

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 •

