

# 50.º aniversario del Ala 14

La Orden Comunicada n.º 125 de fecha 1 de junio de 1974 del jefe del Estado Mayor del Aire, teniente general Ramiro Pascual, creaba en la base aérea de los Llanos, una nueva unidad de caza de nuestro entonces Ejército de Aire y recibía la denominación de Ala 14. La elección de la ubicación no pudo ser más acertada, no solo por la facilidad de acceso a las áreas de entrenamiento de las tripulaciones y las instalaciones, que por aquel entonces ocupaba el Ala de transporte número 37, sino también por la especial relación que unía entonces, y sigue uniendo en la actualidad, a la ciudad de Albacete con su base aérea.

Un año más tarde, el 18 de junio de 1975, procedentes de Mont de Marsan, Francia, llegarían a Albacete los primeros aviones Mirage F-1, que servirían en el Ala 14 durante casi cuarenta años. El F1 era uno de los aviones de combate más modernos y capaces de su época, ideal para la misión de superioridad aérea, y su llegada obligó a modernizar la base, que por aquellos entonces tenía cerca de 50 años de vida, con nuevas instalaciones y servicios que se han ido ampliando y completando a lo largo de los años, principalmente tras la llegada del Eurofighter en 2012, aeronave que de nuevo exigió importantes inversiones para adecuar la base a sus exigentes estándares de calidad.

Gracias a sus dos aeronaves, el F1 y el Eurofighter, el Ala 14 lleva 50 años participando de forma activa y de manera permanente en la defensa del espacio aéreo de soberanía nacional, contribuyendo de manera destacada a la acción conjunta de las Fuerzas Armadas, proyectando estabilidad allí donde se ha requerido, desde Alaska, EE.UU., hasta Emiratos Árabes Unidos pasando por los países bálticos, y prestando un destacado apoyo a la acción del estado.

Pero si los sistemas de armas son fundamentales para poder llevar a cabo la misión, aún más importante es el personal que con su dedicación, abnegación, entrega y trabajo diario ha mantenido un altísimo nivel de excelencia durante todo este tiempo. Miles de aviadores, que desde los diferentes puestos de trabajo del Ala 14, han contribuido a que sea lo que es hoy en día, una de las grandes unidades del Ejército del Aire y del Espacio que goza de un enorme prestigio internacional, acreditado a lo largo de los años en los innumerables despliegues en ejercicios y operaciones reales dentro y fuera de nuestras fronteras.

En un momento como este, no podemos olvidarnos de los que nos dejaron en el cumplimiento de su compromiso con la Patria, 17 aviadores que lo dieron todo por el Ala 14 y por el Ejército del Aire y del Espacio, que con nuestra Virgen de Loreto velan por nuestra seguridad desde los cielos y seguro que están celebrando con nosotros este importante aniversario.

A continuación, algunos de los protagonistas que han vivido en primera persona estos cincuenta años de historia nos contarán en este dossier como ha sido la evolución del Ala 14, desde la llegada de los F1 hasta la última modernización de la unidad con los Eurofighter.

IGNACIO ZULUETA MARTÍN  
Coronel del Ejército del Aire y del Espacio

# Origen del Ala 14: la llegada del Mirage F-1

**JUAN PEÑALVER PÉREZ**  
**PEDRO GARCÍA GARCÍA**  
*Tenientes del Ejército del Aire  
y del Espacio (retiro)*

*C.14-44 en vuelo equipado con dotación de guerra electrónica.  
(Imagen: Tono Fernández Leonarte)*



El miércoles 18 de junio de 1975 a las 11:29h tomaban tierra en las recién remodeladas pistas de la base aérea de Los Llanos los cuatro primeros Mirage F-1 con los que se dotaba el Ala 14, eran el C.14-01, 02, 03 y 04, su indicativo «chico». Habían salido de Mont-de-Marsan a las 10:09 hora local y venían pilotados por el teniente coronel José Santos Peralba Giráldez y los capitanes Marco Antonio García Gea, Ángel Vieira de la Iglesia y José García Martínez. Al descender del avión, los cuatro aviadores fueron recibidos por el jefe del Mando de la Defensa Aérea, teniente general Julio Salvador y Díaz

Benjumea y por el coronel jefe del Ala 14 y de la base aérea de Albacete, Juan Zárate Martínez-Zárate, en uno de los momentos más emotivos y entrañables que se recuerdan en esta unidad. Unos momentos que supusieron un antes y un después para la base aérea de Los Llanos, a la que habían llegado sus nuevos inquilinos, y también para la propia ciudad de Albacete. Una nueva unidad de caza acababa de iniciar su andadura con paso firme en el Ejército del Aire, el Ala 14, y un mítico avión dio carta de naturaleza durante casi cuatro lustros a esta nueva unidad, el Mirage F-1.





El teniente general Julio Salvador saluda al capitán Gea, junto a ellos el coronel Zárate y el capitán G. Martínez. (Imagen: Archivo fotográfico de la base aérea de Albacete)

La decisión de dotar al Ejército del Aire con este nuevo sistema de armas se tomó en los primeros años de la década de los 70, cuando ya parecía que se había completado el proceso de modernización en cuanto a aviones de caza se refiere por parte del Ejército del Aire, y fue el resultado de la confluencia de una serie de factores, entre los que cabe citar la difícil situación geopolítica existente entonces como consecuencia de la Guerra Fría, la tensión e inestabilidad por la que atravesaban países del norte de África, y la política de diversificación de suministradores para la adquisición de material militar emprendida por el Ejército del Aire. El excepcional resultado que estaba dando el Mirage III, fabricado por la Marcel Dassault, en conflictos de Oriente Próximo, y el buen rendimiento en el Ala 11 (dotada con 30 de estos aparatos) fueron también sin duda aspectos importantísimos que debieron tenerse en consideración para aprobar la compra a la fábrica francesa del nuevo modelo que había entrado en servicio en l'Armée de l'Air en noviembre del 73 y que ofrecía ostensibles mejoras sobre el Mirage III, era el Mirage F-1. El primer paso para la creación de una nueva unidad de caza dotada con el más moderno material ya estaba dado.

El siguiente paso fue buscar una ubicación para operar con el nuevo sistema de armas. Desde un principio, atendiendo a la situación geográfica y disponibilidad de

***Orden Comunicada núm. 125 de fecha 1 de junio de 1974 del JEMA. «Se crea el Ala 14, que se estacionará en la base aérea de Los Llanos [...] esta unidad estará formada por una Jefatura de Fuerzas Aéreas con el Escuadrón núm. 141 dotado con material F-1...»***

espacio aéreo, ya se pensó en la base aérea de Los Llanos, donde se asentaba el Ala 37 de transporte. La idea, hasta mediados de marzo de 1974, era la creación de una unidad de caza en Albacete dotada con dos escuadrones, uno de Mirage III procedentes de Manises y otro de Mirage F-1 de nueva adquisición, mientras que el Ala 37, dotada con 12 aviones T-9 Caribou, cambiaría su despliegue a la base aérea de Villanubla. Así se ponía de manifiesto en escrito del Jefe del Estado Mayor del Aire (JEMA) Ramiro Pascual, de fecha 14 de marzo de 1974.

