

pecto del número de salidas llevadas a cabo, y cifrada en torno al 85%. En los dos últimos ejercicios de importancia que han llevado a cabo, el ejercicio de tiro aire-aire a finales del año pasado y la campaña de disimilares del pasado mes de marzo, los números han sido respectivamente: 36 salidas planeadas y 33 realizadas y 86 planeadas de las cuales se realizaron 84.

Otra forma de valorar las capacidades de una unidad de combate, es ver como se comporta en situaciones de mayor tensión e intensidad operativa, es decir, cuando toma parte en complejos ejercicios, donde tanto el ritmo diario de salidas como el nivel de complejidad y exigencia de éstas, aumenta considerablemente. Tomemos como referencia los ejercicios de combate aéreo que se llevaron a cabo en el pasado mes de marzo en la Base de Gando, donde participaron cazas del Ejército del Aire y F-15C del escuadrón de caza 493 de la USAF. Los Halcones volaron contra los F-15C durante dos semanas, la primera junto con los Eurofighter del Ala 11 y los F/A-18M del Ala 12,

mientras que la segunda semana, tras la marcha del resto de los cazas nacionales, se vieron llevando a cabo dos periodos diarios de ocho aviones (ocho Hornet contra ocho F-15C), es decir, 16 salidas diarias, lo que representó un esfuerzo considerable. Aunque normalmente uno de los dos bandos actuaba como "red air", simulando una determinada amenaza, durante la última semana también se llevaron a cabo misiones de "full war", donde cada bando luchaba sin ningún tipo de limitación en sus sistemas de armas. La montura de los Halcones contaba con unas mejores características en el combate a bajas velocidades y altos ángulos de ataque, sin embargo no disponía de misiles activos, y tenía que depender para el combate más allá del alcance visual (BVR) del AIM-7P. Los cazas americanos por el contrario, disponían de una mayor potencia, de misiles activos AIM-120 y para compensar su desventaja en el combate cerrado, de la combinación AIM-9X con el sistema de puntería en el casco (JHMCS). Los resultados globales fueron tremendamente positivos, los



Halcones lo hicieron realmente bien en más casos de los esperados, especialmente en misiones 2 contra 2, siendo capaces de contrarrestar el leve desequilibrio tecnológico y de armamento, logrando resultados contrarios a lo esperado, y ello fruto de entrenamiento, preparación y calidad y validez de la plataforma. En palabras del comandante Esteban, el F-15 es un "pedazo de avión" y los pi-



## Entrevista al comandante del 462 Escuadrón

**E**l comandante Esteban está hoy día al mando del Escuadrón de Caza 462 (Halcones) con Base en Gando, Islas Canarias y en su currículum figuran entre otras cosas, misiones de combate en "Allied Force" y "Deliberate Force", participación en 4 ejercicios "Red Flag", unas 1.800 horas de vuelo en el F/A-18, está graduado en el TLP y un largo etcétera. El comandante Esteban es sin duda uno de los responsables del buen estado de forma de los Halcones, y a pesar de su apretada agenda, tuvo la amabilidad de dedicarnos parte de su preciado tiempo para concedernos la siguiente entrevista:

—¿Cuál es la misión del Ala 46?

—El Ala 46 es una unidad de caza del Ejército del Aire integrada en el sistema de defensa nacional, que tiene la misión particular de proteger el espacio aéreo de Canarias.

—¿Cuál es su misión como comandante del 462 Escuadrón?

—La función principal de un jefe de Escuadrón es la de mantener su nivel de operatividad en el nivel más alto posible para poder cumplir con todas las garantías la misión encomendada, velando porque se cumplan los planes de adiestramiento definidos al efecto, y tratando de detectar posibles carencias para subsanarlas.

—¿Cuáles son, en su opinión, los principales retos a los que tiene que hacer frente como comandante del Escuadrón?

—A todos los que se nos ha asignado la responsabilidad de mandar un Escuadrón de caza, nos debe motivar que sea el mejor, fomentando el orgullo de pertenencia, la moral y nivel de implicación en las tareas comunes del grupo, la confianza en los compañeros, y el amor a una profesión que requiere valentía, responsabilidad y espíritu de sacrificio.

