



*Despliegue de los escuadrones
Mudders y Triple Nickel en Zaragoza*

El tiempo es ORO

BERNARDO ZARALLO

La US Air Force en Europa (USAFE) no se olvida de España. Tras muchos años desplegados con unidades permanentes en nuestro territorio, la renegociación de los acuerdos bilaterales entre ambos países fue reduciendo su presencia hasta hacerla casi testimonial. Pero de ahí a no estar, hay un paso muy importante.

Las bases aéreas de Morón, Torrejón y Zaragoza gozan de unas excepcionales instalaciones y de unos intereses específicos dentro de los planes estratégicos de la Fuerza Aérea norteamericana.

POR QUE ZARAGOZA?

La base aérea de Zaragoza es fundamental para la USAFE por dos razones: Una por sus instalaciones y otra, por estar muy cerca del Polígono de Tiro de las Bardenas Reales (Navarra) que goza de unas exclusivas condiciones para el entrenamiento real y simulado de las tripula-

ciones tanto aéreas como terrestres. Además, dispone de un espacio aéreo con pocas restricciones, abierto y amplias zonas deshabilitadas que junto a unas condiciones meteorológicas óptimas durante gran parte del año hacen de esta zona una de las mejores de Europa. Todos estos elementos influyen de manera determinante para que la 31 Wing desplegada habitual-

mente en Aviano (Italia) acuda a España entre tres y cuatro semanas por año, encuadrando dicho programa como fijo, en los planes de instrucción de esta importante unidad.

Desplegar una veintena de aviones F-16CG es costoso, implica una movilización de recursos auxiliares importante, una planificación logística y de mantenimiento al alcance de pocas



Escuadrón 510.



Escuadrón 555.



*Formación mixta de cazas EF-18+
y F-16CG sobrevolando la pista la base de
Zaragoza.*

Fuerzas Aéreas. Los aviones acuden con sus revisiones mayores hechas para que durante las cuatro semanas del destacamento puedan volar el máximo de horas posibles y con el mínimo de incidencias por averías.

Asimismo, Zaragoza cuenta con tres escuadrones de combate operativos y aunque la misión principal de estos destacamentos es el entrenamiento aire-suelo, no desaprovechan la ocasión para planificar combates aéreos simulados con los *EF-18+* del 151 y 152 escuadrón. Por último, la experiencia propia de los técnicos españoles hace que en caso necesario esté disponible toda su experiencia. Es justo recordar que nuestros cazas estuvieron desplegados en Aviano muchos años y estos mismos aviones tiempo atrás operaban desde Torrejón, encuadrados en la *401 Tactical Wings*.

EL DESPLIEGUE

La última semana de enero comenzaron a llegar a Zaragoza los primeros aviones equipados con dos o tres depósitos de combustible lo que les permite llegar sin problemas hasta Aragón. Además, portaban otros dos más pequeños empleados para llevar el equipaje del tripulante y material ligero. En el transporte de todo el material de repuesto aterrizaron, entre otros, un C-130E "*Hercules*" y tres KC-10^a "*Extender*". Por tierra llegaron varios vehículos de apoyo destacando cuatro enormes cisternas que viajaron cómodamente a lomos de camiones aún más espectaculares. Como nota

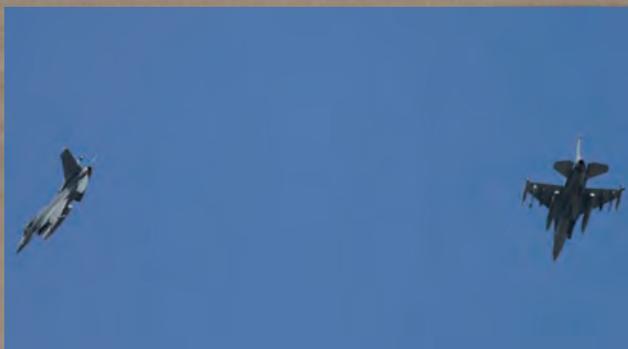
curiosa, cabe destacar un camión cepillo que en interminables jornadas circulaba por la plataforma Sur para limpiar de cualquier pequeño objeto el suelo que aunque insignificante ante los ojos humanos, si es ingerido por el motor de uno de los reactores podría causarle importantes daños. De cualquier manera, el constante e incesante viento "cierzo" del Moncayo sobre la base hace si acaso más complicada esta misión. Por su parte, el personal terrestre llegó en cómodos B-737 de Ryanair que ofrece varias conexiones entre el aeropuerto maño e Italia. El despliegue culminó tres semanas después con el repliegue de las trescientas personas involucradas en destacamento.

