

75 años E.A.-40 años Ala 14

Implantando el Eurofighter

JULIO MAÍZ SANZ

COINCIDIENDO CON EL 75 ANIVERSARIO DE LA CREACIÓN DEL EJÉRCITO DEL AIRE, EL ALA 14 VA A CUMPLIR TAMBIÉN SUS PRIMEROS 40 AÑOS DE VIDA, YA PLENAMENTE LIGADA AL NUEVO CAZABOMBARDEO EUROFIGHTER (C.16), TRAS SU LLEGADA HACE UN AÑO Y MEDIO, LO QUE LA ESTÁ CONVIRTIENDO EN UNA DE LAS UNIDADES MÁS PUNTERAS DEL EJÉRCITO DEL AIRE.

PARALELAMENTE LOS PILOTOS DE LA UNIDAD, CON SEDE EN ALBACETE, ESTÁN REALIZANDO LOS ÚLTIMOS VUELOS A BORDO DEL MÍTICO CAZA GALO MIRAGE F-1, TRAS OPERARLO DESDE 1975 Y VOLAR CERCA DE 200.000 HORAS. LA BASE MANCHEGA ES UNA DE LAS MÁS ANTIGUAS DE ESPAÑA. INAUGURADA EN 1923, POR SUS INSTALACIONES HAN PASADO MÍTICOS AVIONES COMO LOS: AVRO 504, SB-2 KATTUSKA, CASA 2111, DOUGLAS DC-3 Y EL DHC-4 CARIBOU.

La implantación del C.16 en Albacete es uno de los proyectos claves del MACOM (Mando de Combate) para renovar la defensa aérea de España, lo que ha supuesto un gran reto para la Unidad. El trabajo se ha saldado, hasta la fecha, con la transformación del 142 Escuadrón al tipo, uno de los dos que componen el Grupo de Fuerzas Aéreas del Ala 14.

Buena prueba del éxito en la trans-

formación se hacía patente cuando se completaban sus primeras 1.000 horas de vuelo, en abril de 2013, cuando todavía no había transcurrido un año de presencia de este aparato en la Base Aérea (BA) de Albacete.

El proceso de implantación está centrado principalmente en la formación del personal, tanto del Grupo de Fuerzas Aéreas como del de Material, ya que en la base apenas se

han debido realizar obras, habiéndose adaptando las instalaciones que empleaba el F-1, o C.14M (Modernizados), al C.16 con unos costos muy moderados.

Desde el principio de la llegada del Eurofighter a Albacete el Ala 14 empezó a cumplir con estos los planeamientos de misiones que ordena el MACOM, lo que generó una intensa actividad aérea.



Vuelo en patrulla.
Foto: Ala 14.

Las reseñadas primeras 1.000 horas de vuelo se cumplieron durante un despliegue operativo realizado en el marco del ejercicio DACT (Dissimilar Air Combat Training), realizado en la BA de Gando (Gran Canaria). Además este ejercicio también contó con la presencia en Canarias, por última vez, de los Mirage F-1 del otro Escuadrón que forma el Ala 14, el 141, que se desplegaron en el Aeródromo Militar de Lanzarote. Así el pasado 23 de junio se procedió a la baja operativa oficial, aunque el Estado Mayor del Aire ha asignado horas de vuelo al referido 141 Escuadrón para volar estos cazabombarderos hasta fin de año.

Se habrá de recordar que los casi 40 años de historia del Ala 14 están totalmente ligados a este cazabombardero galo, que durante una déca-

da larga fue la espina dorsal de la aviación de caza y ataque del Ejército del Aire (EA).

UN PROYECTO CLAVE

Es muy importante citar que en medio de una de las peores crisis económicas de la historia de España, un plan de implantación como el del C.16 al Ala 14 se haya podido realizar, al menos parcialmente.

Con esta decisión el MACOM aumenta potencialmente su capacidad de acción, al tener dos bases equipadas con su más moderno aparato. Esta estrategia además consigue la siempre necesaria política de dispersión de un

«El proceso de implantación del C.16 en el Ala 14 está centrado principalmente en la formación del personal, tanto del Grupo de Fuerzas Aéreas como el de Material, sin apenas realizar obras en la base»

sistema tan vital para la Defensa de España.

