



# LOS HALCONES de Gando

## Proteger el espacio aéreo de las Islas Canarias es la misión principal del 462 Escuadrón del Ejército del Aire

CUANDO todavía la luna ilumina las aguas del Atlántico ribereñas a la base aérea de Gando (Gran Canaria), suena la alarma en el refugio de los aparatos que acoge a los cazas destinados al servicio de alarma o QRA (*Quick Reaction Alert*). En menos de 15 minutos uno de los F/A-18 está despegando de la pista. Su misión es identificar una aeronave que vuela hacia las islas y que no contesta al control aéreo. Aunque este tipo de salidas, internacionalmente conocidas como de interceptación de un *renegade*, como la descrita, no son frecuentes, «nuestra principal misión es estar preparados para proteger el amplio espacio aéreo canario 24/7 (24 horas al día y las siete jornadas de la semana) con dos aviones de combate listos para despegar en minutos», comenta un veterano capitán del 462 Escuadrón del

Ala 46, que tiene su sede en la referida instalación del Ejército del Aire en Gran Canaria.

El próximo 5 de abril se cumplirán 20 años desde que la defensa aérea del archipiélago canario se realiza con el cazabombardero McDonnell Douglas (hoy Boeing) F/A-18 *Hornet*. Ese mismo día, pero del año 1999, el entonces capitán Cruz finalizaba su servicio de QRA con un *Mirage F-1EE* y, tras dar el relevo al capitán Guerra, pudo contemplar cómo el pequeño tractor sacaba al F-1 del refugio acorazado que, seguidamente, era ocupado por uno de los EF-18 del Ala 12. En aquel momento comenzaba la carrera operativa del C.15 —denominación militar del aparato en España—, en la base aérea de Gando.

La presencia del Ejército del Aire en las Islas Canarias es un elemento fundamental para la defensa del archipiélago, una misión que el Ala 46 realiza

a casi 2.000 kilómetros de distancia, y con parte de un océano por medio, del centro de la Península, donde están el mando y las principales estructuras de apoyo y logísticas de la institución. Además, desde Gando se cubre el espacio aéreo del flanco más suroccidental de la OTAN en Europa.

En aquellos momentos iniciales, fueron los pilotos y los C.15 del Ala 12, que tiene su sede en la base aérea de Torrejón (Madrid), los que asumieron las misiones de QRA para cubrir el servicio y apoyar la ardua labor de cambio de material. No sería hasta el 19 de enero de 2001 cuando el Ala 46 recibió su primer F/A-18A, o C.15A, luciendo en su cola un halcón, la insignia del 462 Escuadrón. Posteriormente, llegarían al Ala 46 otros 22 aparatos más, hasta que, en el año 2003, se recibió el último, y se dio por terminado el reequipamiento.



Los pilotos del 462 Escuadrón cubren el servicio de alarma o QRA del espacio aéreo canario. Los profesionales del Grupo de Material (izquierda) mantienen operativa la flota. A la derecha, un mecánico de línea realiza las últimas comprobaciones.

Actualmente, el 462 Escuadrón está dotado de 20 aviones *F/A-18A Hornet* que, aunque exteriormente son idénticos a los *EF-18M* que equipan en la Península a las Alas 12 y 15, son diferentes a estos, dado que se adquirieron de segunda mano mediante el denominado programa *CX*, siendo gradualmente modernizados en España, aunque sin llegar a alcanzar los estándares del resto de la flota.

El Ejército del Aire compró en 1995, a través del citado programa *CX*, un lote de 24 *Hornet* monoplazas, procedentes de los *stocks* de aparatos de la *US Navy*, y el *USMC (United States Marine Corps)*. De estos, 13 estaban en servicio en el momento de adquirirse, y los otros once, ya dados de baja, se eligieron posteriormente entre los que se encontraban almacenados al aire libre en el desierto de Arizona. Toda la flota fue dotada de turbinas *F404-GE-400* nuevas, y 22 de los aparatos, empezando por los procedentes del desierto, fueron sometidos a un proceso de modernización y regeneración en la Estación Naval de Oceana (Virginia). Estos trabajos resultaron

fundamentales para afrontar después las duras condiciones de Gando, tal como expone su actual máximo responsable, el coronel Fernando Torres: «La base 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 alta tasa de corrosión, que afecta tanto al material como a las infraestructuras de la base».

El 462 Escuadrón cuenta con una docena de pilotos, más algunos otros cualificados, conocidos como «agrega-

dos», que son los tenientes coroneles y el propio coronel jefe del Ala 46. Como todos los pilotos de *Hornet*, los del 462 reciben la cualificación de tipo en los 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, adquieren la aptitud para el combate *CR-1 (Combat Ready-I)*. Posteriormente, a través del trabajo día a día, pasan a las cualificaciones *CR-2* y *3*.