LOS F-16CG

Mucho es lo que se ha escrito sobre este magnífico y ligero cazabombar-

Bernardo Zarallo

Primera salida de la mañana en esta ocasión para un combate aire-aire.



Ruptura para comienzo del tráfico de toma.



Curioso camión encargado de mantener limpia la pista.

dero que tan buen resultado ha dado a su fabricante Lockheed Martin. Cuenta con cerca de treinta años de servicio y se sigue construyendo en sucesivas versiones y bloques. Desde luego, destacan sus indudables ventajas, entre otras su sencillez, resistencia, así como su capacidad de ahorro, muy apto tanto para misiones aire-aire como aire-tierra. Los del 31Wing volaron en una configuración muy agresiva con dos misiles de largo alcance Amraam en las puntas de los planos, uno o dos Sidewinder de corto alcance bajo los planos y dos estaciones MER (*Multi Ejection Racks*) preparadas para el lanzamiento de hasta diez bombetas de prácticas. Dos depósitos de combustible bajo las alas además del combustible interno propio garantizan una permanencia en vuelo mínima de dos horas. Bajo la entrada de aire el designador láser AN/AAQ-14 facilita la localiza-



Bernardo Zarallo

Complejo sistema de lanzamiento de bombetas distinto al clásico MER.

ción y enganche de los objetivos. Para las misiones aire-aire se desmontaban los sistemas MER así como los dos depósitos sub-alares manteniendo uno central. Su lógica está en el au-

mento de G permitidos en las maniobras así como su velocidad. Desde luego no trataban de poner las cosas fáciles a las tripulaciones españolas. Como novedad más destacada respecto a otras ediciones era que los pilotos montaban nuevos cascos JHMCS – (*Joint Helmet Mounted Cueing System*) que sin duda se imponen como uno de los últimos avances. La principal ventaja del casco es la presentación de datos básicos del vuelo en la visera así como la facultad de dirigir el piloto con la vista los designios del aparato tanto en la localización del objetivo como ataque, sea de día o de noche o en modo aire-aire o aire-suelo. Es fácil de expresar, pero



Bernardo Zarallo

Los F-16 y los EF-18 se entrelazaban en las salidas.



Bernardo Zarallo

El perfil del F-16 es atractivo per se, difícil de superar.



Bernardo Zarallo

Típica configuración de un F-16CG antes del despegue.



Bernardo Zarallo

Los vehículos americanos son enormes.

sin duda, en esta innovación hay invertidas miles de horas de estudio y dedicación. Además el casco pesa lo mínimo y se adapta ergonómicamente al piloto.

LOS VUELOS

A las seis y media de la mañana comenzaba la actividad sobre la pla-



Bernardo Zarallo

El motor aunque único se ha mostrado fiable.

taforma, había que preparar los aviones para las misiones que se iban a suceder durante el día, hacer las prevuelos y asegurarse de tener listos los aviones para los tres o cuatro periodos de vuelo previstos cada día. A las nueve arrancaban los primeros aviones, lo mismo se programaban salidas en parejas de dos o cuatro. Una vez en marcha los motores, tras alinear el inercial y hacer el *check list* que garantiza que todas las partes sensibles del avión están en orden, comienza el tráfico hasta la zona en la que se inspeccionan por última vez el armamento y se retiran las pinzas de seguridad de las bombetas, misiles y cañón. Una vez ahí y tras la pertinente autorización del controlador sólo queda despegar de forma individual. Con la postcombustión puesta comienza el tránsito hacia el polígono evitando sobrevolar cualquier zona habitada.

Una vez en el polígono y tras la pertinente autorización de los controladores americanos comienzan los lanzamientos en distintas modalida-

des aunque siempre volando a altas cotas y realizando tráficos completamente distintos a la de nuestros cazas españoles. Una de las modalidades más empleadas últimamente es la simulación de localización de un blanco móvil rodeado y siguiendo las indicaciones del controlador aéreo avanzado "FAC" el piloto primero debe localizarlo y si es posible destruirlo. La inmedia-

tez se ha impuesto en escenarios como Afganistán en donde las fuerzas hostiles se mueven con rapidez en un escenario que conocen a la perfección.

31 FIGHTER WING

Encargada de proteger el espacio aéreo del Sur de Europa cuenta con



Bernardo Zarallo

La cúpula del F-16 ofrece multitud de contrastes.



Eduardo Ayaala

Gran angular de la configuración mixta aire-aire y aire suelo.



Bernardo Zarallo

Todos listos para salir.



Bernardo Zarallo

Pasada a baja cota para reconocimiento del aparato.

dos escuadrones plenamente operativos, el 510 "Buzzards" y el 555, "Triple Nickel".