La primera formación de Eurofighter con destino al 142 Escuadrón llegaba a Albacete el pasado 30 de abril de 2012. Se componía de cuatro aparatos procedentes de la BA de Morón de la Frontera (Sevilla), sede del Ala 11. Hay que recordar que en esta última base es donde se empezó a implantar el sistema Eurofighter en el EA allá por 2003.

Enseguida, la mañana del 2 de mayo, dos monoplazas o C.16, ya con el indicativo de radio "Dardo" de la Unidad manchega, realizaban la primera misión de entrenamiento junto a un par de C.14M.

Posteriormente han ido llegando más Eurofighter, con lo que en estos momentos estaría completa la dotación del 142 Escuadrón.

Estos Eurofighter conservan la numeración del Ala-11, ya que al menos oficialmente hablamos de aparatos destacados por parte de la Unidad con sede en Morón.

En el futuro el Ala 14 debería seguir recibiendo más Eurofighter para reequipar el 141 Escuadrón, con los que se convertiría en la primera Unidad del EA totalmente dotada con el aparato. En todo caso estamos ante un plan de futuro, muy ligado a una posible mejora de las condiciones económicas de España.

CONVERSIÓN DE UN VETERANO CUADRO DE PILOTOS

El proceso de conversión al tipo para los pilotos del Ala 14 comenzó



*En el futuro los pilotos de Eurofighter recibirán el nuevo casco HMSS.
Foto: Julio Maíz.*

la primavera de 2011, cuando se decidió que sería el 142 Escuadrón, “los tigres”, la primera Unidad del Ala 14 que se dotaría con el Eurofighter.

Para asumir este reto lo primero que se hizo fue seleccionar entre los pilotos de los dos Escuadrones a una docena que deberían formar a partir de mayo de 2012 el nuevo Escuadrón. Como en otros retos similares, se eligió personal con bastante experiencia como pilotos de caza y ataque, pero que a su vez tuviera por delante varios años de servicio activo en el Escuadrón. Así el perfil de los primeros profesionales era el de capitanes o tenientes a punto de ascender al primer empleo citado.

Un primer grupo de seis veteranos pilotos, cuatro capitanes y dos tenientes, fueron enviados a Morón de la Frontera a primeros de mayo de 2011. Nada más llegar a la base andaluza, estos iniciaron la formación en el manejo de los nuevos aparatos, siendo sus mentores el cuadro de profesores asignados al 113 Escuadrón, que es el Escuadrón OCU (Unidad de Conversión Operacional) del tipo en España.

La conversión, que consta de tres fases, dura seis meses. La primera fase es teórica, de un mes de duración, en la que a través de conferencias, programas *power point* y visitas a los talleres de mantenimiento se van analizando los diferentes sistemas del Eurofighter: turbinas, aviónica, armamento, etc. Uno de los mencionados pilotos nos comentaba: “El C.16 es un sistema mucho más complejo que el C.14, y sus capacidades y posibilidades mucho mayores, lo que hace necesaria una completa formación para poder sacar el máximo partido de los sistemas del aparato.”

Posteriormente el aprendizaje lleva a los pilotos al edificio de simulación de vuelo. Allí a lo largo de 10 sesiones, en los simuladores que adquirió el EA a la empresa española Indra, se completan las fases previas a las de vuelo. Durante estas sesiones se practica especialmente cómo solventar las situaciones de emergencias en vuelo.

Finalmente llega el momento de empezar los vuelos en los biplazas, o CE.16, del 113 Escuadrón, en total 5 o 6 misiones, antes de volar solos en los monoplazas; no debemos olvidar que hablamos de pilotos veteranos, algunos con en torno a 1.000 horas previas de vuelo en los C.14M.

La experiencia conlleva la inercia



*Revisando la documentación del aparato a volar.
Foto: Julio Maíz.*



*Los mecánicos de línea comprueban la configuración del aparato antes de lanzarlo.
Foto: Julio Maíz.*



*A pesar de su baja oficial, los Mirage F-1, en la foto el único de los biplazas operacional, volarán al menos hasta finales de 2013.
Foto: Julio Maíz.*

de intentar aplicar la larga costumbre de volar el Mirage, pero enseguida aprenden a gestionar las grandes posibilidades del Eurofighter. Los pilotos destacan especialmente las capacidades de información que dan las tres pantallas multifunción con las que cuenta el sistema C16, frente a la única que tiene el F-1M.