En este sentido, me siento plenamente orgulloso de la altísima calidad tanto personal como profe-

sional de todos los Halcones, y quizás mi principal reto sea demostrar que lo tenemos todo para ser la élite de nuestro Ejército.

—Usted ha servido previamente en el Ala 12, ¿Cuáles son las principales diferencias operativas entre una unidad peninsular y el 462 Escuadrón?

—La operatividad de un escuadrón de caza está íntimamente ligada a las capacidades de los aviones asignados, pero también a las posibilidades de entrenamiento, en este sentido, el encontrarnos tan lejos de la península supone un "handicap" porque se reducen las opciones de entrenamiento en escenarios de una cierta complejidad, o poder disponer de recursos tácticos como aviones de reabastecimiento en vuelo con la frecuencia deseada.

—¿En qué consisten las últimas actualizaciones llevadas a cabo en los F/A-18+?

—Tras la integración en 2007 de un nuevo software operativo, el F-18A+ ha adquirido unas capacidades muy similares a las que tenía la flota básica antes de su conversión a MLU, que principalmente ha supuesto una mejora sustancial de la información táctica proporcionada al piloto durante la ejecución de una misión, la adquisición de capacidad "HAVE-



lotos americanos “son muy buenos”, entonces ¿como pudieron los Halcones obtener tan buenos resultados?, pues a base de trabajo, de mucho trabajo. El 462 se pasó un mes preparándose para los ejercicios, y desarrollando tácticas para poder contrarrestar las ventajas del F-15C, que pusieron en práctica con gran eficacia. Además, las misiones que se llevan a cabo de forma rutinaria en

Gando, suelen incluir una rigurosa planificación, procurando generar escenarios cambiantes y con reglas de enfrentamiento específicas, haciendo hincapié en la formación y preparación de los pilotos, no sólo para la realidad estratégica de Canarias, sino para cualquier posible escenario en cualquier parte del mundo. Tras cada misión, se lleva a cabo un exhaustivo estudio de la actuación de cada pilo-

to y se intentan obtener conclusiones. De este modo, no es raro que una jornada normal de trabajo para un Halcón sea de 10 horas. Todo este trabajo y sacrificio personal hace que los Halcones estén en buena forma, y sean capaces de sacar el máximo rendimiento de sus monturas, y obtener resultados a priori impensables, debido a las limitaciones tecnológicas de sus cazas.

*QUICK” (comunicaciones seguras), integración de armamento aire/suelo del tipo AGM-65G de guiado infra-rojo y BRPF-250 (bombas frenadas), compatibilización de la cabina con gafas de visión nocturna, y actualmente estamos en pleno proceso de adquisición de capacidad de autoguiado de armamento láser con la integración del POD LINCE (antiguo NITE-HAWK mejorado).*

**—Una de las misiones recomendadas al Ala 46 es el servicio de QRA. ¿Podría describirnos en qué consiste y decirnos de manera aproximada cuantas salidas de alerta reales se llevan a cabo al año y a qué se deben?**

*—El Ala 46 realiza permanentemente un servicio de alarma, activado las 24 horas del día, los 365 días del año, compuesto por dos aviones y dos pilotos con un tiempo de reacción de 15 minutos y una hora, y tiene la misión de interceptar e identificar cualquier aeronave no autorizada a sobrevolar el espacio aéreo canario. Solemos salir un par de veces al mes, y en la mayoría de los casos es para identificar aeronaves que se salen de sus rutas autorizadas por problemas de navegación, rara vez es para situaciones complicadas, aunque una vez tuvimos que*

*intervenir en el secuestro de un avión de pasajeros que terminó resolviéndose sin incidentes.*

**—Como unidad de combate polivalente, ¿qué porcentaje de salidas se dedican a misiones aire-aire y que tanto por ciento a misiones aire-superficie/tierra?**

*—Hacemos el número de salidas necesarias para cumplir con el 100% de los requisitos del plan de adiestramiento en ambos roles, pero sí es cierto que volamos más aire/aire que aire/suelo, un 60% / 40%, y esto es por ser un escuadrón principalmente de defensa aérea.*

