

ALA 11

Morón de la Frontera
(Sevilla)



El Ala 11 actual es fruto de la fusión de dos de las unidades de reactores más legendarias del Ejército del Aire español. Una de ellas es la antigua Ala/Grupo 21, moradora permanente de la base de Morón de la Frontera (Sevilla), especializada en ataque al suelo y que en su pasado voló el Saeta, el F-5 y el C-101; esta unidad aportó al Ala 11 su base, su personal y sus aviones, así como el emblema e indicativo radio de su único escuadrón, ambos basados en el “Gallo de Morón”. De la anterior Ala 11, basada en Manises (Valencia) donde volaron el Mirage III y el F-1, se tomó la denominación y el emblema del Ala y la tradición heredada de la *Patrulla Azul*

que liderada el as español Joaquín García Morato durante la Guerra Civil Española.

El F-18 llegó en 1996 a la entonces Ala 21 de Morón. Se trataba de Hornet distintos a los de Zaragoza y Torrejón, pues habían sido comprados como excedentes del inventario de la US Navy aunque sus motores eran nuevos, y que son conocidos en el seno del Ejército del Aire como “CX”. Además, lucían un esquema de pintura basado en distintos tipos de camuflaje, lo que contrastaba con el color gris de los aviones de las otras unidades españolas de F-18. El Hornet ha volado en Morón en el Escuadrón 111 del Grupo



Avión con una inusual configuración limpia (sin cargas exteriores).
En la parte externa de los timones lleva el emblema del Ala, mientras
que el interior (no visible) lleva el del Escuadrón.



11 que a su vez está encuadrado en el Ala 11. La base de Morón de la Frontera fue designada como la primera destinataria del nuevo EF-2000, lo que obligó a que de una forma gradual entre los años 2001 y 2002 el Ala 11 hiciera entrega de todos sus F-18 al Ala 46 de Gando (Gran Canaria).

Si hay algo que ha caracterizado desde siempre a los *Gallos de Morón* es el haber centrado su trabajo de una manera casi obsesiva en extraer el máximo rendimiento del sistema de armas asignado por modesto que este fuera. El hecho de no haber contado nunca con los avio-

nes más modernos o los de mejores características, ha provocado que pilotos y mecánicos hayan hecho gala permanentemente de una extraordinaria ilusión y empeño profesional que les permitiera estar operativamente a la altura de otras unidades dotadas con mejores medios.



EPÍLOGO

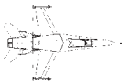
El F-18 como compañero

La palabra compañero es la preferida por sus pilotos para referirse al F-18, y yo no voy a ser una excepción. La razón de ser de este libro se encuentra en la deuda contraída con el Hornet a lo largo de diez años y más de mil horas voladas juntos en las que no fue una simple máquina útil y fiable, sino el más fiel y leal compañero. Lo que sigue es la crónica de la trayectoria compartida por ambos durante una larga etapa de nuestras vidas.



La primera vez que vi su silueta fue en una fotografía de la hoy recordada revista *Flaps*, yo debía tener entonces unos 10 años de edad y él era un prototipo de formas futuristas llamado YF-17. En aquellos días yo ya soñaba con los aviones de combate, pero mi ilusión se paraba en aviones como el Mirage-III, otro de mis grandes amores, y ni la más osada de las ambiciones me hizo imaginar entonces que algún día coincidiríamos en el aire una vez que él hubiera dejado de ser un prototipo y yo un niño.

Pasaron muchos años, él se hizo realidad con el nombre de F-18 y yo me hice piloto de caza, y aunque los dos ya pertenecíamos al Ejército del Aire, él continuaba siendo un sueño aparentemente inalcanzable para un teniente como yo que acababa de dejar la Academia. En 1986, siendo piloto de F-5 en Morón, tuve al oportunidad de acudir a un festival aeronáutico en Gerona, y allí nos encon-



VOLANDO EN EL F-18 (1)

La primera sensación que se tiene al tomar asiento en la cabina del F-18 es la de disfrutar de un diseño ergonómico cercano a la perfección. La cabina es amplia, la visibilidad ilimitada, y todo está donde tiene que estar; si las cabinas de los aviones de combate fueran cómodas, ésta incluso lo sería. La puesta en marcha es sencilla y cuenta con la ventaja de que todos y cada uno de los equipos de a bordo se auto comprueban al activarse por primera vez, lo que permite aliviar la carga de trabajo del piloto. El rodar por las pistas es otra maniobra que se realiza con total facilidad pues su extraordinario radio de giro, como corresponde a un avión diseñado para moverse sobre la cubierta de un portaaviones, le otorga una maniobrabilidad en tierra excepcional.

Llegado el momento del despegue se prueban los motores al 80 %, ya que los frenos son incapaces de retener el avión si se utilizara el 100 %, y se avanzan posteriormente los gases hasta el máximo, incluyendo posquemadores, al tiempo que el avión comienza a moverse en su carrera. La aceleración es excepcional aunque no impresiona como en otros aviones como el Phantom, ya que está regulada por un ordenador que hace que sea muy progresiva y por lo tanto nada violenta. Una vez en el aire el avión continúa ganando velocidad y a partir de entonces se convierte en todo un instrumento de placer para el piloto. Lo primero que sorprenden son sus 32.000 lbs. de empuje (la misma potencia que un DC-9 de transporte de pasajeros), especialmente comparadas con las 6.000 lbs. del F-5 que los tenientes recién llegados de Talavera han volado con anterioridad. Esta increíble potencia permite

conservar una gran energía en virajes de hasta 7 G's y en trepadas verticales de miles de pies, lo que exige del piloto una excelente resistencia física. En caso de ser requerido por los controladores y disponiendo de una configuración liviana, el F-18 es capaz de trepar en el despegue hasta los 10.000 pies verticalmente. Otra característica sobresaliente es su diseño aerodinámico para volar con altos ángulos de ataque, y así en maniobras como el vuelo lento o las "tijeras" de combate se alcanzan de forma controlada y estable ángulos muy por encima de los 35° y velocidades por debajo de los 80 kts.

Tanto los mandos de vuelo como el de gases son *Fly by wire*, es decir están controlados por ordenador, lo que aporta una gran seguridad ante órdenes "inadecuadas" del piloto. Este mismo sistema filtra algunas sensaciones como la de la velocidad del avión en la palanca de mando, lo que obliga al piloto a controlar este parámetro constantemente a través de los indicadores. La resistencia estructural ante grandes aceleraciones (hasta 14 G's en casos límite) no se basa en la rigidez, sino precisamente en su flexibilidad, lo que hace que en los primeros vuelos sorprenda el observar desde la cabina el extremo de sus alas desplazándose permanentemente varios centímetros arriba y abajo. Los equipos electrónicos del avión convierten las comprobaciones mecánicas de los sistemas, la navegación, o la vigilancia del espacio aéreo, en una actividad muy relajada, disponiendo de mucha más información que la que el propio piloto puede asimilar. Su sistema de autocomprobación de equipos avisa al piloto si algo no funciona correctamente, y en caso grave es