Posteriormente los “nuevos” pilotos se incorporaron al 111 Escuadrón, que también tiene sede en Morón, para continuar su formación en una Unidad operacional. El Escuadrón además realiza las vitales misiones de policía aérea o Quick Reaction Alert/alerta de reacción rápida (QRA), con las que se protegen nuestros cielos ante cualquier amenaza externa o interna.

Durante su estancia en el Escuadrón, los pilotos del Ala 14 participaron en los ejercicios Tactical Leadership Programme/programa táctico de líderes de formación (TLP) que tienen sede en Albacete, en el rol de bando rojo, y en el DACT-2012. En este último ejercicio, uno de los más im-



*Un piloto de Eurofighter con su equipo de vuelo completo.
Foto: Julio Maíz.*

portantes de defensa aérea que se celebran en España, se cuenta con la importante participación de medios como los AWACS de la OTAN, aviones cisternas y la participación de cazabombarderos extranjeros.

Posteriormente a estos seis primeros profesionales le siguió otro grupo compuesto por un comandante, un capitán y cuatro tenientes, que solo pasaron los seis meses de la fase de transformación del

«En la mañana del 2 de mayo, dos monoplazas o C.16, ya con indicativo de radio “Dardo” de la unidad manchega, realizaban la primera misión de entrenamiento junto a un par de C.14M»

113 Escuadrón, antes de volver a finales de abril de 2012 a Albacete. Esta formación ha servido para completar la conversión de una docena de jefes y oficiales, incluido el nuevo jefe del Escuadrón, el comandante Carlos Parallé, que configuran en estos momentos el personal de vuelo del 142 Escuadrón. A estos se les añadieron dos pilotos procedentes del Ala-11 con gran experiencia en el aparato, un capitán y un comandante. Este último profesional, además de tener la cualificación de piloto de instrucción del C16, asumió la jefatura del Escuadrón de

Mantenimiento del sistema en Albacete. Se trata de una unidad de reciente constitución, creada en el seno del Grupo de Material del Ala 14.

LOS IMPRESCINDIBLES MECÁNICOS

El otro gran reto al que se enfrentaba el Ala 14, cuando se le ordenó transformar su material de vuelo del F-1 al Eurofighter, fue la de lograr que su Grupo de Material pudiese asumir lo antes posible la labor de hacer viable que el aparato pudiese operar autónomamente desde Albacete.

Para realizar esta ardua tarea el Grupo, además de supervisar la transformación de sus instalaciones, ha tenido que recalificar a su personal para operar con el C.16. Cabe recordar que éste se enfrentaba a asumir el gran salto generacional de dar servicio a un caza de tercera generación a hacerlo a uno que se sitúa entre cuarta y quinta generación, según la fuente.

En este sentido es de resaltar la ayuda prestada por el Grupo de Material del Ala 11 que ha logrado transmitir a sus colegas de Albacete su importante experiencia acumulada trabajando a lo largo de una década con el sistema.

El primer paso se dio en marzo de 2011, cuando un total de 13 veteranos suboficiales mecánicos de Albacete se trasladan a Morón, donde se incorporan al Escuadrón de Mantenimiento del Ala-11. Allí tras realizar el curso general de familiarización con el avión, impartieron el específico de sus respectivas especializaciones. A renglón seguido se integraron en las distintas escuadrillas y talleres del Escuadrón

de Mantenimiento del Ala 11, a fin de cubrir plenamente las diferentes especialidades que aseguran la operatividad del Eurofighter: aviónica general y de ataque, célula de combustible, mandos de vuelo, electricidad e hidráulica, a las que se suman las propias de los armeros: escape (sistema asiento eyectable Martin Baker Mk.16), sistema de armamento del avión y las de armero de línea.

Respecto a la prominencia de la aviónica, uno de los ingenieros del Grupo de Material nos comenta: “Además de las especializaciones propiamente de esta, la general y la de ataque, en el Eurofighter la aviónica se impone en todos los sistemas del aparato. Así podemos hablar de un cazabombardero plenamente computerizado”.

«La conversión para los pilotos del Ala 14 comenzó la primavera de 2011, cuando se decidió que el 142 Escuadrón, “los tigres”, sería la primera unidad del Ala 14 que se dotaría con el Eurofighter»

El C.16 es un aparato muy complejo que cuenta con herramientas de diagnóstico para todos los distintos subsistemas, tanto embarcadas como en tierra. Esta tecnología origina a veces un difícil trabajo de diag-

nóstico de averías, que contrasta con las del sistema C.14, cuyas averías son más ‘clásicas’, como pueden ser las de célula o hidráulica”.

