

Volar en Canarias

JOSÉ TEROL
"ZORRO" Y "HALCON"
Fotografías del autor

Volar entre los distintos aeropuertos o bases aéreas de un archipiélago situado en medio de un océano es como operar desde una flota de portaaviones anclados lejos de cualquier lugar.

Son muchas las singularidades que encierra, y aunque todo piloto del Ejército del Aire en algún momento de su carrera aeronáutica ha desplegado temporalmente en nuestras Islas Canarias y tiene un conocimiento somero de esas tierras, lo cierto es que únicamente los pilotos de Gando llegan a conocer y dominar todos los elementos que se dan en cada una de las misiones que realizan en tan lejanas latitudes. Tanto los Zorros del Escuadrón 461 con sus aviocares, como los Halcones del Escuadrón 462 con sus F-18, saben que Canarias es un escenario más hostil de lo que pudiera parecer, y que curte y forma al aviador aún en las misiones más rutinarias.





*Una pareja de F-18 rompe
a primeras horas de la mañana
sobre la bahía de Gando al regreso
de una misión de combate aire-aire.*

Pista de tierra utilizada por los aviocares del Escuadrón 461.



LOS ZORROS DEL 461

Hablar de los Zorros del Escuadrón 461 de Gando es hablar de muchas virtudes y características singulares reunidas en una unidad tan desconocida como abnegada. Y es que el papel de los

aviocares canarios siempre ha sido discreto y silencioso, limitándose a algo tan ignorado y meritorio como el cumplimiento de su misión día a día con profesionalidad y sin quejas. Gran parte de las misiones que realiza este jovencísimo escuadrón (la unidad es veterana pero la edad media de sus pilotos es probablemente la más joven del Ejército del Aire) consiste en llevar a cabo las estafetas

entre las Islas, algo que sólo se aprecia en su verdadero valor cuando se conoce la orografía de aeropuertos como Los Rodeos, El Hierro o La Gomera (éste último calificado por el SEPLA como inseguro), donde frecuentemente y cuando las condiciones de visibilidad, viento o turbulencia son pésimas, y las compañías civiles cancelan sus vuelos, son los Zorros los únicos en aterrizar, algo

que les ha hecho ser muy populares y queridos en las islas más apartadas.

Los pilotos del 461 son en su mayoría alféreces y tenientes a los que Gando supone su primer destino (y a veces único) en el Ejército del Aire, y a los que su juventud otorga deseos por aprender, agresividad, entusiasmo y vitalidad, que contagian al propio funcionamiento del Escuadrón, algo que puede extenderse a sus jóvenes mecánicos de vuelo. Su perma-

la general habilidad de los Zorros para tomar con viento cruzado y racheado, y es que en las Islas los vientos normales son superiores a los 25 nudos y no suelen estar precisamente alineados con las pistas, que además frecuentemente están situadas en lugares de difícil orografía con referencias visuales engañosas, meteorología cambiante y turbulencias impredecibles (en algún caso las tres mangas situadas a lo largo de una

misma pista han estado señalando simultáneamente direcciones e intensidades distintas del viento). Los vuelos de instrucción son largos, con una duración de más de dos horas y media, y en ellos se llevan a cabo aproximaciones, tomas y despegues en las pistas más complicadas, incluyendo alguna pista de tierra. Aeropuertos como el de La Palma añaden a su natural dificultad el hecho de carecer de VOR o ILS, el no disponer de calle



nencia en Gando les hace acumular tal número de horas de vuelo en el "Picío", que en muy pocas unidades se puede apreciar un conocimiento y un manejo tan exhaustivo de la montura que manejan, algo a lo que contribuye el operar permanentemente en circunstancias incómodas, que en la Península sólo aparecen ocasionalmente pero que en las Islas Canarias son permanentes, y así se puede citar

AEROPUERTOS DE LAS ISLAS CANARIAS UTILIZADOS POR EL ESCUADRÓN 461





*Aviocar volando
en las proximidades de la costa sur
de Gran Canaria.*



El Teide con sus 12.000 pies de altura está siempre presente en los vuelos por el archipiélago (a la vista en VFR, y en la mente en condiciones IFR).

de rodaje ni *overrun*, el existir en sus proximidades elevaciones de más de 6.000 pies, o el tener una pendiente descendente en la pista normalmente en servicio lo que obliga a no despistarse a la hora de ajustar la toma. Más complicada incluso es la operación en el nuevo aeropuerto de La Gomera, "robado" a una agreste orografía volcánica y que carece de cualquier tipo de radioayuda. Pero quizás la base de operación con peor, y ganada, fama sea Tenerife Norte o Los Rodeos, donde existe un destacamento del Ejército del Aire y donde su peculiar situación geográfica puede reducir repentinamente la visibilidad y techo por debajo de los mínimos en una cabecera ... mientras que la otra se encuentra en condiciones VFR. A las dificultades de las bases de operación se deben añadir otras como el volar siempre sobre el mar, el operar en las estafetas cerca de los límites de carga, la propia veteranía de los aviones y la corrosión que soportan, que aumentan de manera apreciable el número de incidentes en vuelo, o la reducida velocidad de crucero en comparación con los tráfico civiles, lo que no ayuda precisamente a la hora de integrarse en las secuencias de aproximación de los aeropuertos. Pe-



