

mitaciones de vuelo supersónico, donde el empleo de chaff y bengalas no tiene restricciones y que permite volar desde la superficie del mar hasta el techo de combate del EF-18A.

Así, la vieja premisa de “combatirás como te entrenes” se lleva en las operaciones aéreas del 462 Escuadrón a la máxima expresión. Esta circunstancia, es de sobra conocida por el Mando Aéreo de Combate, que no en vano ha elegido este escenario para la realización de la, cada vez más exitosa, campaña de combates aéreos disimilares del MA-COM (DACT's).

Pero no es oro todo lo que reluce, y las operaciones aéreas con el EF-18A desde Canarias presentan dos grandes inconvenientes. El primero de ellos es la imposibilidad de entrenarse a nivel local en combates disimilares (contra aviones de diferentes características). A pesar de que la Sección de Aire/Aire del 462 Escuadrón genera continuamente escenarios en los que uno de los bandos simula una plataforma distinta al EF-18A, a la hora de la verdad, las enseñanzas que se obtienen con un verdadero

combate disimilar no se pueden aproximar mediante simulaciones.

El otro inconveniente es la dificultad para generar escenarios con un elevado número de aviones implicados. En la Península por ejemplo, es relativamente fácil juntar 4 EF-18M del 151 Escuadrón con 4 F-1M del 142 Escuadrón, y generar una interesante misión 4vs4. En Canarias, por el contrario, es el Escuadrón de Mantenimiento el que, con su buen hacer, tiene que realizar grandes esfuerzos para que este tipo de misiones salgan adelante.

Es por estos dos inconvenientes que es extremadamente importante contribuir al entrenamiento del 462 Escuadrón mediante su continua participación en ejercicios nacionales e internacionales, promoviendo también los destacamentos de escuadrones “peninsulares” o extranjeros en las islas.

OPERACIONES AEREAS AIRE-SUELO

Las impresionantes características del EF-18A como caza multi-rol convertirían casi en un delito

Mi primer vuelo “Halcón”

DANIEL ALEMÁN ROMERO
Capitán de Aviación

Llega el día de mi tan ansiado primer vuelo en el escuadrón que había aprendido a querer desde pequeño, desde una playa próxima a la Base: mientras hacía castillos de arena veía cómo despegaban aquellos pájaros plateados de los que luego aprendí primero el nombre y más tarde a qué huele tu primer caza y a enseñar a volarlos: el F-5.

Les ruego que me permitan ponerles en situación para tal día:

Los antiguos del escuadrón procedían todos del Mirage F-1, algunos rebasando las 1000 horas de experiencia. Los modernos y otro grupo seleccionado al respecto ya habían hecho el relevo de material C.14 a C.15 en el barracón de alerta en abril del 99. Los primeros tenientes de academia destinados al C.15 en Gando realizamos el curso de la OCU en abril del 2000.

Octubre del año 2000. Teniente recién llegado de la UCO.

No era todo tan nuevo, conocía a los capitanes antiguos por haber estado destinado con ellos casi 10 meses que estuve sin poder empezar el curso de C.15 por “atasco” de pilotos en formación. Los tenientes en Gando, por la época, podían entrar de alarma con 3 vuelos, una “Fam” para ver los alternativos, una diurna del PAB estándar y un nocturno.

La alineación de astros quiso que mi primer vuelo fuese “tarduno”, con toma en la más oscura noche atlántica.

El briefieng del escuadrón era diferente de lo que me habían estado enseñando hasta el momento, era el prime-

ro como piloto de un escuadrón operativo, y, siendo sinceros lo último que quería era “poner un huevo”.

Lo curioso del briefieng llega en el momento en el que me dan el “Bingo” en litros (lapsus del líder...) y la sensación de que no tenía ni p... idea se incrementaba a pasos agigantados por momentos y, aunque luego rectificó, el primer “spike” ya lo tenía en el cuerpo.

Vamos a ponernos el EPV y me encuentro con el traje de agua, con el que jamás había volado. La sensación de torpeza y la humedad del ambiente hacen que me empiece a encontrar, además, realmente incómodo.

Llegamos a la línea y cuando reparten los aviones, me encuentro con un libro bastante diferente a los que había visto en Zaragoza, pero bueno, no sería yo el que dijese algo porque seguramente fuese una tontería... Nos vamos a los refugios y a mí me toca justo el de al lado de la “Línea”: el R-4, por lo que mi líder que se va en la furgoneta al R-1 ni lo ve.

Allí espera mi flamante F-18 que me resultaba sospechosamente “distinto” en ese momento: tenía una barra en la pata de morro, escarapelas, cruz de San Andrés y nº de cola, pero nada más, no había gato, ni halcón en las derivas...otra vez serían cosas mías, que los halcones eran simplemente así.

En cabina me empiezo a encontrar con los primeros problemas; soy incapaz de encontrar uno de los Menús de Software, no encuentro las cosas y el Radar me pone problemas para trabajar con él (no puedo poner “settings”)... “uyuyuy estoy muy cerca de poner un huevo”. Estoy convencido de que mi líder, a raíz de las preguntas que le hacía, ya pensaba: “al nuevo este le falta un hervor” (cosa que, por otra parte, también era cierta...).

Llega el despegue en cerrada, y por mucho que me esfuerzo, le acabo pasando y tomando el líder en el despegue...ya lo confirmaba en mi cabecita: “Dani, hoy estás sembrao...”



Sergio Muñoz Cañabate

Tras el trabajo en el sector, para el que tuve que teclear los “waypoints” para crear las “sequences”; ya pensaba que me fallaba un giróscopo... todo iba relativamente normal, pero mis sensaciones no me decían lo mismo.

Aterrizamos en Radar Trail, y yo desistí de seguir preguntándole cosas sobre “switchología” del avión, porque a esas alturas pensaba que iba a tener que empezar a estudiar en serio desde cero.

Finalmente cuando salgo de pista ya suspiro más tranquilo, a pesar de que era incapaz de poner la luz en posición “Taxi”, decidiendo dejarla encendida donde está, “que ahí alumbra y en la otra posición no”.

El aparcamiento en los refugios tiene su “truqui”, pero bueno, eso sí que me lo habían comentado en el briefieng y estaba preparado.

La sonrisa de mi líder cuando entré en la “Línea” para rellenar el libro del avión me lo decía todo “Vaya telita con éste”. Al poco, se desvanecía de su cara cuando vio el libro del avión que cogía.

Sus palabras fueron:

- “pero cómo, ¿¡¡¡¡que te has llevado un CX!!!? , ¿De dónde ha salido?”

El F/A-18 A con número de cola español C.15 A-92 llegó escasas horas antes desde Torrejón como primer avión asignado al 462 escuadrón, llevándose el piloto un C.15 del Ala 12 que eran con los que se estaba volando en Gando hasta ese momento.

Las diferencias de Software, y de empuje (en aquel momento) no pudieron con la ilusión de un teniente que, por fin, se convertía en Halcón.

Poco más tarde, el 17 de enero del 2001, estando en el Barracón de Alarma de servicio, vienen los pintores con unas plantillas: asisto en directo a la pintura del primer Halcón en la deriva de uno de nuestros queridos “Alfa”. Es sobre el C.15 A-95, avión en alerta una hora aquel día.

¡¡¡HALCÓN HEY HEY...!!! •