Sin embargo, tan solo dos meses y medio más tarde, se publica la Orden Comunicada n.º 125 de fecha 1 de junio de 1974 del JEMA, el general Ramiro Pascual.

En ella ya no se menciona el escuadrón de Mirage III, y se dispone entre otras cosas que: «Por la adquisición de nuevo material aéreo y así aconsejarlo las necesidades del servicio, S.E. el ministro ha dispuesto: 1º. Se crea el Ala 14, que se estacionará en la base aérea de Los Llanos [...] esta unidad estará formada por una Jefatura de Fuerzas Aéreas con el Escuadrón n.º 141 dotado con material F-1». Unos días más tarde se designó al coronel Juan Zárate Martínez-Zárate como jefe de la base aérea de Los Llanos y del Ala 14 por O.M. 1789/74 de 18 de junio (BOA 74), convirtiéndose así en el primer jefe del Ala 14.

Fue entonces, a partir de junio de 1974, cuando comenzaron a diseñarse las líneas maestras que habrían de convertir una base con vetustas instalaciones sobre la que se asentaba una unidad de transporte en una moderna unidad de caza. Estaba todo por hacer y hubo que partir prácticamente de cero.

En lo relativo a personal, comienzan a publicarse las primeras vacantes, tanto para personal de vuelo rectorista como especialista, mereciendo especial mención los destinos en julio del 74 del teniente coronel Peralba, (primer jefe del recién creado 141 Escuadrón, aunque muy pronto pasaría a desempeñar la jefatura de Fuerzas Aéreas), y de los capitanes Gea y Vieira. Tres meses más tarde llegaron Martínez y Arruche. En diciembre y procedentes del Estado



Mayor llegaron los comandantes Ostos, Quintana y Vargas que pasarían a desempeñar las jefaturas del Escuadrón de Mantenimiento, 141 Escuadrón y Plana Mayor respectivamente. Todos ellos fueron piezas importantísimas en la puesta en marcha de la unidad que acababa de nacer.

En el apartado de infraestructura la tarea fue enorme ya que hubo que levantar nuevas instalaciones o adecuar y modernizar las existentes: acondicionamiento de pistas y plataforma de aparcamiento de aviones, balizaje, barreras de frenado, mejora de tacan y de la torre de control, hangares nuevos dotados con los talleres correspondientes, creándose los de 2.º escalón donde se llevaron a cabo reparaciones y revisiones periódicas de elementos de hidráulica, electricidad, instrumentos, motores, etc. planta de combustibles, de oxígeno, banco de pruebas de motor, barracón de alarma, etc. Lo cierto es que cuando llegaron los primeros aviones la mayoría de las obras, pese a la celeridad con la que se ejecutaron, aún no habían finalizado.

En enero del 75 marcharon a Francia los primeros especialistas que habían llegado destinados unos meses antes para realizar los cursos teórico y práctico del Mirage F-1, y en marzo lo hicieron el teniente coronel Peralba y los capitanes Gea, Vieira y Martínez, primero a Reims para la parte teórica y de simulador y luego a Mont-de-Marsan para la de vuelo. El 5 de mayo se recibieron los tres primeros aviones en Burdeos, y un día más tarde se soltó el capitán Vieira, el 12 de mayo lo hicieron Peralba, Gea y



Obras de mejora en las instalaciones. (Imagen: Archivo fotográfico de la base aérea de Albacete)

Martínez. El 5 de junio se recibió el avión núm. 4. Es precisamente en estos primeros días de junio del 75 cuando, a iniciativa del coronel Zárate, se diseñó y autorizó el emblema actual del Ala 14, obra de Francisco Díaz Vázquez.

En el mes de julio del 75 llegaron el C.14-05 y 06, y aunque este año ya no llegaron más aviones, la unidad comenzó a operar a pesar de las numerosas dificultades que se presentaban, tales como la falta de equipos de tierra, herramientas y repuesto, así como el déficit de personal que todavía se encontraba al 60% de la plantilla. Problemas que se intentaron solucionar como buenamente se pudo, muchas veces con pocos medios pero siempre con buena predisposición, muchas ganas, cierta dosis de ingenio y una carga considerable de horas de trabajo de todo el personal.



Los cuatro primeros F-1 a su llegada el 18 de junio de 1975. (Imagen: Archivo fotográfico de la base aérea de Albacete)



Primera Jornada de Puertas Abiertas del Ala 14. (Imagen: Archivo fotográfico de la base aérea de Albacete)

Asistimos en este segundo semestre del 75 a las primeras veces: primera misión (AAA) el 23 de junio con Vieira y Martínez, primera participación en un ejercicio (Red Eye VII) el 29 de julio, primera exhibición aérea (Vieira y Martínez) el 3 de octubre, primer estado de alerta parcial de seguridad desde el 20 de octubre hasta el 29 de noviembre y primer estado de prevención «alfa» entre el 22 y el 29 de octubre, por lo que, a pesar de que aún no estaba funcionando el servicio de alarma, el Ala 14 realizó este primer servicio con dos aviones en cinco minutos y otros dos en una hora durante los seis días que duró la situación de alerta real; primer vuelo nocturno (Peralba y Vieira) el 18 de noviembre, primera misión de tiro (aire-suelo) con Peralba, Gea, Vieira y Martínez el 2 de diciembre, primera

participación en un ejercicio combinado (Poop Deck) el 15 de diciembre con la VI Flota.

A partir de 1976, el Ala 14 comenzó una fase de crecimiento. Se llevó a cabo en abril de este año el primer despliegue a otra unidad (Morón) con cinco aviones y desde aquí el primer salto a Canarias con cuatro de ellos que participaron en el ejercicio Canarias. Un mes más tarde, en mayo, se alcanzaron las primeras 1000 horas, y el día 30 el Ala 14 participó por vez primera en el desfile del Día de las Fuerzas Armadas con cuatro aviones liderados por el teniente coronel Peralba. Durante este año siguieron llegando aviones hasta que el

7 de enero del 77 con la llegada del C.14-15 se completó la 1.<sup>a</sup> tranche. Tres días antes, el 4 de enero, tuvo lugar el fatídico accidente que costó la vida al capitán Gea cuando pilotaba el C.14-02. Fue el primer fallecido del Ala 14 en acto de servicio. También en este mes de enero del 77 tuvo lugar el relevo en la jefatura de la unidad, haciéndose cargo de la misma el recién ascendido a coronel José Santos Peralba Giráldez, perfecto conocedor de la misma, con lo que la continuidad en la gestión de la unidad estaba garantizada.

En marzo del 77 tiene lugar la primera visita oficial a la unidad de S.M. el rey Juan Carlos. También en el 77, por iniciativa del coronel Peralba y coincidiendo con la feria



El 20 de julio de 1979 la unidad cumple las 10000 horas de vuelo en Mirage F1. (Imagen: Archivo fotográfico de la base aérea de Albacete)





Entrega del Estandarte al Ala 14 por parte del alcalde de Albacete Salvador Jiménez el 9 de septiembre de 1979. (Imagen: Archivo fotográfico de la base aérea de Albacete)

de Albacete, se lleva a cabo por primera vez, un día de puertas abiertas, presentándose el Ala 14 ante el numeroso público asistente de Albacete y su comarca.