Aproximación al aeropuerto de La Palma. Nótese la ausencia de overrun (las losas blancas advierten de un terraplén), de pista de rodaje, la limitada longitud de la pista, y la pendiente descendente de ésta.

riódicamente, los Zorros despliegan en la Península para llevar a cabo campañas de lanzamiento de cargas y paracaidistas, y para ello deben afrontar un vuelo de más de cuatro horas sobre el mar, bien directamente a Rota o Málaga cuando se dirigen a Madrid o Zaragoza, o bien a la base de Funchal en la isla de Madeira cuando el destino final es Salamanca.

El Escuadrón 461 es una unidad polifacética pues entre las misiones que realiza se encuentran las ya citadas y numerosas estafetas a todas las islas del archipiélago, el lanzamiento de cargas y paracaidistas, el apoyo al despliegue de sus "primos" del 462, el transporte VIP, aeroevacuaciones médicas, búsqueda y patrulla, y la fotografía aérea. A estas características de la flexibilidad y disponibilidad "para todo" hay que añadir la principal virtud de este Escuadrón: el hecho de llevar a cabo su misión asumiendo desde siempre su papel discreto y anónimo, sin aspiraciones de llegar a alcanzar algún día los protagonismos añadidos que pudieran otorgar grandes condecoraciones o la fama que acompaña a las unidades que operan modernos y sofisticados sistemas de armas realizando misiones más estelares.



LOS HALCONES DEL 462

No hace demasiado tiempo que los Halcones del Escuadrón 462 cambiaron sus Mirage F-1 por los F-18 prestados por el Ala 12 de Torrejón, y ello ha supuesto todo un avance a la hora de operar en un ambiente marítimo como el canario, y es que la disponibilidad de dos motores junto a una completa "suite" de navegación es algo que se agradece especialmente cuando la práctica totalidad de las misiones se realizan sobre el agua y a bastantes millas de la base más próxima.

Los pilotos del 462 tienen un espe-

cial perfil aeronáutico pues la mayoría son veteranos del Mirage F-1 con más de mil horas en este avión (y en ese escenario canario, pues al igual que ocurría con los pilotos del 461 para casi todos Gando es su primer y único destino), pero que en el nuevo F-18 tienen un número escaso de horas de vuelo. En todo caso la suma del profundo conocimiento del ambiente en el que se opera con las posibilidades del sistema de armas del que se dispone convierten a este Escuadrón en una unidad con un excelente potencial operativo a medio plazo. Mientras tanto los Halcones se afanan en exprimir sus F-18 en unas zonas de entrenamiento para operaciones aire-aire idóneas pues a una extensión superior a la de cualquier otra zona res-

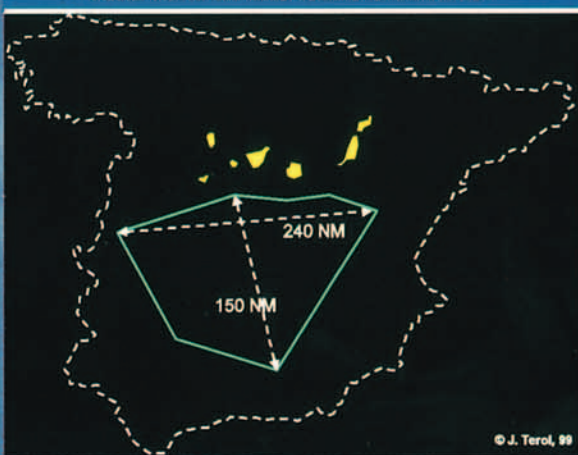
tringida en Europa unen el hecho de poder operar sin limitaciones de altura, de uso de chaff o bengalas, de tiempo, o de velocidad, pudiendo volar supersónico en todo momento. Esto ha convertido a los Halcones en auténticos especialistas en el combate aéreo ya sea cercano o a larga distancia, y todo ello gracias a la colaboración de los veteranos pilotos del Ala 12 que durante meses estuvieron destacados en Gando aportando su experiencia y su tiempo, pues entre otras ayudas realizaron parte del siempre sacrificado servicio de alerta. El entrenamiento en misiones aire-suelo no dispone de tantas facilidades, y es que la escasez de terreno sobre el que llevar cabo las navegaciones a baja cota o los ataques a media y alta cota, jun-



El gran enemigo de los aviones de Gando es la corrosión, lo que obliga a operar permanentemente desde refugios.