La integración de los primeros mecánicos en el Ala 11 consiguió además un doble objetivo, el de aprendizaje y el de determinar qué herramientas y otros útiles de talleres eran

*Primer plano de uno de los Eurofighter asignados al Ala 14.
Foto: Ala 14.*

necesarios para trabajar con los C.16, a fin de encargarlos para tenerlos disponibles cuando llegasen a Albacete.

Otro de los pasos se dio en noviembre de 2011, cuando llegaron a Albacete procedentes de Morón un grupo de especialistas del Ala 11, formando una comisión delegada. Estos profesionales impartieron en tierras manchegas los aludidos cursos de familiarización y de las referidas especializaciones del C.16 a unos 60 de sus compañeros del Ala 14. Entre enero y el 30 de abril de 2012, esos sesenta mecánicos más un ingeniero se desplazaron a Morón. Mientras en Albacete se impartió un segundo curso a cargo también de los especialistas de la Sección de Ingeniería y Calidad del Ala 11.

La puesta de largo se produce con la reseñada llegada de los cuatro primeros Eurofighter a Albacete, destacados por el Ala 11 más su personal de apoyo para participar en un TLP. Paralelamente todos los militares del Ala 14 que estaban destacados en Morón volvieron a Albacete para hacerse cargo de los aviones que llegaban. La llegada de estos permitió transmitir su experiencia acumulada al resto de sus compañeros de Albacete, tras integrarse a las diferentes secciones de la nueva Escuadrilla de Revisiones y Reparaciones para mantenimiento del C.16.

Según nos comenta el referido ingeniero de la Sección de Ingeniería del Grupo de Material, "Fue el momento decisivo, ya que por primera vez en Albacete se iba a dar sostenimiento al Eurofighter, aunque supervisados por los especialistas del Ala 11, que estuvieron presentes en nuestra base durante el mes que

duró el TLP. Al final, tras su partida, asumimos ya en solitario la tarea de dar el mantenimiento a los C.16 destacados en el Ala 14".

Cabe recordar que si bien se han incorporado al Ala 14 mecánicos de otras unidades y este año han llegado a Albacete mecánicos nuevos, directamente procedentes de la Academia Básica de Suboficiales de León, el peso casi total corre a cargo del personal de la base, que en un plazo muy corto se ha reconvertido para operar el nuevo sistema.

En lo que se refiere al armamento, como veremos después, el C.16 utiliza sistemas de misiles aire-aire diferentes a los que utiliza el Mirage, que es básicamente el AIM-9 Sidewinder, por lo que la transformación del personal de armamento se ha tenido que extender también, de momento, al misil Iris-T.

Progresivamente, tras la baja administrativa del avión galo, todo del personal del Escuadrón de Mantenimiento y la Sección de Ingeniería y Calidad se ha ido incorporando totalmente al trabajo en el sistema C.16.

Las labores de

«Un primer grupo de seis veteranos pilotos, cuatro capitanes y dos tenientes, fueron enviados a Morón de la Frontera a primeros de mayo de 2011. Nada más llegar a la base andaluza, estos iniciaron la formación en el manejo de los nuevos aparatos, siendo sus mentores el cuadro de profesores asignados al 113 Escuadrón, que es el Escuadrón OCU (Unidad de Conversión Operacional) del tipo en España»

mantenimiento en el C.14 han pasado a ser marginales, a la espera de su baja definitiva, aunque sin dejar de asegurar el mantenimiento de la flota y total seguridad de vuelo del puñado de Mirage que todavía vuelan.

Actualmente el personal asignado a las dos citadas unidades asciende a casi 300 militares, a los que se suman en torno a 40 civiles, que junto a sus compañeros del Escuadrón de Abastecimiento componen el Grupo de Material, que actualmente manda el teniente coronel Alberto José Martín Sola.

Con este personal el Grupo de Material del Ala 14 ha puesto en marcha sus propios planes de instrucción, aunque todavía para la formación de especialistas de sistemas se recurre al Ala 11, pero sobre todo asegura poder operar con los C.16 destacados, que además son en general de los últimos entregados por la empresa y todos de la denominada T2.