En febrero del 78 se alcanzaron las 5000 horas, intensificándose a partir de ahora la llegada de pilotos y especialistas, y en diciembre comenzó a funcionar el simulador de vuelo, lo que supuso que los pilotos ya no tenían que desplazarse a Francia. También a finales de este mes se entregó la obra del barracón de alarma, y el 3 de enero del 79 se activa el servicio de alarma con el comandante Eduardo González-Gallarza y el capitán Gutiérrez como pilotos, el brigada Jerónimo Suárez y el cabo 1.º Ernesto Blanco, como mecánicos; y el brigada Jesús Vaquero y el cabo 1.º Juan José Miranda como armeros.

En septiembre de este mismo año, el Ala 14 recibió su estandarte de manos del alcalde de Albacete Salvador Jiménez, concesión acordada por el pleno del Ayuntamiento de la ciudad, poniéndose de manifiesto, una vez más, la estrecha relación de amistad y cooperación entre ambas instituciones. Unos días antes, ya con una dotación de 24 aviones (1.ª y 2.ª tranche), se alcanzaron las 10000 horas de vuelo.

A finales de este 1979, con la llegada masiva de aviones de la 3.ª tranche y la incorporación de nuevos pilotos y especialistas se produjo la creación de un nuevo escuadrón, el 142 (indicativo «dardo»), siendo su primer jefe el comandante Montes de Undabeytia, aunque no va a ser hasta el 1 de abril del 80 cuando oficialmente empieza a funcionar como tal mandado ahora por el comandante Lozano, «el Súper», gran impulsor, por otra parte en este año, de la Patrulla Acrobática del Ala 14 que, hasta la designación de la Patrulla Águila como patrulla acrobática oficial del Ejército del Aire, participó en innumerables exhibiciones y festivales aéreos.

A partir de 1980, el crecimiento de la unidad tanto desde el punto de vista de aviones, personal e instalaciones resultó imparable, lo que supuso un aumento exponencial en el número de misiones y ejercicios en los que el Ala 14 participó, convirtiéndose en unidad de caza puntera del Ejército del Aire. El ingreso de España en la OTAN en 1982 trajo consigo, además de cumplir con la misión asignada dentro de nuestro territorio, la participación en múltiples ejercicios con otros ejércitos, el intercambio de escuadrones con nuestros aliados, el frecuente despliegue de nuestros aviones, siempre dispuestos, a cualquier lugar que se le mande. En definitiva, la apertura de un abanico de posibilidades que ni el más optimista hubiese vaticinado tan solo un lustro antes. Nos encontramos por tanto en este periodo de expansión con una serie de acontecimientos donde se puso de manifiesto el grado de madurez alcanzado por la unidad, logrado con la celeridad que caracterizó siempre al Ala 14 desde su nacimiento. ■



C.14-64 decorado con pintura tigre. (Imagen: Tono Fernández Leonarte)

# Hitos en la historia del Ala 14

**FERNANDO FERNÁNDEZ DE BOBADILLA Y HASTINGS**  
*General de brigada del Ejército del Aire y del Espacio (retiro)*



## **PILOTOS FUNDADORES DEL 142 ESCUADRÓN, 1 DE ABRIL DE 1980**

**Cap. Vidal, Cap. Díaz, Cte. Lozano, Cap. Abadía, Cap. Ruiz  
 Cap. Tobarra, Cap. Hernández, Cap. Valdés, Cap. Navarro, Cap Rincón**

*Pilotos fundadores del 142 Escuadrón en abril de 1980*

En cincuenta años, una unidad de combate del Ejército del Aire acumula un bagaje de hechos reseñables a la par que anécdotas vividas por sus componentes. Tratar de condensar estos en unos párrafos es difícil, pero intentaré ceñirme a los que viví y a los que empiezan a difuminarse con el tiempo, debido a que quienes los vivieron o ya no están o están retirados.

La unidad nació para ser la matriz y sede de un nuevo sistema de armas aéreo, el Mirage F-1 que se decidió comprar durante el proceso de modernización en el que el Ejército del Aire se embarcó en el segundo lustro de los 60 y el primero de los 70.

## **¿POR QUÉ SE ADQUIERE EL F-1?**

A finales de la década de los sesenta el Ejército del Aire se encontraba inmerso en un programa de modernización tanto de aeronaves e infraestructuras, así como el Sistema de Alerta y Control.

La flota de los F-86 Sabres, que constituía la columna vertebral, estaba completamente desfasada y la veintena de F-104 no era suficiente para cubrir las necesidades operativas.

La primera incorporación fue la del F-5 construido por CASA bajo licencia en tres versiones, seguida casi inmediatamente por los Mirage III y Los F-4C Phantom.



El Mirage III venía rodeado de una aureola por su actuación en la Guerra de los Seis Días en próximo Oriente. Era un avión versátil pero tenía unas limitaciones derivadas de su configuración de ala delta sin empenaje de cola.

Desde 1963 Marcel Dassault estaba trabajando en un nuevo avión que, sin perder las bondades del Mirage III, paliara en lo posible sus carencias. El resultado inicial fue el Mirage F-2 (F por flecha, ya que se cambiaba la configuración de ala en delta por una de ala en flecha) un avión biplaza de ala alta y diedro negativo. El fabricante por su cuenta y riesgo había comenzado, así mismo, el desarrollo de un avión monoplaza derivado del anterior pero de dimensiones más reducidas.

Las prestaciones del producto de esta aventura de Dassault llamaron poderosamente la atención de l'Armée de l'Air que encargó la construcción de cuatro prototipos. A pesar del accidente del prototipo 01 que le costó la vida al piloto de pruebas René Bigand, el interés siguió aumentando y se encargaron unos aviones de preserie.

El avión sería propulsado por un motor ATAR 950K era un derivado del ATAR 9C del Mirage III con algo más de potencia y permitiendo un empleo menos restrictivo del postquemador así como la posibilidad de seleccionarlo directamente desde el ralenti.

Las limitaciones que había tenido el EdA para el empleo de material no sólo procedente de la ayuda americana, sino en general cualquiera de procedencia de



*El C.14-66 en la cámara anecoica del C.E.V. de Istres durante la integración de los equipos de GEL*

los EE.UU., aconsejó la diversificación de las fuentes de adquisición. Con la buena acogida que el Mirage III había tenido y la predisposición de Francia a no entrar en restricciones de empleo animaron al EA a empezar unas aproximaciones y contactos que incluyeron el vuelo del nuevo avión en Francia realizado por los capitanes Juberías y Negrón.

La decisión inicial fue adquirir 15 aviones de los que uno se perdió antes del primer año falleciendo su piloto, el capitán Gea, uno de los cuatro primeros en volar



*El avión con la librea original*



*El avión con la librea intermedia*

el avión. Posteriormente se compraron diez más, uno de ellos para sustituir a I C.14-02 perdido en el accidente y así alcanzar la cifra de 24 unidades.

En 1978 se decide una tercera adquisición de Mirage F-1. Este paquete comprendería seis biplazas (CE.14 26 al CE.-14-31) y 42 aviones de la conocida como 3.ª Tranche y serían del modelo C los comprendidos entre los números de serie del 32 al 51 y del modelo E los que iban del 52 al 73.

