerza Aérea. Aparte de diferencias menores, la más visible es que los F-18 adquiridos a la Marina USA mantienen la barra de enganche a la catapulta en su pata de morro, mientras que los F-18 "españoles de origen" carecen de ella, otras diferencias afectaban a los asientos y a los equipos de supervivencia. Además son F-18A del modelo "básico", y no han sido sometidos, ni parece que lo vayan a ser en el futuro, a las actualizaciones "plus" o MLU.

El Ala 46 del MACAN se creó como mixta de transporte y combate. En este ámbito de actuación tiene encomendadas misiones de superioridad aérea y ataque al suelo. Durante un tiempo estos cometi-

cuenta y un motores nuevos que se instalaron en los aviones, quedando tres motores a estrenar en la reserva para posibles contingencias .

Los aviones procedían de los siguientes escuadrones de la US NAVY: (1)

- NAWC: Naval Air Warfare Center, Naval Air Station, Point Mugu, California.
- NSWC: Naval Surface Warfare Center
- VF-45: "Blackbirds", Adversary Squadron, Key West, Florida
- VFA-125: "Rough Riders", Leemore, California.
- VFA-127: "Desert Bogies", Adversary Squadron, Naval Air Station, Fallon, Nevada.
- VFA-203: "Blue Dolphins" Adversary Squadron, Naval Air Station, Jacksonville, Florida.
- VFA-204: "River Rattlers" Naval Air Station New Orleans, Louisiana.
- VMFA-142: "Flying Gators, Naval Air Station, Jacksonville, Florida.

(1) Las bases que aparecen son las que tenían las unidades reseñadas en el momento de la adquisición de los aviones por España.

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 •





malas pulgas, que medio ocultaba a su espalda un enorme garrote con un clavo. Uno se imagina que esta imagen querría simbolizar el hecho de que un avión de entrenamiento como el T-6 ocultaba tras su apariencia inofensiva una capacidad real de ataque al suelo, al habersele equipado con ametralladoras y cohetes. Estos aviones fueron matriculados con el indicador de modelo denominados como C-6 -propio de un avión de combate- para diferenciarlos de los T-6 de entrenamiento denominados E-16. Además se instaló en el lugar del asiento trasero un depósito adicional de combustible y en algunos casos se les dotó de un camuflaje en tres tonos que acentuaba su vocación guerrera.

Como se ha podido ver a través de este breve recorrido en el que se juntan lo zoológico con la

heráldica aeronáutica, la defensa del portaaviones del flanco sur de España que son las queridas islas Canarias, ha estado encomendada a distintos escuadrones cuyos emblemas lucen los animales cuyas virtudes tomaron como símbolo; la agresividad del gallo de pelea, el vuelo rápido del halcón, la astucia y la capacidad del supervivencia del zorro, etc. Y en la actualidad los aviones que ahora forman su punta de lanza han tenido en sus anteriores destinos otras denominaciones "zoológicas" que destacaban su valor, agresividad o inteligencia. Estaban predestinados a ello. Su "pedigree" y el de sus pilotos no puede ser mejor. Por eso y añadiendo un nuevo animal podemos terminar este breve recorrido diciendo: "De casta le viene al galgo". •

Llegaron puntuales

ANTONIO ESTEBAN MUÑOZ
Comandante de Aviación

En aquel momento me encontraba en la plataforma de aviones ultimando detalles con el personal de mantenimiento de la USAF, cuando un rugido lejano llamó mi atención y pude ver entre nubes la formación de los primeros F-15 C des-

cendiendo para inicial. Tal vez sea por el instinto depredador, pero un escalofrío me recorrió el cuerpo, crucé la mirada con Carlos que también les esperaba, el aire olía como en aquella tarde del 96 que vi llegar a la B.A. de Torrejón los MIG-29 de la Luftwaffe, han pasado algunos años, pero la adrenalina siempre huele así, y los guerreros la sudan cuando sienten cerca el combate... ¡Carlos ya están aquí!...

Ha llovido mucho desde el 96, he tenido la fortuna de vivir 4 RED FLAG, 1 NOMAD, el TLP, 5 años volando sobre el





Adriático, y de nuevo otra campaña de entrenamiento aire/aire con la élite de la caza española, en el mejor escenario que se conoce. Sin embargo, y a pesar de que ya soy soldado viejo, la emoción ante esta campaña es diferente a todo lo demás, la aviación legionaria es especial y no por el polvo del desierto sino porque todo sabe mejor cuando no hay donde hincar el diente, hace mucho tiempo que el Ala 46 se hizo mayor, pero no se presentan muchas oportunidades para salir de la monotonía y poder demostrarlo.

Llevábamos un mes preparándonos para esas 3 semanas de trabajo intenso, y el reto de sostener operaciones de 2 periodos diarios de 8 aviones, alcanzando las cotas de operatividad mas altas de los últimos tiempos en la B. A. de Gando, y entre conferencias para familiarizarnos con el "enemigo", sus tácticas y sus capacidades, se iba cociendo la tensión a la espera del plan de vuelos del lunes con la ilusión de ver tu nombre en el tablón.

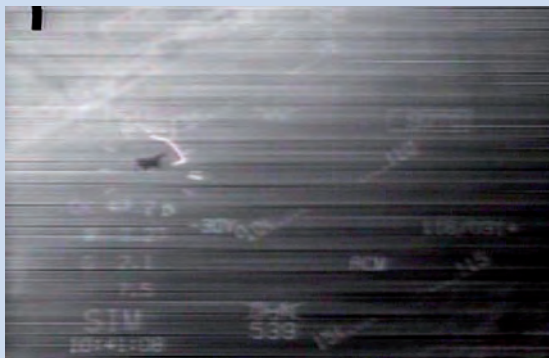
T: ¡Carlos ya están aquí!... Parece que han traído el AIM-9X y el HMS, ¿no?

C: Sí, ¡mucho mejor!

T: ¡Ese es el espíritu!

Y con el lunes llegaron los primeros vuelos. Eran misiones sencillas de máximo 4 aviones, de esas que no importa tanto simular un armamento inferior, con escenarios donde los halcones se las arreglan sobradamente bien para hacer valer los 7P, o terminar bailando en las distancias cortas al son de los cañones... como en la foto.

Pero los escenarios evolucionan al mismo ritmo al que mejoran las plataformas, y pronto llegaron misiones más complejas con la participación de un gran número de aviones en ambos bandos, misiones donde es vital disponer de arma-



mento activo alargando tanto las distancias, que aguantar los segundos necesarios para el impacto de un FOX I lejano se convierte en un suicidio y casi hace imposible llegar al cruce, donde disponer de un radar con capacidad de acometer trazas simultáneamente marca la diferencia al no poder saturar al enemigo.

En esos escenarios, donde hay participantes que se intercambian información táctica como el "sorting" construyendo en un vistazo rápido a un "display", la misma SA (situational awareness) que otros aviones después de muchos segundos oyendo e interpretando la "picture" de un GCI, donde si no tienes capacidad de interrogar antes de disparar, puedes terminar ocupando posiciones lejanas a la FEZ (fighter engage zone) o como escolta, esperando que un "leaker" te dé algo de juego.

Demasiado poco acero para una raza tan hambrienta y tan capaz •