**—¿Dónde y cómo se llevan a cabo las misiones de entrenamiento aire-tierra?**

*—La mayor parte del plan de adiestramiento se vuela en el archipiélago, tratando de aprovechar los tramos de costa de las islas que menos perturbe la tranquilidad de la población. Algunos pilotos tienen ocasión de realizar parte de su adiestramiento en la península coincidiendo con despliegues de la unidad para participar en ejercicios de ámbito nacional, o cursos tipo TLP, etc, pero cada año desplegamos un mínimo*

*de seis semanas a la Base Aérea de Zaragoza para emplear el polígono de tiro de Bardenas, de modo que cada piloto dispone de tres semanas para renovar su calificación en todas las modalidades de tiro, y volar sobre tierra firme para cumplir los requisitos que no podemos cubrir sobre el agua.*

**—¿En qué consisten las misiones aire-superficie que tiene asignadas el Ala 46?**

*—Nos adiestramos en la localización, identificación y destrucción de aquellos objetivos de superficie, tanto en el interior del territorio de un supuesto enemigo, como de una flota que pueda amenazar nuestras costas o aguas de soberanía nacional, en un contexto de misiones de interdicción o de apoyo aéreo cercano a tropas españolas que operen en cualquier escenario en que se decida intervenir.*

**—¿Cómo es un día de trabajo normal, para un piloto del Ala 46?**

*—¡Sobre todo intenso! Piensa que para poder cumplir nuestros objetivos es necesario lanzar un mínimo de tres oleadas de aviones todos los días en periodos no vacacionales, y eso supone largas jornadas laborales de 10 horas en las que los hombres y mujeres del Ala 46 se esfuerzan por preparar los aviones para cada misión,*





## LOS HALCONES NECESITAN MÁS

Sin embargo, los buenos resultados no deben de hacernos olvidar sus limitaciones, y es que cuando las misiones se hacían más complejas, con un elevado número de aviones participantes en ambos bandos, los Halcones tenían serios problemas al no disponer de armamento activo, de capacidad de operar en red, o incluso de un interrogador IFF (amigo enemigo) avanzado. Estas limitaciones no son particularmente importantes si consideramos el nivel de amenazas local (y obviamos la posibilidad de un despliegue al extranjero), ya que de manera justificada los Halcones afirman que “La defensa del espacio aéreo de Canarias está garantizado”, sin embargo, las cosas están cambiando. Marruecos ha adquirido 24 cazas F-16C

Block52, que aunque es una adquisición orientada a la modernización de su fuerza aérea, implica un considerable salto cualitativo, ya que incluye misiles activos AIM-120, JHMCS, AIM-9X, más armamento aire-tierra de precisión.

## UN FUTURO CON OBJETIVOS E ILUSIÓN

Otro aspecto que me sorprendió en mi visita al Ala 46, fue la total carencia de conformismo y autocomplacencia, las ganas de asumir nuevos retos y misiones se notan en cada paso que das dentro de sus instalaciones. Debido a la lejanía de la Península y al requisito OTAN de que la fuerza aérea de Canarias no se puede “descapitalizar”, la frecuencia de participación en ejercicios internacionales fuera del archipiélago y el tamaño del contingente que puede ser desplegado es limitada, lo que hace que la unidad tenga ganas de que dichos despliegues, cuando ocurran, sean cada vez más intensos y complejos, de ahí la firme intención de cruzar el charco para poder tomar parte en un “Red Flag” en los próximos años.

La reubicación del TLP (Tactical Leadership Pro-

### ventajas han supuesto para el adiestramiento de los pilotos?

—Lo cierto es que estamos muy satisfechos. Estar tan lejos del continente nos condena por obligación a adiestrarnos en un entorno endogámico, y este tipo de ejercicios nos proporciona lo que nos falta: operar en escenarios complejos, compartir tácticas con otros escuadrones, y nos permite tomar la temperatura real de cómo estamos respecto a lo que hay por ahí fuera, piensa que en esta campaña han participado escuadrones de un prestigio envidiable, dedicados solo al rol de aire/aire, ¡No pound for air to ground! Como ellos dicen, y la verdad es que lo hemos hecho muy bien.

—¿Podría describirnos una misión en la que haya tomado parte durante los pasados ejercicios de combate aéreo que considere particularmente interesante?