Por razones que desconozco, en un momento determinado se decide despojar a los aviones del modelo E de toda la aviónica que tenía integrada e instalarle la misma que el C salvo el sistema de navegación inercial Ulyss 43. Eso sí conservarían la percha de reabastecimiento en vuelo que posteriormente daría pie a que el EdA recuperara esa capacidad perdida desde que se dieron de baja los KC-97 del 123 Escuadrón.

Con este número de aviones se toma la decisión de destinar los 22 últimos (los EE) y dos biplazas (30 y 31) al Ala 46 basada en Gando integrándose en el renacido 462 Escuadrón.

De esta manera quedaban configuradas dos unidades con tres escuadrones completos.

### INNOVACIONES CON LA INCORPORACIÓN DEL NUEVO AVIÓN

La llegada del nuevo avión en julio de 1975 supuso la incorporación de nuevos elementos y equipos que hasta la fecha no habían existido en ningún avión de caza del EA. Estos equipos eran tanto de índole y aplicación operativa como puramente aeronáuticos.

En lo operativo cabe destacar el visor que presentaba al piloto tanto información básica de pilotaje como de uso de las armas. Eran destacables las órdenes de interceptación y disparo que se generaban en combinación con el radar y que ayudaba de manera ostensible el empleo de las mismas. Esto incluía la «piper» compensada que facilitaba el uso del cañón en modo aire-aire.

Además del consabido TACAN el avión tenía un VOR/ILS que le permitía volar en la CAG dejando de lado los consabidos «punto a punto» que tantos quebraderos de cabeza daban.

El radar era una mejora del Cyrano II del Mirage III pero adolecía de una buena detección con desniveles de antena negativos, no es que no viera, es que veía demasiado y a pesar de las sucesivas mejora que se hicieron desde el radar original, el SYRAX, el Cyrano IV seguía siendo un

radar de impulsos con las limitaciones propias de estos sistemas. Los pilotos antiguos se acordarán del DATEP (dispositivo atenuador de ecos parásitos) que luego fue mejorado con el Gomme a Clutter para al final acabar en el modelo M y la inclusión de unas buenas EPM a partir de 1984.

Desde el punto de vista de manejo del avión los mandos de vuelo que estaban a caballo entre lo que eran los mandos puramente hidráulico-mecánicos y lo que en poco tiempo se convertiría en lo normalizado, es decir el *fly-by-wire* lo que permitía un manejo muy sencillo y dócil y un buen comportamiento del avión en toda gama de velocidades, además del acoplamiento de un piloto automático con unas prestaciones muy buenas para la época ya que era capaz de interceptar y seguir el localizador y la senda del ILS.

La visibilidad no era muy buena para un avión que se podría considerar a caballo entre la 2.<sup>a</sup> y la 3.<sup>a</sup> generación. Una curiosidad era que el avión usaba oxígeno para el funcionamiento del pantalón anti-G, y, además, a diferencia del Mirage II del Ala 11, la equipación del piloto fue de procedencia francesa.

### EL PROGRAMA DE GUERRA ELECTRÓNICA

Sin lugar a dudas, una de las cosas que caracterizó al Ala 14 a través de su avión fue el despertar al mundo de la guerra electrónica.

La oficina del PROAGE decidió a lo largo de 1983 incorporar al C.14 los equipos de guerra electrónica para autodefensa, apoyo y reconocimiento electrónico.

***Sin lugar a dudas, una de las cosas que caracterizó al Ala 14 a través de su avión fue el despertar al mundo de la Guerra Electrónica.***

Lo primero que se instaló fue un lanzador de señuelos de la factoría norteamericana Tracor. El ALE-40 V se convirtió en el primer dispensador integrado en un avión de combate del EA. Se dispuso semisumergido en el fuselaje a la altura de las quillas con un carenado que sobresalía ligeramente de la piel del avión. Se acabó así el llevar cartuchos de dipolos de un un solo uso en los aerofrenos.

El equipo permitía llevar una combinación de dipolos y bengalas y ser programado en tierra antes de la puesta en marcha. En cabina la UCC permitía seleccionar el tipo de señuelo que se iba a emplear y el disparo de un cartucho o una serie de ellos en intervalos programados con antelación.

Paralelamente, la comisión de seguimiento comenzó el estudio comparativo de equipos de diversa procedencia (norteamericanos, italianos y franceses) para comprobar sus prestaciones, cualidades, capacidad de ser adaptados al avión y la penalización que su instalación implicaría.

La lista final incluía una barquilla de autoprotección (BARAX) uno de escolta electrónica (CAIMAN) y una de reconocimiento electrónico (SYREL). Al final, se decidió prescindir del CAIMAN en favor de la adquisición de más BARAX llegando hasta los 25 (que posteriormente se convirtieron en 27 pero el cómo el autor de este artículo se la guarda) y tres SYREL (que igualmente se convirtieron en cuatro).

La adquisición implicaba la participación de dos empresas españolas (INISEL Y CESELSA) para la fabricación de algunos componentes, el montaje de los equipos y la posterior transferencia de tecnología y conocimientos para el posterior mantenimiento de los equipos. Simultáneamente CESELSA sería la encargada de la fabricación y puesta en funcionamiento de la estación de proceso en tierra (EPT) del subsistema SYREL.

Tanto el fabricante (Thomsom Y ESD) como l'Armée de l'Air ofrecieron la posibilidad de entregar los equipos vacíos en lo que a programación se refería y un compromiso de transferir sus programas para su carga pero sin acceso a ellos, o entregar los equipos vacíos en lo que



El C.14-47 decorado para la conmemoración del CD aniversario de la publicación del Quijote



a programación se refería y que fuera el EA el responsable del diseño y la carga de los programas. El envite estaba echado y la apuesta fue la arriesgada y valiente: ¡Vacíos!

La sección de Guerra Electrónica llevaba algunos años funcionando, pero ahora se enfrentaba a un reto difícil.

Para la integración de los equipos, el EA cedió un avión (C.14-66) a AMDDBA para instrumentar el avión (esta instrumentación fue adquirida por el EA y este avión fue profusamente usado por el CLAEX) y realizar todos los ensayos estáticos y dinámicos en la base aérea de Istres.

Terminado el proceso de homologación se comenzó la implantación de los equipos en todos los aviones de número de serie superior al 32 (3.ª Tranche) aunque el SYREL solo podría ser empleado por los aviones dotados de sistema de navegación inercial ya que el SYREL necesitaba los datos de posición para la geolocalización de los emisores.

Otro hito resaltable fue la asistencia de oficiales de GE del Ala a los ejercicios TRIAL MACE y TRIAL EMBOW como observadores para familiarizarse con los procesos de cara a una futura participación.

Los aviones modificados empezaron a incorporarse al Ala en 1987 e inmediatamente empezaron las pruebas de programación de manera que en un tiempo récord ya se empezaron a diseñar programas que parecía que funcionaban.

La Sección de GEL se dividió en células (radar, contramedidas activas y pasivas y la célula reconocimiento electrónico) El personal de la sección, tanto oficiales como suboficiales, pasó de tres a diez.