Además, y cada vez más habitualmente, los pilotos se trasladan 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 cualificados para operar los *EF-18M*.

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. «En Gando se realizan de manera autónoma todas las labores de mantenimiento de primer y

*Se cumplen 20 años de la llegada a Gando de los primeros F-18, procedentes del Ala 12*



Arriba, un caza F/A-18A armado con misiles AIM-9 Sidewinder. A la derecha, los armeros montan los misiles en las puntas de las alas. A la izquierda, un mecánico maneja una turbina desde la cabina de control del banco de motores.

segundo Escalón», explica el oficial al mando, el comandante Daniel Pérez Dasí, un experimentado piloto de F/A-18. Con ello, añade, «tratamos de evitar al máximo los traslados de los aparatos a la Península, que solo se llevan para trabajos de reparación de tercer Escalón a la Maestranza Aérea de Albacete y, ocasionalmente, a los centros industriales, como los de Airbus».

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, los aparatos del Ala 46 despliegan, a menudo, en el polígono de las Bárdenas Reales (Navarra) para realizar ejercicios de tiro real. Además, participan en los principales ejercicios del MACOM, como el *Sirio* y el *Tormenta*, e incluso internacionales, como el *Anatolian Eagle*, en Turquía, o el *Atlas*, en el que los «halcones» han volado hasta al vecino Marruecos.

El Escuadrón tiene una importante participación en los *Disimilar Air Combat Training* (DACT), ahora designados como *Ocean Sky*, uno de los ejercicios más importantes del calendario anual y

*Se están realizando trabajos de mantenimiento mayor para extender la vida de los aviones hasta el año 2025*

## El 462 Escuadrón cuenta con una docena de pilotos y en el Grupo de Material trabajan unos 200 especialistas

que tiene como escenario las Islas Canarias, con la participación de otros aparatos de la OTAN.

En el sur del archipiélago el Ejército del Aire dispone de una amplia zona de entrenamiento, la *Delta-79* (240 por 150 millas marinas, aproximadamente), una de las más grandes de Europa, que permite practicar los combates aire-aire en todas sus variantes, sin limitaciones de velocidad o de altura, así como el lanzamiento de chaff y bengalas. Siempre se aprovechan los tramos de costa de las islas que menos perturbe la tranquilidad de la población. En suma, una intensa labor que ha llevado a acumular al Escuadrón en los *C.15A*, hasta la fecha, unas 44.000 horas de vuelo.

Los «halcones» están armados con los misiles aire-aire infrarrojos *AIM-9J Sidewinder* de corto alcance, y con los de medio de guía radar *AIM-7 Sparrow*. Además, cuentan con el cañón interno *M61A1* de 20 mm.

En el campo aire-suelo, se han ido adaptando gracias a los desarrollos del CLAEX (Centro Logístico de Armamento y Experimentación), que se han aplicado, tanto en su sede en Torrejón como en Gando, mediante el montaje de cableado adicional, entre otros sistemas. Uno de los elementos fundamentales ha sido la integración del designador láser *Lince*, que facilita operar con armamento «inteligente», como son las bombas *GBU-10* y *16*, y con los misiles aire-suelo *AGM-65G Maverick* de guiado infrarrojo. Otra mejora adaptada a los aparatos, también gracias al CLAEX, es la capacidad para operar con las gafas de visión nocturna.

### VIDA OPERATIVA

La gran actividad de los *C.15A* y las referidas duras condiciones ambientales han pasado factura de desgaste a este material, hasta el punto de dejar, hace un par de años, la disponibilidad de la flota



La base aérea de Gando cuenta con varios refugios reforzados en los que se alojan los cazabombarderos *F/A-18* que prestan servicio en el 462 Escuadrón.

en mínimos. Para hacer frente a este problema el Ejército del Aire ha desarrollado un plan de choque, que pasa por una serie de trabajos de mantenimiento mayor de las células, en los que intervienen, además del personal de la base, los especialistas de la Maestranza de Albacete y del MALOG (Mando Logístico), y los de la empresa Airbus DS. El objetivo es poder mantener en servicio parte de la flota hasta al menos

la segunda mitad de la próxima década. «Esperamos volver a contar con la mayoría de los aparatos. Estamos ya viendo el final del túnel, a medida que vamos acabando estos trabajos para extender la vida operativa de cada avión en unas 1.000 horas de vuelo», comenta el comandante Pérez Dasí.

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 detectar 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, especialmente del situado en el fuselaje.



Un piloto revisa la documentación técnica del avión, con uno de los mecánicos, antes de iniciar una misión.

Texto y fotos: Julio Maíz