

# 20 años del *F-18* en Canarias

JULIO MAÍZ SANZ  
*Fotografías del autor*

*F/A-18A del 462 Escuadrón saliendo de los refugios de la base aérea de Gando*



**E**l 5 de abril se han cumplido 20 años de la llegada de los McDonnell Douglas (hoy Boeing) F-18 al archipiélago canario, que durante estos años han sido el elemento básico de la defensa aérea de esta estratégica frontera sur, no solo de España sino también de la UE y la OTAN.

Aquella jornada del año 1999 el entonces capitán Cruz, tras finalizar su servicio de alarma con un aparato de combate Mirage F-1EE y ser relevado por el capitán Guerra, pudo contemplar cómo el pequeño tractor sacaba el F-1, y posteriormente era ocupado el refugio acorazado por uno de los EF-18 del Ala 12.

En aquel momento comenzaba la carrera operativa del C.15, que es como se define al aparato militarmente en España, en la base aérea de Gando (Gran Canaria), que 20 años después continúa con las dos versiones del F-18 que opera el Ejército del Aire, la referida EF-18 (C.15M) que son los que operan en la península y que temporalmente son destacados a las islas y los F/A-18A (C.15A) que a principios de siglo se asignaron al 462 Escuadrón, que son los que operan habitualmente desde Gando.

En aquellos momentos iniciales del sistema en Canarias, fueron los pilotos y los EF-18 del Ala 12, que tiene sede en la base aérea de Torrejón (Madrid), quienes realizaron la misión de alerta aérea o QRA (*quick reaction alert*). Se da la curiosidad que el actual jefe de la Base de Gando formaba parte de ese contingente de pilotos del Ala 12 que prestaron ese servicio hace 20 años. Así tras el relevo de material, que oficializó el 14 de abril de 1999 su principal promotor del cambio, el entonces JEMA (jefe de Estado Mayor del Aire) general del aire Juan Antonio Lombo, la mencionada unidad ubicada en Madrid fue decisiva para cubrir el servicio y apoyar la ardua labor de cambio de material.

Posteriormente, el 19 de enero de 2001 el Ala 46 recibió su primer F/A-18A, luciendo en su cola la insignia del 462 Escuadrón, un halcón, nombre que además sirve de indicativo radio, al que posteriormente se sumarían otros 22 más. No sería hasta el 7 de febrero de 2003 cuando el Ala 46

*Dos F/A-18A volando sobre las montañas zona central de la isla de Gran Canaria. (Imagen: Ala 46)*



recibió su último aparato de esta variante del F-18, y se dio por terminado el reequipamiento inicial.

Desde entonces el 462 Escuadrón ha sido el elemento fundamental para la defensa de dicho archipiélago español, junto con las demás estructuras del Ala 46, entre las que debemos destacar su Grupo de Material, que como veremos ha sido y es el elemento fundamental para mantener en vuelo este veterano material. No se debe olvidar

que esta Ala realiza su misión a una distancia de casi 2000 kilómetros, y parte de un océano por medio, de las principales estructuras de apoyo y logísticas de la institución. Además desde Gando se cubre el espacio aéreo del flanco más suroccidental de los países europeos de la UE y de la OTAN, subordinado al centro de mando y control de la Alianza en el sur de Europa, que es el CAOC Torrejón sito en la citada Base madrileña, y operativamente al Mando



de Combate (MACOM) del Ejército del Aire, que también tiene su centro neurálgico en la referida instalación aeronáutica sita en la Comunidad de Madrid.

El 462 Escuadrón está dotado actualmente con cerca de 20 aviones F/A-18A Hornet que, aunque exteriormente son idénticos a los referidos EF-18M que equipan en la península a las Alas 12 y 15, son diferentes a éstos, dado que se adquirieron de segunda mano mediante el denominado

programa CX, por lo que tienen unas características diferentes, debido a que no les han podido aplicar parte de las múltiples mejoras diseñadas por el Centro Logístico y Experimentaciones (CLAEX) para la flota básica (denominación común del resto de los actuales C.15M) de este avión norteamericano. Durante los años noventa y para reforzar la flota de los EF-18M (designación con que se conoce a los primeros F/A-18 adquiridos nuevos

y modernizados (M) en España), el Ejército del Aire compró un lote de 24 Hornet monoplazas, procedentes principalmente de los stocks de aparatos dados de baja por la US Navy, aunque algunos procedían del United States Marine Corps (USMC). De estos, 13 estaban en servicio en el momento de adquirirse, y los otros once, ya dados de baja, se eligieron posteriormente entre los almacenados por parte del 309º Aerospace Maintenance



and Regeneration Group (AMARG) al aire libre en una macro instalación, designada oficiosamente como el «cementerio», sita cerca de la ciudad de Tucson en pleno desierto de Arizona. Estos aparatos, tras ser seleccionados después de revisar muchos, fueron adquiridos por parte del Ejército el Aire en septiembre de 1995 por un importe de 35.715 millones de las antiguas pesetas, adicionalmente se adquirieron

más de 50 motores F404-GE-400 con un coste de 18.900 millones para dotarles de nuevas plantas motrices.