Se comenzó la participación en los ejercicios dirigidos por OTAN y en pocos años la unidad demostró una más que aceptable capacidad de generación de programas así como de realización de misiones ESM/ELINT.

Tiger Meet 2005



El siguiente paso fue la propuesta del cambio del alerador de amenazas BF que incorporaba el avión de serie por uno más completo y con capacidad, no sólo de identificación de las amenazas y presentación al piloto del estado de las mismas, sino además de reprogramación.

Se recibieron tres propuestas, el ALR-66 norteamericano y el ELT-156 italiano, ambos ya operativos, y un tercero que existía sobre el papel, el ALR-300 de diseño nacional. De nuevo se optó por la apuesta más arriesgada y se eligió el diseñado por CESELSA.

El contrato inicial fue por seis equipos que se ampliaron hasta 18.

La colaboración entre el fabricante y la unidad fue extensísima, de manera que el producto final no tenía casi nada que ver con el inicial, sobre todo por la incorporación de un receptor superheterodino, requisito que la SEGEL puso sobre la mesa desde el primer día y el EMA acabó por hacer suyo.



El resultado final fue un magnífico equipo que acabó, por presiones de la unidad y la colaboración del fabricante y la MAESAL, siendo integrado con el perturbador BARAX y de manera paralela y por el mismo procedimiento, se integraron el lanzador de señuelos (solo la parte dipolos) con el perturbador.

En general la SEGEL del Ala 14 constituyó un ente cuyo funcionamiento y resultados fueron reconocido dentro un fuera de nuestro territorio. El interés y la iniciativa de su personal consiguieron un alto nivel a la hora del diseño de programas y del empleo de los medios de GEL que fueron reconocidos y provocaron el interés en ejercicios como el Trial Mace.

### PARTICIPACIÓN EN EL PROGRAMA DE INTERCAMBIO DE ESCUADRONES DE OTAN

A partir del ingreso en la OTAN a finales de 1984 los dos escuadrones del Ala 14 entraron en el programa de intercambio de la organización que se sumaron a los NAVIPAR que compartían con el Ala 11.

Anécdotas hay muchas, pero una derivada del primer intercambio del 141 con el 349 de la fuerza aérea belga fue el diseño definitivo de su emblema (el Patán ya figuraba personalizado en el casco de cada piloto) con la inclusión de la maza y la divisa «Pero yo prefiero serlo...».

En el año 1984, el intercambio de escuadrones se realizó de forma conjunta entre los dos escuadrones del Ala 14 a la base aérea de Baden-Söllingen en la RFA con el 421 SQN. Durante una cena coincidieron con pilotos del 439 SQN cuyo emblema portaba un tigre dientes de sable como el del 142 Escuadrón. Este fue el primer contacto que los miembros del Ala 14 tuvieron con un escuadrón perteneciente a los Tigres de la OTAN y que darían lugar a la posterior entrada del 142 Escuadrón en este selecto club.

Los intercambios supusieron una fuente de adquisición de conocimientos muy fructífera que permitió a las unidades ponerse al nivel de cualquier unidad europea integrada en la Alianza.

Se mantuvieron hasta bien entrados los 90 y fueron una fuente de acceso a procedimientos, conocimientos y experiencias, tanto operativas como sociales, que el EA no había tenido desde su fundación

### LA INTEGRACIÓN DEL 142 ESCUADRÓN EN EL TIGER MEET

Como antes se comentó un encuentro casual con pilotos pertenecientes al 439 SQN de la RCAF hizo que este escuadrón presentara en el TM '84 la posibilidad de que se invitara formalmente al 142 a participar en dichos ejercicios.

En 1985 y con motivo del XXV aniversario se celebró el TM 85 en la base belga de Kleine Brogel. El 142 Escuadrón fue invitado a participar como observador





*Nevada de febrero de 1983*

pero no se pudo tramitar todo lo necesario para poder asistir. Así es que el año siguiente, en Cambrai, el 142 participó por primera vez en este evento aeronáutico militar y desde entonces pasó a integrarse en la asociación.

Las diversas participaciones en misiones complejas supuso una oportunidad de oro para los pilotos del escuadrón para familiarizarse rápidamente con una forma

de entrenamiento que hasta el momento no se había tenido la oportunidad dada la barrera que suponía hasta entonces la no pertenencia a la Alianza.

Después de varios años asistiendo, en 1992 se decidió organizar el evento por primera vez en España.

El ejercicio duró diez días y se realizaron más de 380 salidas constituyendo, en aquel momento, un récord de participantes y de misiones realizadas.

El resultado fue una convivencia y unas oportunidades de entrenamiento que no se tenían en Centroeuropa. Las condiciones de trabajo en una base como Albacete facilitan de manera ostensible la operación de unidades de caza al estar situada en mitad de la zona de trabajo habitual.

### LA MODERNIZACIÓN

El retraso en la incorporación del EF-2000 provocó que el EA tuviera que plantearse la extensión de la vida operativa del F.1.

En 1992, se formó una comisión de seguimiento para el estudio de las posibles opciones. Dado que se había dado de baja el misil R-530 el F.1 había perdido su capacidad de operar con misiles BVR. De esta forma se decidió mejorar ligeramente las capacidades aire-aire e incrementar las capacidades aire-suelo.



*Volando sobre Consuegra*



Redactado el pliego de prescripciones técnicas se presentaron dos ofertas, una de SAGEM y otra de SEXTANT (anteriormente Thomson CSF y actualmentmte Thales) Resultó elegida la segunda e inmediatamente comenzaron los procesos que culminaron con el traslado del C.14-20 a la base belga de Charleroi donde se ubicaba la factoría de SABCA que subcontratada por SEXTANT realizaría el primer prototipo.

Terminado la adaptación de los nuevos equipos en el avión, éste fue trasladado a las instalaciones del CLAEX para continuar el desarrollo a la vez que CASA comenzaba la transformación de la flota. Durante el proceso hubo una serie de recortes presupuestarios que dieron al traste con la transformación total. Se suprimió una de las pantallas, no se cambió la palanca de gases (lo que implicó conservar la palanca del radar) y se optó por no modificar los biplazas, aunque sí se transformó la distribución de la cabina de éstos para aproximarla a la de los monoplazas. Dejando toda la instrucción avanzada del avión modernizado para ser realizada en el simulador que sería modificado por Indra.

El proceso se realizó en un tiempo récord y para paliar la falta de aviones se adquirieron cinco aviones a l'Armée de l'Air y la flota de F.1 EDA/DDA a Qatar, estos últimos para ser operados por el Ala 11 en Manises

### EL DESTACAMENTO MÁS LEJANO

En el año 2002, se planteó un reto que parecía reservado para unos pocos. Desplegar y operar a una base situada a más de 4600 millas náuticas de Albacete. La base en concreto era Eielson prácticamente en el centro del estado de Alaska.

En sí mismo el ejercicio denominado Cope Thunder era uno más de esos grandes ejercicios que organiza la USAF y al que invita a las FF.AA. de países aliados. El reto residía sobre todo en el hecho de cruzar el charco en un avión monomotor y con la consabida limitación en caso de avería del sistema de lubricación.