—Todo lo que hemos volado ha sido de altísimo interés, pero sí que es cierto que guardamos con especial cariño los videos de algunas misiones. De todas formas la aviación de combate es una profesión de caballeros, y todo lo que sucede una vez que subes el tren se queda en el aire.

—¿Está previsto hacer un mayor uso de las fantásticas posibilidades que ofrece el espa-



recuperando las posibles averías, municionando y repostando los aviones, y realizando todas aquellas tareas programadas encaminadas a mantener la operatividad del material al buen nivel que demostramos permanentemente.

Por otro lado, cada misión de vuelo supone una media de cinco horas de trabajo, los pilotos comienzan el día en la sala de “briefing” general donde se proporciona información meteorológica y aeronáutica básica, y se imparten las conferencias de seguridad en vuelo y de carácter táctico programadas para mejorar el nivel de conocimientos del escuadrón, después se dedican a estudiar los detalles de la misión programada para ese día, y después de volar, descargan toda la información almacenada en los aviones en un sistema informático de análisis y planeamiento de misión llamado MPDS donde estudian cada detalle para extraer conclusiones que contribuyan a mejorar el nivel y la calidad del adiestramiento. Y una vez finalizado el trabajo relativo al vuelo, se sumergen en los quehaceres diarios de la sección táctica donde estén destinados.

—¿Qué parte del mantenimiento de los cazas se lleva a cabo en Gando y qué parte se lleva a cabo en la Península?

—A día de hoy, el Ala 46 realiza todos los trabajos de mantenimiento de la flota de F-18 con total independencia. Tan sólo se envían a las Maestranzas Aéreas o centros inorgánicos de mantenimiento de la península los aviones que requieran reparaciones de tercer escalón. Incluso cabe destacar que parte de las mejoras incorporadas en la flota se han llevado a cabo en la Base de Gando.

—A finales del 2008 tuvo lugar en la Base Aérea de Gando un ejercicio de tiro aire-aire en el que participaron todas las unidades de combate del Ejército del Aire, y el pasado mes de marzo tuvo lugar otro ejercicio de combate aéreo en el que tomaron parte de nuevo todas las unidades de combate del Ejército del Aire, más cazas F-15 de la USAF y un E-3 Sentry de la OTAN. ¿Qué papel juega (de que se encarga) el Ala 46 como unidad anfitriona en este tipo de maniobras?

—El primero fue un ejercicio de tiro de armamento aire/aire destina-

do a evaluar el estado del material del que disponemos y adiestrar a las tripulaciones en el empleo de armamento real, y el segundo fue una campaña de entrenamiento de combates disimilares en el que participaron todas las unidades que mencionas. La elección, totalmente acertada, de Gando como base anfitriona se debe a que disponemos del mejor espacio aéreo para entrenar este tipo de misiones, sin riesgos de cancelar salidas por mala meteó, y con unas dimensiones y características perfectas. Pero que duda cabe que recibir el despliegue de tantos escuadrones, alojar algo más de 30 aviones de combate, y apoyar el sostenimiento de una campaña de tres semanas con una media de 45 salidas diarias supone un esfuerzo enorme, pero no es más que otro ejemplo de que aquí nos esforzamos mucho para que las cosas salgan bien.

—¿Qué tal ha sido el rendimiento en tierra y en el aire del 462 Escuadrón durante los dos ejercicios mencionados y qué

gramme) a tierras españolas (a Albacete a partir de finales de este año), supondrá otra oportunidad de despliegue a un ejercicio internacional complejo y exigente con un gasto mínimo, de ahí el nuevo parche del escuadrón, que hace énfasis en sus capacidades como unidad agresora (red air), papel que pueden jugar los Halcones en los diferentes TLPs, ya que

su montura les permite actuar como aviones de ataque que vuelen bajo y rápido o como cazas de superioridad aérea, es decir, les permite simular una gran variedad de amenazas con un mismo modelo de avión.

Los Halcones también están pendientes de la evaluación que el CLAX está haciendo del nuevo software de vuelo de la USN (OFP versión

117 de los mandos de vuelo), que le proporcionaría al Hornet unas capacidades de maniobra superiores, y que está siendo instalado en toda la flota de F/A-18 del Ejército del Aire.