Además 22 de los aparatos, empezando por los procedentes del desierto, fueron sometidos en la Estación Naval de Oceana (Virginia) por parte del competente Naval Air Systems Command (NAVAIR) a un proceso de modernización y regeneración denominado MCAPP+

(Maintenance, Corrosion and Paint Program+structure check). Estos trabajos fueron fundamentales para afrontar las duras condiciones de Gando, que nos expone su actual máximo responsable, el coronel Fernando Torres: «La base de Gando está situada en una zona de duras condiciones de temperatura, humedad, viento y salinidad, y su suelo tiene una alta concentración de magnetita; todo eso hace que haya una

Vista general de la zona sur de la base aérea de Gando, donde varios F/A-18A salen de sus refugios para iniciar una nueva salida. (Imagen: Julio Maíz)



alta tasa de corrosión, que afecta tanto al material como a las infraestructuras de la base».

Tras montarse los nuevos motores en la base aeronaval o Naval Air Station (NAS) Cecil Field (Florida), los «nuevos» aviones del Ejército del Aire comenzaron a mandarse a España en vuelo, apoyados por los aparatos de reabastecimiento en vuelo.

Los seis primeros F/A-18, o C.15A como se les designa militarmente en España, llegaban a la base aérea de Zaragoza el 28 de diciembre de 1995, destacando los curiosos esquemas de camuflaje que simulaban los de varios tipos de MiG soviéticos, dado que habían sido empleados por escuadrones de aparatos agresores de la US Navy. Posteriormente a lo largo de 1996 llegaron a la instalación aragonesa otra

media docena, donde además de pasar una nueva revisión, se les pintaron las matrículas, escarapelas y los indicativos de Unidad, que eran los del 21 Grupo del Ala 22. Así en diciembre de aquel año se empezaron a enviar a la base aérea de Morón (Sevilla), sede de la citada Ala 22, que posteriormente fue redenominada Ala 11, que los mantuvo como material de vuelo hasta que a finales de los noventa se decidió potenciar la cobertura aérea de Canarias. Además por entonces ya se había decidido que el Ala 11 sería la primera en equiparse con los nuevos aviones Eurofighter. Poco a poco se fue realizando el progresivo traslado en vuelo de los aparatos al punto más austral de España.

Los últimos aviones del programa CX se recibieron en la base aérea de Torrejón, desde donde también se trasladaron a Canarias para integrarlos en el material de vuelo del 462 Escuadrón.

Durante estos años se han perdido cuatro de los F/A-18A, uno en un accidente en tierra antes de entregarse a la unidad basada en Gando. Los otros tres cayeron en el curso de dos accidentes aéreos, que afortunadamente se saldaron sin ninguna pérdida humana, en buena parte gracias a la rápida actuación de los profesionales del 802 Escuadrón de Fuerzas Aéreas especializado en misiones de búsqueda y salvamento o SAR (*search and rescue*), actualmente integrados en el Ala 46.

Durante sus múltiples salidas, a lo largo de estos 20 años, los pilotos de combate del 462 Escuadrón saben que, en caso de sufrir un accidente, sus compañeros del 802 Escuadrón están preparados para salir en su auxilio.

Así en los dos citados accidentes sus Aérospatiale (actualmente Airbus Helicopters) AS332B Super Puma o HD.21 han estado prestos a «pescar», valga el término dado el éxito de ambas acciones, sanos y salvos a sus compañeros del 462 Escuadrón. En concreto hablamos del caso del entonces capitán que hubo de eyectarse de su F/A-18 en febrero de 2003; y el de los dos pilotos de los aparatos que colisionaron en el aire el 16 de junio de 2009, que afortunadamente también pudieron saltar y fueron rescatados apenas 15 minutos después por el AS332B de alerta.