De todas formas la unidad se puso a trabajar frenéticamente en los preparativos bajo la dirección del MACOM y junto a las otras unidades implicadas, (Grupo 45, Ala 35, EADA y EZAPAC así como la JSAR).

Se contaría con el apoyo de un KC-135 de la USAF configurado con una cesta en la punta del boom.

La base de despliegue estaba a casi 4400 MN de Albacete, lo que implicaría volar en varios tramos con el riesgo de dejar tirado a alguien por el camino. Además se debería desplegar un kit de sostenimiento muy bien preparado para cubrir todas las posibles contingencias.

El destacamento se compuso de:

- Aeronaves: 10 C.14-M. 1 295, 1 TK.17.
- Pilotos: 24.
- Especialistas y personal de apoyo: ocho oficiales, 108 suboficiales, 16 MTM y dos de personal civil.

A esto había que añadir el KC-135, y el personal de la EADA y la EZAPAC, así como los medios SAR que cubrirían la primera parte del salto.

El vuelo de ida se hizo en cuatro saltos con cuatro reabastecimientos en vuelo por salto y escalas en Keflavik (Islandia), Goose Bay y Winnipeg (Canadá) para llegar finalmente al destino.

En total, el Ala 14 realizó 695 h 40 min en 293 salidas. De ellas, 305 horas en el ejercicio Cope Thunder en 165 salidas y el resto en la semana posterior al ejercicio en la que se quedaron seis aviones realizando ejercicios de entrenamiento, además de las horas de transición. Se lanzó munición real (MK-82) y de ejercicio (BDU y LGTR).

El repliegue culminó el 7 de agosto, siguiendo la ruta inversa a la del despliegue. Es reseñable que no se dejó tirado ningún avión teniendo en cuenta que se realizaban cuatro saltos en cada movimiento, con el riesgo que eso suponía.



Reabastecimiento en vuelo camino de Alaska



### POLICÍA AÉREA EN LOS PAÍSES BÁLTICOS

La entrada en la OTAN de las tres repúblicas ex-soviéticas situadas en las costas del mar Báltico trajo consigo un problema adicional derivado del hecho de la carencia de estos países de medios, no solo para contribuir, sino además para garantizar la seguridad de su espacio aéreo de soberanía.

La reacción no se hizo esperar y la organización decidió proporcionar la función de policía aérea con contribuciones de los países miembros. Aunque estas misiones

comenzaron en el año 2004, no fue hasta 2006 cuando España decide sumarse al grupo que proporcionaba unidades con una periodicidad trimestral.

De esta manera comienza su andanza lo que a la postre se bautizó como destacamento Haris que desplegaría en la base lituana de Siauliai entre los meses de agosto y noviembre de 2006 haciendo el relevo al destacamento turco.

El destacamento se compondría de:

- Cuatro aviones C.14M.
- Un jefe de destacamento.
- Ocho pilotos.
- 38 mecánicos y especialistas
- 10 MPTM.

Al margen de esto hay que sumar el personal que participó en el destacamento procedente de diversa unidades de EA como el GRUCEMAC, la EADA y otras.

Básicamente se mantenían dos aviones en QRA de 15' 24/7, mientras que los otros dos realizaban misiones de acuerdo con el PAB.

Se programó realizar al menos seis TS (Training Scrambles) semanales de los cuales al menos uno de ellos se realizaría al ocaso de manera que se forzara la toma nocturna.

Se realizaron más de 80 misiones de Policía Aérea a lo largo de los tres meses que duró el destacamento manteniendo una operatividad continua superior al 90%.

Este destacamento fue el primero que abrió las puertas a sucesivos que han sido realizados por las diferentes unidades del EA.



Misiones rutinarias





25000 horas del Ala 14. No queda nadie en activo

### CAMBIO DE CABALGADURA

A finales de 2013, y con el C.16 plenamente operativo en el 142 Escuadrón, se decidió poner fin a la vida operativa de este magnífico avión que había surcado los cielos de España durante treinta y ocho años, servido en tres unidades y acumulado más de 200 000 horas de vuelo.

De esta manera, la unidad marcaba un nuevo hito en su Historia al incorporar el avión más moderno del inventario en una transición que no afectó en absoluto a la disponibilidad operativa.

Las condiciones operativas volverían a estar muy favorecidas como en el caso del F-1 al ser la MAESAL la cabecera logística del nuevo avión, este hecho facilitó de sobremanera la transición y puesta a pinto del nuevo sistema de armas.

### UNA SEGUNDA VIDA PARA EL F.1

Como antes se comentó, a partir del 31 de diciembre de 2013 el microturbo dejó de girar, el avión se dio de baja operativa y se dispuso su enajenación. Hubo una buena aproximación de la Fuerza Aérea argentina que se malogró por razones externas al EA pero que no vienen al caso. Pero apareció una empresa civil interesada en su adquisición para su empleo como Agressors para la USAF y la U.S. Navy.

La empresa (DRAKEN) radicada en Florida proporcionaba horas de vuelo de entrenamiento como agresores para los dos servicios americanos. Adquirieron una veintena de aviones y todo el material de repuesto independientemente de su estado por un precio irrisorio.

Los aviones se desmontaron en Albacete y se enviaron a Lakeland (FA) donde la empresa tenía sus instalaciones. Un contrato con la firma sudafricana Paramount puso los aviones en vuelo. Y comenzaron sus operaciones en Nellis AFB ese mismo año. ■



Tiger Meet 2006



# Modernización del Ala 14: la llegada del Eurofighter y su contribución en misiones internacionales

**FERNANDO CABALLERO DE PRO**  
*Comandante del Ejército del Aire y del Espacio*

Por todos es sabido que la sustitución de un sistema de armas, especialmente si hablamos de aviones de combate, se hace en base a unas previsiones muchos años atrás, antes de que el sistema en servicio cause baja de manera definitiva.

La transición del Mirage F1 al Eurofighter no fue distinta y, aunque el programa del nuevo «caballo de batalla» tenía sus plazos establecidos, la realidad fue que la llegada de los Eurofighter al Ala 14 no se hizo efectiva hasta el año 2012, más concretamente el día 30 de abril. Después de más de ocho años de que el C.16, denominación española que se le dio al Eurofighter, entrase en servicio de manera oficial en el Ejército del Aire en el Ala 11 de la

base aérea de Morón, empezaba una nueva etapa para todo el personal del Ala 14, tanto pilotos como personal de tierra.

Un año antes de que los primeros C.16 aterrizasen en Albacete, un grupo de experimentados pilotos, armeros y mecánicos de distintas ramas fueron enviados a Morón para comenzar el proceso de conversión al nuevo avión. A ellos les tocaría la gran responsabilidad de, como se dice en el argot militar, «abrir brecha» e ir poniendo los primeros peldaños de una escalera que, con el tiempo, elevaría al Ala 14 hasta ser la punta de lanza del Ejército del Aire y del Espacio, gracias al excelente trabajo e implicación de toda la unidad, a todos los niveles.