Las capacidades del Grupo van desde la compleja tarea de lanzar los C.16 por parte de los mecánicos de línea, hasta las de gestión de averías y mantenimiento ML1 (1º Escalón), comenzándose ya a adquirir capacidad en ML2 (2º Escalón). A nivel de inspecciones de avión, los trabajos que entraña la primera “gran” inspección del avión, hasta que se cuente con todo el material necesario en Albacete y se le asigne esta tarea al Ala 14, se realiza por parte de los compañeros de Morón de la Frontera.



Realizando un vuelo virtual.
Foto: Julio Maíz.

SIMULADOR DE VUELO

Desde el pasado mes de febrero el Ala 14 cuenta con un avanzado Simulador de Vuelo, desarrollado e instalado por una serie de empresas españolas encabezadas por Indra.

Atrás quedaba una laboriosa tarea iniciada en agosto del 2011 y que acababa a finales de 2012, cuando se empezó a utilizar el simulador en fase de pruebas, que ha sumado el trabajo y la coordinación entre el Ala y las empresas que realizaron los trabajos, optimizando el empleo de los decrecientes recursos económicos con que actualmente cuentan las Fuerzas Armadas.

Todo ello se ha conseguido gracias a la adecuación de las instalaciones ya existentes en la Base, sin que esto haya supuesto reducción alguna en las prestaciones del Simulador y cumpliéndose los plazos establecidos para la entrega de la obra.

El Simulador entregado forma parte del sistema de entrenamiento avanzado ASTA (Aircrew Synthetic Training Aid). Cassidian como contratista, e Indra como subcontratista se han responsabilizado de todas las actividades de instalación y puesta en marcha de este entrenador de cabina y de la estación interactiva de piloto (Cockpit Trainer / Interactive Pilot Station – CT/IPS-E).

El resultado final en el entrenamiento de un piloto que realiza parte de sus horas totales de vuelo en el Simulador, es complementario al obtenido con horas de vuelo real, lo cual se traduce en una reducción en el gasto económico que supone el mantenimiento de la aptitud de vuelo de un piloto y en su importancia para la seguridad de vuelo.



Aterrizando en la Base Aérea de Los Llanos. Al fondo se puede ver uno de los característicos refugios con los que cuenta la instalación.
Foto: Julio Maíz.

UN PLAN DE TRABAJO DIARIO

La organización del importante trabajo de mantenimiento en el C.16 se organiza mediante un *briefing* diario, a primera hora de la mañana, una práctica a la que se acostumbraron durante la estancia en el Ala 11 y que se ha pasado también a Albacete.

A las reuniones matinales asisten jefes de control técnico, el de la Escuadrilla de revisiones y reparaciones, jefe de Ingeniería y calidad, y personal de las diferentes especializaciones que siguen la evolución de cada uno de los aviones, planificando los trabajos a realizar según marcan los programas de material

La idea es ordenar el trabajo para mantener una operatividad de la flota

constante, teniendo en cuenta los plazos que quedan para las inspecciones, así mismo se busca detectar los cúmulos de averías. La misión es, obviamente, poner a disposición del Grupo de Fuerzas Aéreas el mayor número posible de aparatos para cubrir al máximo las necesidades de este.

Por otro lado, en la anexa Maestranza Aérea de Albacete (MAESAL), aneja a la BA de Albacete, se recibía, el pasado 21 de febrero por primera vez, un C.16 para iniciar los trabajos de 3º Escalón.

Hasta esa fecha, el MAESAL había realizado el mantenimiento de diversos módulos de dichos cazas, pero nunca había recibido un avión completo a estos efectos.

Con esta actuación el Ejército del Aire sigue con su política de uso de medios orgánicos, lo que asegura la vital independencia operativa, además de un importante ahorro económico.

Así, la instalación técnica manchega que ejercía de Cabecera Técnica para el C.14 y que está adquiriendo capacidades de 3º Escalón de C.16, ofrece la consiguiente ayuda al Ala 14 por su cercanía, ya que aunque hablamos de unidades diferentes, las relaciones profesionales son habituales, más allá de la reunión anual de Ingeniería y Logística que convoca el MALOG.

Volviendo a la BA, el plan de implantación no conlleva construir nuevas instalaciones en Albacete. Los hangares y refugios del Ala 14 acogen perfectamente el tamaño de los C.16, y solo ha sido necesaria la adecuación de algunos hangares y talleres al nuevo sistema de armas, mucho más complejo.