*Un F/A-18A es sacado del hangar de mantenimiento. Destacar la gran labor de los ingenieros y mecánicos para mantener la flota en condiciones tan adversas*



*El factor humano es fundamental para la eficacia del 462 Escuadrón, principal puntal de la defensa aérea de Canarias.*



*Antes de una salida se comprueba que el misil AIM-7 Sparrow que porta este F/A-18A está bien fijado en su pílón.*

## UN MATERIAL BÁSICO PARA LA DEFENSA AÉREA DE CANARIA

Durante estas dos décadas la principal misión de los Halcones ha sido la de defensa aérea, para la que utilizan un completo armamento, que consta de los misiles aire-aire infrarrojos AIM-9J sidewinder de corto alcance, y de los de medio alcance de guía radar AIM-7 Sparrow, además cuenta con el cañón interno M61A1 de 20 mm.

La panoplia inicial de armamento aire-suelo, que constaba básicamente de bombas convencionales, ha sido ampliada progresivamente gracias a los estudios y desarrollos del CLAEX, que se han aplicado tanto en su sede en Torrejón como en Gando. Así además del montaje de cableado adicional y demás sistemas necesarios para lanzar el armamento integrado, se modificó su software para poder cumplir funciones adicionales de ataque aire-suelo, que debido al modelo de computador que portan, implementaron hasta la versión OFP-04% (de cuarta generación). Uno de los elementos fundamentales ha sido la integración primero del designador láser Lince, la versión mejorada por TecnoBIT del AN/AAS-38A NITE Hawk, que permite operar con armamento «inteligente» del tipo GBU-10 y 16, y con los misiles aire-suelo AGM-65G Maverick de guiado infrarrojo. Igualmente puede operar con las referidas bombas convencionales modelo Mk82 y Mk83 o sus versiones españolas de Expal, y las de frenado BRP-250 y BRP-500.

Otras mejoras adaptadas a los aparatos, también gracias al CLAEX, son la capacidad para operar con las gafas de visión nocturna norteamericanas AN/AVS-9 ANVIS (Aviator Night Vision Imaging System), mediante los pertinentes cambios en la iluminación de los instrumentos de la cabina. Además a estos veteranos F/A-18 se les han incorporado las radios de frecuencia de saltos ARC-210 Have Quick II, y la instalación del sistema SAD (situational awareness display).

Actualmente el 462 Escuadrón cuenta con una docena de pilotos, más algunos otros cualificados, conocidos



como agregados, que son los tenientes coroneles y el propio coronel.

Los pilotos del 462, al igual que los demás de Hornet, reciben la cualificación de tipo en las biplazas EF-18B del Escuadrón 153 del Ala 15 de Zaragoza, y una vez finalizada se incorporan a Gando, donde en un periodo de seis meses a un año son declarados CR-1 (combat ready (preparados para el combate)-1).

Posteriormente pasan, a través del trabajo día a día y de evaluaciones específicas, a las cualificaciones CR-2 y 3.

Además, los pilotos se trasladan habitualmente a Torrejón y Zaragoza, donde se entrenan en los simuladores de Indra de los EF-18, y a bordo de sus biplazas realizan aprendizajes específicos, por lo que todos están perfectamente





*El cazabombardero de McDonnell Douglas (hoy Boeing) F/A-18 es desde hace 20 años el material de caza y ataque del Ala 46.*

cualificados para operar los EF-18M. Esta circunstancia ha sido vital para que la unidad pueda operar con la versión M, ya sea en la modalidad de «cesión» por el Ala 12 y 15, o en la modalidad de «prés-tamo» en las propias unidades de origen, para que los pilotos del 462 en Gando puedan mantener el nivel de su exigente plan de instrucción operativa.

Eventualmente durante 2018, y desde marzo del presente, se realizan destacamentos de los citados aparatos procedentes de la península.

Es de destacar el trabajo del personal del Grupo de Material, que asegura el debido mantenimiento de los veteranos F/A-18A del Ala a través de un Escuadrón de Mantenimiento formado por unos 200 profesionales, que manda actualmente el comandante

Daniel Pérez Dasí, un experimentado piloto de F/A-18, que nos comenta: «En Gando se realizan de manera autónoma todas las labores de mantenimiento de primer y segundo escalón, intentando evitar al máximo los traslados a la península de los aparatos, que solo se llevan para trabajos de reparación, de tercer escalón, a la Maestranza Aérea de Albacete (MAESAL), y excepcionalmente a los centros industriales como los de Airbus Defence and Space (DS)».