Los dos primeros grupos de pilotos del Ala 14 que realizaron el curso de transformación al C.16. (Imagen: Archivo Fotográfico de la base aérea de Albacete)



Los primeros suboficiales especialistas del Ala 14 que realizaron el curso de transformación al C.16 en el Ala 11. (Imagen: Archivo Fotográfico de la base aérea de Albacete)

En cuanto al trabajo en tierra, clave para echar a volar (y nunca mejor dicho) esta nueva etapa, cabe destacar la profesionalidad de buena parte de nuestros veteranos armeros y mecánicos que, llevando muchos de ellos cerca de treinta años, si no, más, trabajando con el avión francés, y con su pase a la reserva en el horizonte más o menos cercano. Fueron el ejemplo a seguir para la nueva generación de sargentos de reciente incorporación, devoraron los manuales en inglés del C.16, y demostrando cómo con ese espíritu de darlo todo hasta el final, se obtienen los mejores resultados.

Si hablamos del trabajo en el aire, el que realizan los pilotos, hay que decir que, a pesar de que esta primera tanda de pilotos que hicieron la conversión ya tenían experiencia previa en el Mirage F1, no se podría haber alcanzado el alto nivel de adiestramiento, en tan corto espacio de tiempo, de no ser por la excelente formación recibida en el 113 Escuadrón de Morón, y de la inestimable aportación de varios pilotos muy bregados en el C.16, provenientes del Ala 11, que se fueron incorporando a la plantilla del 142 Escuadrón, que fue el elegido para ser dotado desde el primer momento y en los meses sucesivos a la llegada del Eurofighter al Ala 14.

Con la implantación del Eurofighter, en el Ala 14 se abrieron distintos escenarios, no solo si se habla de vuelos de entrenamiento y de ejercicios de más o menos envergadura, debido al uso de un armamento nuevo y tácticas distintas a lo usado con el Mirage F1, sino de la



Cola del Eurofighter pintado para la ocasión con motivo de la participación en el ejercicio NATO Tiger Meet'16. (Imagen: Archivo Fotográfico de la base aérea de Albacete)



brillante actuación que, hasta el día de hoy, ha tenido el Ala 14 en las ya cinco misiones de Air Policing en las que ha participado, incluyendo la primera de todas, llevada a cabo en 2006 con el Mirage F1.

Las misiones de Air Policing, o Policía Aérea son, en esencia, las mismas que realizan nuestros aviones de combate en territorio nacional para mantener la seguridad en el espacio aéreo español. Se basan en mantener un número de aviones en permanente alerta, 24 horas, los 365 días del año, para despegar en menos de 15 minutos e interceptar cualquier traza que aparezca en alguno de nuestros radares de vigilancia, y proceder a actuar según los protocolos establecidos, o como se les ordene a los pilotos, de manera específica para un escenario concreto, y en un momento determinado.

Al destacamento Haris de 2006, al mando del teniente coronel Francisco Javier del Cid de León, en la Base Aérea de Siauliai (Lituania), con los Mirage F1M, le siguieron años después otras cuantas misiones más de Policía Aérea del Báltico y del flanco Este de la OTAN.

Sería durante los meses más fríos de 2016, cuando el Ala 14 volvió a ponerse a prueba en aquellas latitudes, con temperaturas que alcanzaron los 27° bajo cero durante algunas jornadas. En esa ocasión, con el teniente coronel Juan José Ballesta Miñarro como jefe del contingente, los aviadores manchegos del destacamento Vilkas (lobo en lituano), ya con el Eurofighter, tuvieron unos meses de enero y febrero en relativa calma, en cuanto al número

de incursiones de aviones rusos, y sus consiguientes salidas en scramble, principalmente por la mala meteorología reinante que, al final, afecta a todas las aeronaves por igual. Esto se tradujo en solo un puñado de interceptaciones a aeronaves procedentes de Kaliningrado, o en rumbo a esa región, la más occidental del país ruso, y que hace frontera con el sur de Lituania. Pero tal y como se preveía, en cuanto mejoró el tiempo, todo empezó a coger un ritmo más acelerado. Prácticamente a diario, sonaba la sirena en el destacamento español, lo que hacía poner en menos de 15 minutos nuestros dos aviones en el aire, para identificar las trazas detectadas en los centros de mando y control. En más de una ocasión, la aeronave rusa con bastante autonomía recorría todo el mar Báltico, llegaba hasta el Canal de la Mancha y se volvía hacia el norte por donde había venido, así forzaba a que nuestros pilotos tuvieran que interceptarlo dos veces en el mismo día.

El destacamento Vilkas, tras dar el relevo a los vecinos peninsulares portugueses, con sus F-16, volvió a Albacete a primeros de mayo con un resultado impecable en sus 15 scrambles reales. Recibió la felicitación del mando, tanto a nivel OTAN como nacional.

Pasados cinco años y al mando del teniente coronel Bayardo Abós Álvarez-Buiza, le tocó al Ala 14 volver a Siauliai de nuevo, pero esta vez durante los meses estivales, desde finales de abril a septiembre. Y, como se ha comentado anteriormente, la buena meteorología debería traer esta



Acto de constitución del contingente e izado de la bandera nacional en la base lituana. (Imagen: Archivo Fotográfico base aérea de Albacete)





Miembros del destacamento Vilkas en Lituania (2016). (Imagen: archivo personal del autor)

vez más movimiento de aeronaves rusas. Esto se confirmó inmediatamente, cuando pasados escasos minutos de realizar el relevo con el destacamento saliente de Eurofighter italianos en este caso, sonó el primer A-Scramble, cuando aún seguía el personal español acondicionando sus instalaciones para los cuatro meses que tenían allí por delante. Finalmente se canceló la salida de los C.16 manchegos, aquel «sirenaz» hizo poner a todos en máxima alerta, y centrarse en lo que se esperaba de ellos hasta el último minuto, mientras durase la misión.

El relevo, tras algo más de cuatro meses, se hizo con los daneses y portugueses, que operaron juntos los siguientes meses. Así finalizaba otra aventura más por tierras bálticas, aunque no sería la última. Una vez más, se cumplió el cien por cien de las salidas en scramble requeridas por el CAOC Udem, ya fueran avisos reales o simulados, realizando un total de 26 A-Scrambles, e interceptando e identificando algunas aeronaves de importancia estratégica. Por poner

un ejemplo, la interceptación que se llevó a cabo sobre una pareja de bombarderos con capacidad nuclear, del modelo Tu-160, más conocido como el cisne blanco, con su escolta de Su-30.

Habían pasado apenas cuatro meses desde el regreso de Lituania, a primeros de septiembre, cuando, a la vuelta de Navidad, en enero de 2022, se ordenó al Ala 14, y con total urgencia, preparar un destacamento, para ser enviado



Eurofighter español interceptando varias aeronaves rusas sobre el Mar Báltico. (Imagen: Estado Mayor de la Defensa)

a la base aérea de Graf Ignatievo, junto a la milenaria ciudad de Plovdiv, en el centro de Bulgaria. Se prepararon cuatro C.16 armados con el más moderno de los misiles en dotación, el Meteor, para tomar parte en la misión de Enhanced Air Policing (Policía Aérea Aumentada), con el fin de reforzar el flanco Este de la OTAN ante el ambiente de creciente tensión en la zona del mar Negro y en la frontera entre Ucrania y Rusia.