Por tanto, los Halcones tienen ante sí un futuro con mucho trabajo y con mucha ilusión, desean poder enfrentarse a nuevos retos y esperan obtener nuevas capacidades que les permitan seguir afirmando que: la defensa del espacio aéreo de Canarias está garantizada.

## AGRADECIMIENTOS

Mi agradecimiento más especial a todos los miembros del Ala 46 por su amabilidad y voluntad de cooperación, en especial al coronel jefe del Ala 46, coronel Jaime Martorell, y sobre todo al comandante del 462 Escuadrón, comandante Esteban, por su ayuda, su paciencia, y por hacerme ver en que consiste el "sentimiento de Halcón". Me gustaría también agradecer la ayuda y amabilidad del equipo de protocolo y relaciones públicas del Mando Aéreo de Canarias (MACAN) bajo el mando del brigada Luis Seco ■



**cio aéreo de Canarias para la realización de maniobras conjuntas en el futuro inmediato?**

—Esperemos que así sea, y que el mando decida continuar programando este tipo de campañas por lo beneficioso que es para todos, dado que todas las operaciones aéreas se realizan con el más estricto respeto al medio ambiente y a la población civil por orden expresa de nuestro general, y supongo que a la economía local también le vendrá bien atender las necesidades de transporte y alojamiento de mas de 500 personas durante varias semanas.

**—Aparte de los ejercicios comentados, ¿en qué otros ejercicios nacionales e internacionales ha participado el Ala 46 en estos últimos tiempos?**

—Todos los años participamos en los ejercicios importantes de carácter nacional como el SIRIO o el TORMENTA, pero también participamos en algunos de ámbito internacional, en 2007 fuimos al BOLD AVENGER en Noruega, y el año pasado fuimos al SPRING FLAG en Cerdeña, donde pudimos adiestrarnos con más unidades de la OTAN en los dos roles del escuadrón.

**—Como piloto de caza que ha volado el F/A-18 en combate y en multitud de ejercicios nacionales**

**e internacionales, ¿Cuáles considera que son las principales ventajas y desventajas (si hay alguna) del F/A-18 en general, y por qué lo considera como el sistema de armas adecuado para desempeñar las misiones que tiene asignadas en el Ala 46?**

—Ya empieza a salir al mercado la nueva generación de cazas como el F-22, F-35 o el propio Eurofighter, pero dejándolos a un lado y comparando el F-18 con los de su generación, tengo que decir que es un avión fantástico, con una potencia y capacidad de maniobra tan respetada

como temida. Es muy versátil, permitiéndote alcanzar cotas de operatividad muy elevada en todos los roles que se le asigne, incluso dentro de una misma misión, despegando con una configuración mixta, te permite batir objetivos aéreos y de superficie con toda garantía. Además, se adapta perfectamente a los tiempos y las nuevas tecnologías, el F-18 que conocí en el 94 no tiene nada que ver con el que se vuela hoy, y creo que debemos seguir confiando la defensa nacional a este avión.

**—¿Cuáles son los planes futuros del escuadrón, está prevista**

**su participación/despliegue en algún ejercicio internacional?**

—Actualmente estamos inmersos en plena campaña de adiestramiento aire/suelo, dado que desplegamos a Zaragoza durante la primera quincena de octubre para participar en el ejercicio TORMENTA 09, con los ojos puestos en la recién adquirida capacidad de auto-iluminación de armamento de guiado láser.

**—Con la reubicación del TLP de Bélgica a Albacete, ¿hay planes de enviar tripulaciones del Ala 46 a realizar el TLP a lo largo de los próximos años?**

—Le corresponde al Mando Aéreo de Combate decidir qué unidades envían pilotos al TLP, y tradicionalmente hemos podido enviar de dos a cuatro tripulaciones al año para hacer el curso, pero desconozco si el hecho de que la Base Aérea de Albacete aloje el TLP vaya a suponer un aumento de los spots asignados a unidades españolas. En cualquier caso, es seguro que el TLP seguirá necesitando la colaboración de unidades externas que hagan de "red air", y nosotros no sólo estamos dispuestos, sino que acabamos de estrenar parche, por si alguien recoge la indirecta.