«Otro gran reto para el Ala 14 fue el de lograr que su Grupo de Material pudiese asumir lo antes posible la labor de hacer viable que el Eurofighter operase autónomamente desde Albacete»

Finalmente cabe señalar que la empresa española Indra acabó de montar a finales de 2012 en la BA manchega un simulador de vuelo del Eurofighter CT (Cockpit Trainer).

UNA GRAN ACTIVIDAD

Las misiones más básicas que se realizan son las salidas diarias, tanto diurnas como nocturnas, para “combatir” 2 contra 2, y hasta junio de 2013, con los F-1M, o realizar operaciones conjuntas con ellos.

También, y aprovechando las zonas Delta próximas, incluida la 98 que abarca la zona de la BA, se realizan continuos entrenamientos de combate con los EF-18 Hornet de las Alas 12 (Torrejón de Ardoz-Madrid) y 15 (Zaragoza). Además de con los Hornet, también se miden, o se integran con los Eurofighter del Ala-11, dentro de los ejercicios que planifica el MACOM, y en los que también intervienen aviones de Electronic Warfare/Guerra electrónica (EW) y de reabastecimiento en vuelo del 47 Grupo Mixto.

Cabe también mencionar los “enfrentamientos” con los Harrier de la Armada, aprovechando su ocasional participación en el exigente ejercicio TLP.

También el Escuadrón ha participado en el ejercicio anual Sirio, realizado el pasado mes de abril, que es el más importante de los que planea y dirige el MACOM.



*Un Mirage F-1 listo para ser lanzado.
Foto: Julio Maíz.*



*La flota de Mirage F-1 es preservada y mantenida ante su eventual venta a otro país.
Foto: Julio Maíz.*

Las misiones que se realizan son de todo tipo: aire-aire y aire-suelo, formación de Composite Air Operation/operaciones combinadas aéreas (COMAO), o la escolta o ataque de *slow mover* (aviones lentos).

Desde primeros de este año algunos de los participantes extranjeros en el TLP exprimen más las posibilidades que da un centro de excelencia como es la BA de Albacete y su mencionado excelente entorno, y organizan salidas matinales para realizar misiones conjuntas o de "combate" con/contra otros aparatos, tanto del Ala 14 como de otras Alas de caza del EA. Así durante el TLP 2013-2 han sido los Mirage 2000 franceses quienes han explotado esta oportunidad, y durante el 2013-1 fueron los F-15C de la USAFE.

En este campo de ejercicios bilaterales también se han realizado unos breves ejercicios tipo DACT, en el marco del programa europeo Eurofighter, con los Eurofighter de la *Aeronautica Militare* italiana, incluido el realizado el 7 de agosto contra aparatos del 36º Stormo (Ala).

El pasado 1 de febrero los C.16 del 142 Escuadrón empezaban a realizar misiones QRA, con lo que el Ala, tras un breve paréntesis desde que el 31 de octubre de 2012 los C.14M dejaron de prestarla, volvía a asumir esta función.

Estamos ante una misión básica de los Eurofighter, que los demás socios del programa: alemanes, italianos o los británicos de la RAF también han ido asumiendo, incluyendo la protección de los cielos de Londres durante los pasados Juegos Olímpicos de 2012.



El cockpit del Eurofighter tiene tres pantallas digitales multifunción.
Foto: Julio Maíz.



UN APARATO DE UNA ALTA CAPACIDAD DE COMBATE

El Eurofighter opera con un sofisticado y altamente integrado Subsistema de Ayudas Defensivas (DASS), el radar multimodo Captor, el sistema de búsqueda y seguimiento por infrarrojos PIRATE y una importante potencia de fuego, entre otras capacidades.

El cazabombardero, gracias a sus 13 puntos duros para anclaje, puede llevar hasta 7.500 kg. de armamento, equipos y depósitos suplementarios de combustible. Así, puede operar en cualquier misión con cuatro misiles aire-aire de medio alcance y dos de corto alcance, dejando otros siete puntos libres para llevar otros equipos.

Actualmente los C.16 del EA están básicamente equipados, para el rol de defensa aérea con los misiles estadounidenses *Advanced Medium-Range Air-to-Air Missile/Misil aire-aire avanzado de medio alcance*, (AMRAAM) Hughes/Raytheon AIM-120C. Respecto a los misiles de corto alcance, llevan los de reciente diseño y fabricación europea *Infra Red Imaging System Tail/thrust Vector-Controlled Iris-T*, con los que se ha ido sustituyendo a los estadounidenses AIM-9 Sidewinder, que se integraron inicialmente en el Eurofighter.