El 11 de febrero de 2022, tras formar el contingente en tiempo record, aterrizaron los C.16 en Bulgaria, constituyéndose finalmente el destacamento Strela, para comenzar a realizar servicio de QRA (Quick Reaction Alert) junto a los Mig-29 búlgaros.

La situación cambió considerablemente, el 24 de febrero, cuando comenzó la invasión rusa de Ucrania. Aunque en los primeros momentos se mantuvo el servi-

búlgara, que fue recibida por el jefe del destacamento, el teniente coronel esús Manuel Salazar Ortiz de Landazuri, en nombre de todos.

En el año 2022, el Ala 14 marcó otro hito importante, además de la formación del destacamento Strela en poco más de un mes, volvió a participar en una misión de Baltic Air Policing, esta vez desde la base aérea de Amari, en Estonia. Allí desplegó el destacamento Ambar, se podría decir que en una versión reducida en cuanto a personal, y durante menos de un mes, bajo el mando del comandante Miguel Ángel López Gracia. Pero la importancia significativa de esta misión fue el hecho de que, por primera vez, se estableció un destacamento mixto con una unidad de la Luftwaffe alemana, equipada también con Eurofighter, y realizándose el mantenimiento compartido. Esto significaba que el personal de mantenimiento alemán debía ha-



cio de QRA, pocos días después se le asignó al destacamento español la misión adicional de apoyar a la OTAN realizando CAP (Combat Air Patrol) en la costa búlgara del mar Negro al principio y, posteriormente, en espacio aéreo rumano, al oeste de Moldavia, al sur de la frontera con Ucrania. Todo ello como medida de contención para que el conflicto no se extendiera a ningún territorio de la Alianza. Esta doble misión, QRA y CAP, supuso un esfuerzo considerable para todo el personal, ya que se incrementó exponencialmente el número de horas de vuelo y, por consiguiente, las horas de trabajo de todo el destacamento, con jornadas en las que era mejor no mirar el reloj.

Esta misión, a pesar de ser de una duración inferior a las anteriores, ya que no llegó a dos meses de despliegue, tuvo una intensidad muy elevada por lo expuesto previamente. Y a eso se le sumó los pocos, por no decir ningún apoyo logístico que pudo darnos la base anfitriona. A pesar de todo, la misión se cumplió, obteniéndose una más que merecida felicitación por parte de la Fuerza Aérea

cerse cargo de las contingencias en los aviones españoles, siendo estas tareas siempre supervisadas por personal del Ala 14.

El resultado fue realmente muy bueno, gracias a la preparación y, sobre todo, a la previa estandarización de los procedimientos del personal de tierra y de los pilotos de ambos países en este contexto de Policía Aérea. Y, por supuesto, cabe decir que se sacaron muchas lecciones identificadas y aprendidas para mejorar en los futuros destacamentos combinados entre unidades usuarias de Eurofighter de distintos países.

Durante todas y cada una de las misiones, con el objetivo de mantener el nivel de adiestramiento de todo el personal en su estado óptimo, se realizaron numerosas misiones de entrenamiento, ya fueran salidas de T-Scramble (scramble simulado), como prácticas en tierra con los equipos de rescate, vuelos de entrenamiento entre aviones del propio destacamento o con aeronaves de otros países que operasen en la zona de actuación española. También se realizaron muchas colaboraciones del tipo CAS (Close Air

Support) con unidades terrestres de otras naciones aliadas, incluyendo tropas españolas, que también se encontraban desplegadas en la región. Las excelentes capacidades del Eurofighter en estas misiones de adiestramiento aire-suelo dieron como resultado un excelente entrenamiento a los pilotos españoles y a las unidades de tierra con las que colaboraban por igual. Es por eso que, siempre que fue autorizado por el mando, se desplegaron más C.16 de los estrictamente necesarios para la misión de Air Policing, y así poder mantener los planes de adiestramiento con aviones sin llevar montado armamento real, como sí que era el caso de los aviones de QRA.

Sin contar la misión del destacamento Haris con el Mirage F1M, desde el primer despliegue con el Eurofighter para una operación real, durante los primeros cuatro meses del 2016, hasta la misión del destacamento Ambar en Amari,

importantes, porque las lecciones aprendidas, muchas de ellas obtenidas de errores detectados a posteriori son, junto a la experiencia adquirida, el germen para la mejora en la preparación de la siguiente misión que se le encomienda al Ala 14.

Es de justicia mencionar a todo el personal de la unidad sin dejarse a nadie en el tintero que, contribuyen en la preparación del despliegue para la misión, y echan ingentes horas de trabajo para la puesta a punto del material. Les toca quedarse en Albacete para seguir manteniendo la operatividad de la base, mientras sus compañeros están a miles de kilómetros de casa. Este grupo mayoritario de aviadores que se quedan en La Mancha son, sin ser la cara visible del destacamento, una pieza igual de importante e indispensable para el resultado final.

*El C.16-66 en línea de vuelo en la base búlgara de Graf Ignatievo junto a un Mig 29 búlgaro. (Imagen: Estado Mayor de la Defensa)*



entre finales de agosto y primeras semanas de septiembre de 2022, hubo actualizaciones constante en el C.16. No solo de software, para mejorar las prestaciones de ciertos sensores del avión en combate aire-aire y aire-suelo, sino también en la implementación de sistemas externos, como los nuevos designadores láser Litening V, o la capacidad del uso del misil Meteor, el más avanzado del arsenal del Ejército del Aire y del Espacio, en este momento.

Adicionalmente a estas mejoras, tras cada una de las misiones mencionadas, la unidad en su conjunto experimentó un salto cualitativo muy reseñable, ya que es en un escenario real cuando, tanto personal como máquinas se ven obligados a pasar el examen para el que tanto tiempo atrás llevan preparándose. Y, al igual que tras un vuelo rutinario de entrenamiento se analizan los resultados en el *debriefing*, cuando el destacamento vuelve a territorio nacional es cuando toca hacer un exhaustivo estudio del resultado global de la misión, pero también de cada una de las acciones parciales, en tierra y en vuelo, que se han ejecutado. Y es ésta, precisamente, una de las tareas más

El común denominador de todas estas misiones fue y sigue siendo, como no podía ser de otra manera, el que le da su propio nombre, Air Policing, Policía Aérea, para cubrir y proteger el espacio aéreo de la OTAN sobre las repúblicas bálticas o en la zona del mar Negro, junto a Ucrania. Pero también hay una parte de la misión que se lleva a cabo de forma paralela a la acción militar, y la forman todas aquellas actividades que nuestros aviadores, voluntariamente, realizan de cara a la población civil local. Por lo general, la mayoría de estas actividades tienen un carácter humanitario, y entre ellas se encuentra el reparto de medicamentos y artículos de primera necesidad a centros de salud, colegios u orfanatos, que son visitados por hombres y mujeres del contingente español, independientemente de su empleo sacrificando parte de su periodo de descanso personal por sacar una sonrisa a los niños que allí se encuentran. Y éste es solo uno de tantos y tantos ejemplos de labor altruista que a todos da idéntica satisfacción que la que nos proporciona el deber cumplido, tal y como rezan nuestras reales ordenanzas. ■