COMPARACION CON LA PENINSULA IBÉRICA DE LA ZONA DISPONIBLE PARA EL ENTRENAMIENTO AIRE-AIRE EN LAS ISLAS CANARIAS.



to con lo restringido del espacio aéreo debido a los numerosos parques naturales, zonas turísticas o CTR de los aeropuertos, hace que el entrenamiento de los pilotos en este aspecto deba cumplimentarse principalmente en periódicos destacamentos en la Península. En todo caso, los Halcones de Gando realizan misiones aire-suelo a baja cota por rutas autorizadas entre las islas, lo que les permite descubrir y disfrutar de alguno de los paisajes más recónditos y desconocidos del archipiélago. Obviamente misiones más específicas como el ataque y tiro naval junto con la navegación a baja cota sobre el agua se realizan muy frecuentemente lo que familiariza a los pilotos con el siempre hostil e incómodo ambiente marítimo.



El vuelo a baja cota permite descubrir parajes inéditos, incluso para los propios canarios, debido a su inaccesibilidad por tierra.



El servicio de alerta en Gando tiene la especial característica de la elevada responsabilidad que recae sobre los pilotos que lo realizan, y es que no debemos olvidar que su área de acción abarca una extensión de un millón de Kms², es decir casi dos veces la superficie de la Península Ibérica. Esto hace que cada una de las numerosas salidas de los aviones de alerta suponga para los pilotos una especial tensión pues pueden encontrarse con trazas de origen desconocido a cien-

tos de millas de distancia en medio del océano, de noche o volando a muy baja cota sobre el agua. Hay que señalar que en este servicio, como en otras muchas facetas, los Halcones de Gando están adquiriendo una muy rápida experiencia, pues actualmente cada piloto realiza un número de servicios de alerta por mes muy superior a cualquier otra unidad de la OTAN. Como ya apuntábamos al principio, el operar el F-18 en este escenario sólo aporta ventajas, ya que los inconvenientes son los propios del vuelo sobre el agua, siendo el principal la ausencia de una referencia visual de la altura durante el vuelo a baja cota o en combate cerrado, lo que puede llevar a más de un susto si no se está acostumbrado. En todo caso el F-18 ayuda bastante gracias al HUD, a la disponibilidad de radioaltímetro, o al aviso audible de altura (la conocida voz de "Betty"). El vuelo nocturno requiere una mentalización especial ya que si la noche es clara y hay luna



llena se puede disfrutar de un escenario único y confortable durante la misión pues la luz disponible es suficiente para tener referencias exteriores sobre el océano; ahora bien, si no hay luna o hay nubes la misión se realiza en el más oscuro de los "agujeros negros" donde la aparición de los incómodos y peligrosos vértigos es frecuente, lo que obliga a un intenso trabajo de vuelo instrumental en cabina. Lo cierto es que la aparición de vértigos no es exclusiva del vuelo nocturno pues en Canarias los húmedos vientos del sur provocan densas calimas que reducen la visibilidad ocultando el horizonte, y obligan frecuentemente a realizar misiones de combate aire-aire "metidos en la sopa" en una extraña y antinatural forma de volar a medio camino entre el combate cerrado visual y la constante recuperación de "posiciones anormales" en vuelo instrumental.

De todos los riesgos que se asumen al operar en un escenario tan especial como el Archipiélago Canario, el más preocupante es la posibilidad de una eyección sobre el Atlántico. En el caso de producirse de día es de esperar un rescate del piloto relativamente rápido, gracias al denso tráfico marítimo en el área y a la disponi-



La coordinación con el denso tráfico civil en las islas supone uno de los escasos inconvenientes del área, aún a pesar de contar con la colaboración de los controladores civiles y el apoyo de la escuadrilla C.A.O. Las Palmas.

bilidad de helicópteros de rescate tanto civiles como militares, pero en el caso de una eyección nocturna la situación es muy diferente pues los helicópteros de la zona todavía carecen de capacidad para el rescate sin luz, lo que obligaría a una permanen-

cia en el agua del piloto durante toda una noche con el consiguiente aumento del riesgo de hipotermia, incluso a pesar del uso de trajes antiexposición.

DESPEDIDA

Ha sido nuestra intención el que a partir de ahora, cada vez que tomemos tierra en Gando procedentes de la Península ya sea a bordo de un confortable 707 del Grupo 45, de un no tan confortable CN-235 del Ala 35, o de un F-18, seamos conscientes que volar en Canarias es algo más complicado que aterrizar o despegar desde o hacia la Península. Y aunque el que esto suscribe tardó varios años en descubrirlo (tres fueron los intentos de ser destinado a Gando: el primero como teniente, el segundo como capitán, y el tercero y definitivo como comandante), sólo se ha pretendido el compartir y divulgar este descubrimiento, y el que la distancia deje de ser excusa para que no sea conocida y reconocida la profesionalidad y el espíritu aeronáutico que se exigen a quienes lucen con orgullo la Cruz de San Andrés en unas islas que por otra parte tienen el merecido calificativo de afortunadas ■



La similitud entre mar y cielo o la ausencia de horizonte visual favorecen la aparición de vértigos en vuelo.