La intensa preparación del personal del Ala pasa, además de sus planes de instrucción específicos, por su participación en todos los grandes ejercicios de defensa aérea que programa el Mando Aéreo de Combate (MACOM), ya sean en el ámbito canario, como a nivel peninsular. Así el Ala 46 despliega, a menudo, sus aparatos en la península, sobre todo para realizar ejercicios de tiro real en el polígono de Las Bardenas Reales (Navarra). Además se participa en los principales ejercicios del MACOM, como son el Sirio y el Tormenta, e incluso internacionales como el ya extinto NOMAD en Reino Unido, el TLP (Training Leadership Program) en su anterior emplazamiento en Bélgica, el Bold Avenger en Noruega, el Real Thaw en Portugal, el Anatolian Eagle en Turquía, o el Atlas, que ha llevado en ocasiones a los profesionales del 462 a bordo de sus halcones al vecino Marruecos.

El Escuadrón ha tenido una importante participación a lo largo de estos años en los ejercicios de Dissimilar Air Combat Training (DACT), que ahora son designados como Ocean Sky, uno de los más importantes que organiza el MACOM, cuya próxima edición está programada para octubre de este año. Esta serie de maniobras especializadas en los combates aire-aire llevan al escenario canario, además de a todas las alas de Caza y Ataque del Ejército del Aire a aparatos de otras fuerzas aéreas, incluida la de Estados Unidos.

Una de las claves para este tipo de entrenamiento es que al sur del archipiélago el Ejército del Aire dispone de la Delta-79 (240 x 150 millas marinas aproximadamente), que es

una de las más grandes de Europa, lo que permite además los combates aire-aire en todas sus variantes, sin limitaciones de velocidad o de altura, permitiendo el lanzamiento de chaff y bengalas.

En suma, esta intensa labor ha llevado a acumular al Escuadrón en material C.15A, hasta la fecha, más de 44000 horas de vuelo.

## EXTENSIÓN DE VIDA DE LA FLOTA

Para garantizar el óptimo grado de disponibilidad de F/A-18 el Mando Logístico (MALOG) del Ejército del Aire ha desarrollado y está aplicando un plan de choque, que pasa por una serie de trabajos de mantenimiento mayor de las células, en los que intervienen, además de sus especialistas, los de la MAESAL e incluso los de la empresa Airbus DS. El objetivo, ante la pendiente tarea de adquisición de un nuevo material de combate, es poder mantener en servicio parte de la flota, hasta al

menos la segunda mitad de la próxima década.

Acerca de la situación, el referido comandante Pérez Dasí nos comenta: «Actualmente se están realizando una serie de trabajos de mantenimiento mayor, tanto en Albacete por parte de la MAESAL, como aquí; el objetivo es contar con la mayoría de los aparatos de la flota. Estamos ya viendo el final del túnel, según vamos acabando dichos trabajos en varios de los aviones, lo que permite extender la vida operativa de cada aparato en unas 1000 horas de vuelo».

Así en el gran hangar de mantenimiento del Grupo de Material el trabajo de su personal es continuo, apoyado por los profesionales de Airbus DS y de los especialistas del MALOG, entre ellos los equipos de ensayos no destructivos, que se encargan de localizar las posibles fisuras y daños en las células de los aparatos.

Estos trabajos son fundamentales para localizar problemas no visibles de corrosión, junto a los de revisión y sustitución de las partes móviles

del tren de aterrizaje, y la revisión y reparación de los depósitos de combustible.

Además con la finalidad de aumentar la capacidad operativa de la flota, también se han ampliado los calendarios de las inspecciones de corrosión y pintura. La razón es aplicar los plazos previstos para garantizar la operatividad. Sin embargo, a las dos aeronaves con menor horas de vuelo se les siguen aplicando los tiempos originales para preservarlos. Los trabajos están teniendo éxito y se están recuperando aeronaves progresivamente, que se pueden ver volando en las inmediaciones de Gando tras sus correspondientes pruebas en vuelo, antes de incorporarse a la línea operativa. En la actualidad, los aparatos cedidos temporalmente por las Alas 12 y 15 ayudan a mantener la masa crítica de material de vuelo, que permite tanto mantener plenamente operativo el imprescindible QRA, como el plan de instrucción operativa de los pilotos del 462 Escuadrón. ■

**CESA**  
COMPAÑÍA ESPAÑOLA DE SISTEMAS AERONÁUTICOS S.A.U.

ahora es parte de  
now is part of

**HÉROUX DEVTEK**

[www.herouxdevtek.com](http://www.herouxdevtek.com)