Quedará para un futuro próximo la utilización del misil de medio/largo alcance Meteor, cuya fase de integración al Eurofighter se iniciará en breve, tal y como se firmó el pasado 18 de junio en el marco del salón de Le Bourget, entre la industria y el consorcio NETMA, que forman las cuatro naciones europeas para gestionar el proyecto común.

Respecto a su capacidad aire-suelo, se les va instalando progresivamente. De momento los C.16 tienen capacidad para lanzar bombas guiadas por láser GBU-10 y 16, aunque provisionalmente la designación del blanco debe ser realizada por otro avión o los equipos TACP.



Un Eurofighter saliendo de uno de los refugios.
Foto: Julio Maíz.



El Eurofighter cuenta con un modernísimo sistema de diagnóstico de averías.
Foto: Julio Maíz.



*Volando sobre
Castilla-La Mancha.
Foto: Ala 14.*

En este aspecto de la capacidad de ataque, tanto el EA como los otros socios han observado muy de cerca la experiencia de la RAF en Libia. Por otro lado se ha realizado ya en una prueba bajo responsabilidad de Casidian España el lanzamiento de una bomba inteligente Enhanced Paveway IV EGBU-16 sobre una zona de entrenamiento en Reino Unido. Este proyectil de guiado dual por láser y GPS, de 454 Kg. de peso, ha sido seleccionado ya por España.

Otro armamento que se integrará al aparato es el misil de crucero germano-sueco Taurus KEPD 350, ya operativo en los Hornet del EA.

LOS MIRAGE F-1 Y EL 141 ESCUADRÓN

El anterior coronel del Ala, coronel del Cid, comentó en julio de 2012 que todos los Mirage F-1 del Ala pasaban a estar encuadrados en el 141 Escuadrón. Así mismo afirmó que los Eurofighter no relegarán totalmente a los Mirage F-1M, dado que permanecerán en servicio hasta finales de 2015 o 2016, pero a principios de 2013 el JEMA, ante los nuevos severos recortes presupuestarios, anunció el cambio de planes y que se darían de baja este año.

«Los hangares y refugios del Ala 14 acogen perfectamente el tamaño de los C.16, y solo ha sido necesaria la adecuación de algunos hangares y talleres al nuevo sistema de armas, mucho más complejo»



*Los pilotos del 141
Escuadrón seguirán
volando los F-1
hasta final del año.
Foto: Julio Maíz.*

El fin de las operaciones del Mirage F-1 se producía el pasado 23 de junio durante una jornada de puertas abiertas. En todo caso hablamos de baja oficial, ya que paralelamente se asignó al sistema, y por ende al 141 Escuadrón, una serie de horas con las que mantener en vuelo en torno a una media docena de la veintena larga de F-1M existentes. Mientras, el resto de la flota mencionada se mantiene perfectamente preservada, realizando los preceptivos trabajos de mantenimiento, a la espera de un comprador.

La referida cifra de horas de vuelo, que se han programado hasta fin de

2013, no son para realizar misiones operativas sino para mantener los aludidos Mirage en vuelo, cara a su posible venta. Señalar que fuentes argentinas, que mencionó el grupo de prensa de defensa británico Janes, recogen el interés de la nación austral por los aparatos.

Así hasta la fecha no está definido el futuro de los pilotos del 141 Escuadrón, que de no haber existido la crisis se hubiera reequipado con más C.16, paralelamente a la transformación de estos. Obviamente se habrá de dar continuidad a la carrera de unos profesionales que todavía tienen un potencial medio de 6 o 7 años como pilotos de caza y ataque.

Mientras estos pilotos realizan las sesiones en el avanzado simulador del C.14 a fin de ayudar a mantener su cualificación, a las que se suman los vuelos en el Grupo de Escuelas de Salamanca a bordo de los C-101 del 741 Escuadrón de reentrenamiento.

De no haber existido los mencionados recortes económicos en el EA, habría sido factible mantener equipado el 141 Escuadrón con el F-1M, dado que tras su aludida modernización teóricamente podrían haber estado en servicio hasta al menos el final de la actual década. No olvidemos que Marruecos está finalizando un proceso de modernización integral de su flota de F-1, y mantendrá el sistema operativo durante al menos 15 años ■