El primero de ellos goza de una larga e intensa historia que le ha lle-

De vuelta a casa, tiempo de analizar los resultados.

acreditados 39 derribos. La era del reactor le llegó de la mano del F-84 *Thunderstreak* y posteriormente al más avanzado *Super Sabre*. En Vietnam llevó a cabo más de 27.000 misiones lo que demuestra la intensidad de las operaciones. El siguiente modelo a operar fue el A-10 *Thunderbolt* especializado en misiones de ataque a tierra con su poderosa capaci-

Por su parte el "Triple Nickel" arrancó sus operaciones como unidad de bombardeo ligero en la II.G.M con A-26 *Marauder*, tras la finalización de la misma fue disuelta hasta 1962 que fue reactivada con aviones F-4C *Phantom II* con los que participó en la guerra de Vietnam. Al término de la misma y ya de nuevo en el continente americano fue reequipado con aviones *F-15* hasta 1994, momento en el que coincidiendo con el traslado a Italia, comienza a operar los *F-16CG* hasta la actualidad.



vado a operar por los más variados escenarios. Así, al comienzo de la II.G.M estaba dotado de bombarderos A-24 *Bansee*, y sería en 1943 cuando se transformó para operar el P-39 *Air Cobra* y el P-47 *Thunderbolt*. Estos estuvieron operando sobre los cielos franceses y belgas teniendo

dad de armamento, apoyando desde Incirlik a las tropas de tierra en el primer conflicto del Golfo contra las tropas iraquíes. Será en 1994 cuando reciba los primeros *F-16CG* avión que se mantiene hasta la fecha y con el ha que ha participado en las misiones *Deliberate Force* (lanzó la primera bomba guiada sobre un blanco serbio). Tiempo después volvería a Irak para participar en las operaciones *Northern Watch* y *Southern Watch*.



Bernardo Zarallo

Saludo del piloto a los fotógrafos.



Bernardo Zarallo

En tierra también se entrenan en el montaje de los misiles.



Bernardo Zarallo

Camiones cisternas llegados desde Italia aunque por tierra.



Bernardo Zarallo

No se recuerdan tantos F-16CG en Zaragoza desde hace muchos años.



Bernardo Zarallo

Cuadro conmemorativo de la presencia del escuadrón "Triple Nickel".

LA JORNADA DE PRENSA EN LA BASE

Aprovechando esta magnífica ocasión varios *spotters* y periodistas especializados en la materia fuimos re-

menzaban a rodar por la pista. La jornada amaneció nublado lo que dificultaba la obtención de buenas fotografías pero afortunadamente el tiempo mejoró a medida que pasaban los minutos. En esta ocasión el viento del

entrenándose en Bardenas y aviones del Ala 15 en misiones de todo tipo. Entre medio se colaron tres C-130 *Hércules* y un *Super Puma* españoles. Desde luego los controladores estuvieron entretenidos. Como anédo-



Bernardo Zarallo

cibidos por personal de la base para ver *in situ* las operaciones. A las nueve de la mañana los primeros aviones armados arrancaban motores y co-

Moncayo nos benefició. Ya eerea de una de las pistas de aterrizaje se entremezclaban los despegues de aviones del Ala-12 que también estaban

ta citar que a uno de los F-16CG no le funcionó el mecanismo que activa la salida de las bombetas teniendo que regresar con las mismas bajo el



Bernardo Zarallo

"Buzzards" y "Triple Nickel" comenzando la jornada laboral.



Eduardo Ayala

En plena faena sobre el polígono de Bardenas.



El Moncayo espectador de lujo de las operaciones en Zaragoza.



Preparativos en tierra, notar las cintas reflectantes.

ala. Esto supone tener que declarar emergencia y activar el protocolo establecido en la base que supone la movilización de medios contra incendios, pasada a baja altura



para reconocimiento visual desde tierra y una vez el avión ha tomado sin novedad desarmado en la cabecera de pista. Una bombeta desprendida en un mal momento puede ocasionar un peligro para el comandante de aeronave y de hecho existen muchas anécdotas con las mismas.

Por otra parte y ya en tono más humorístico gracias al gran espacio que ocupa la base pudimos ver algún que otro zorro –que cedían el paso a los aviones antes de cruzar la pista– y muchas conejeras.

AGRADECIMIENTOS

Al teniente Ángel Vegas de las OFP de Madrid y la teniente Irene Monte y el sargento Angel Gracia.

Una de las tres líneas de vuelo, la plataforma sur.

Formación mixta sobre Zaragoza tras un entrenamiento aire-aire.

