

ALA 14 DE LA ABUELA AL TIFÓN 50 AÑOS DE CAZA Y ATAQUE

Por **MANUEL LUCENA LÓPEZ**
Licenciado en Hª Moderna y Contemporánea

Este verano del 2024 se cumplen **50 años** de una unidad señera en la defensa aérea de España: el **Ala 14**. Asentada en la **Base Aérea de Albacete**, llega a nuestros días con una posición destacada entre las unidades de caza del **Ejército del Aire (EA)**, como siempre ha sido desde su creación en el verano de 1974. En sus orígenes con el **Mirage F-1** y hoy día con el **Eurofighter EF-2000 Tifón**, se mantiene en primera línea de defensa dentro de nuestras fronteras y también fuera de ellas, contribuyendo a fortalecer las defensas de naciones aliadas en misiones internacionales de la OTAN. Pero veamos cómo hemos llegado hasta aquí.

UN POCO DE HISTORIA

España estaba recibiendo aviones de origen estadounidense desde mediados de los años 50 gracias a los **Acuerdos Hispano-Norteamericanos de 1953** y las posteriores revisiones de los **Convenios de 1970**. Pero España se vio obligada a adoptar una política de diversificación del origen de nuestros aviones de combate, debido a la mala experiencia que tuvo durante el conflicto que se produjo en el territorio africano de **Ifni (1957)**. **EE.UU.** tuvo una clara posición a favor de **Marruecos** y nos limitó el uso de su material en dicha crisis. España recurrió a venerables aparatos (o sus versiones fabricadas bajo licencia por **CASA** o por la **Hispano-Aviación**) como el **Junkers Ju-52**,

Heinkel He-111 y el **HA-1112M “Buchón”** (**Messerschmitt Bf-109G** con motor **Rolls-Royce Merlin**) entre otros. Eran modelos ya obsoletos pero que realizaron una digna labor, demostrando los miembros del EA su calidad y gran profesionalidad. Esas limitaciones de los convenios con EE.UU. fueron dolorosamente evidentes, insisto, en 1957 con el veto al uso del nuevo material militar cedido a España para su empleo en un territorio como el de Ifni que estaba bajo administración española. En esa guerra el EA pagó un precio altísimo: **18 muertos y 15 heridos** entre tripulantes y paracaidistas. Como ven, el “idilio” entre EE.UU y Marruecos no es algo exclusivo de nuestros días.

Debido a esa necesaria diversificación, España ya había adquirido con anterioridad a la creación del Ala 14 material francés a **Dassault-Breguet**. A la



El C.14-38 con el esquema gris de superioridad aérea y tras haberse modernizado a la versión F-1M. Hoy es un monumento en la sede de ITP

Base Aérea de Manises (Valencia) y su **Ala 11** llegaron 8 **Mirage IIIE** en junio de 1970. Era lógico que el EA mirase de nuevo a Francia a la hora de dotar de medios a la reciente Ala 14 creada en junio de 1974 y se interesase por un caza de superioridad aérea como el **Mirage F-1**.

SE CREA EL ALA 14

La **Orden Comunicada** de fecha **1 de junio de 1974**, del **Jefe de Estado Mayor del Aire (JEMA)**, estipulaba la creación en la **Base Aérea de los Llanos** (Albacete), de una nueva unidad de combate, concretamente de caza, del EA: el **Ala 14**. Hasta esa fecha, los Llanos había alojado unidades de bombardeo y transporte. El **Ala 37** de transporte que ocupaba esa base entonces, fue realojada en la **Base Aérea de Villanubla** (Valladolid). En los Llanos debieron modificarse muchas de sus instalaciones y la pista se amplió hasta alcanzar los 2,7 km. para acoger al nuevo caza.

Las unidades denominadas Alas no eran una novedad en el EA, pero tras la supresión de muchas de ellas con la **Orden** de fecha **20 de octubre de 1967**, volvieron a resurgir con otra **Orden** del JEMA de **25 de marzo de 1971**, con motivo de la creación del **Ala 12** (Torrejón de Ardoz). Esta orden argumentaba lo siguiente: *“La experiencia adquirida con la actual organización de las Unidades de Fuerzas Aéreas, así como la incorporación*

planteadas. Se ha considerado así conveniente la organización de Unidades de composición variable en función de la misión y el estacionamiento que se les asigne, pero que, en general, presenten un esquema orgánico similar al del Ala y que, por lo tanto, deben recibir esa denominación.

La medida se Pondrá en práctica



El C.14.52 es un F.1M del Ala 14 (con la sonda de repostaje fija) con el azul oscuro de su anterior unidad: el Ala 46 de la Base Aérea de Gando



de nuevas técnicas impuestas por la renovación del material aéreo, aconsejan la adopción de una estructuras más flexibles, que se acomoden en cada caso a las exigencias

El pasado: F-1C en la pista de los Llanos con el impresionante camuflaje inicial, denominado coloquialmente “lagarto”, compuesto por tres tonos superiores de marrón, ocre y verde. El gris era el color de las superficies inferiores. Es el C.14-10, recepcionado el 29/07/96

paulatinamente, conforme las necesidades del servicio lo hagan conveniente (...)”.

Surgirían, por esas necesidades esgrimidas en dicha orden, nuevas unidades como, por poner algún ejemplo, el **Ala 21** (Morón) o el **Ala 46** (Gando).

LLEGAN LOS MIRAGE F-1C

El **18 de junio de 1975** llegaban a la **Base Aérea de los Llanos** los primeros **F-1C**. España se dotaba con un modelo, de la compañía aeronáutica francesa **Dassault-Breguet**, que era puntero en la Europa de mediados de los años 70. Dentro del Ejército del Aire recibieron la designación **C.14** y se integraron en el **141 Escuadrón** (indicativo de radio “**CHICO**”), el primero de los dos que tendrá la recién creada Ala 14. El **primer pedido** de 15 unidades se recepcionó entre junio de 1975 y noviembre de 1977, a los que se sumaría un **segundo pedido** de 9 F-1C formalizado en 1976.

El 13 de mayo de 1977 la nueva organización del EA, potenciaba simplificar una estructura más funcional y no territorial como hasta entonces. Se crearon mandos aéreos específicos y uno de ellos, el **Mando Aéreo de Combate** (MACOM) decidió en **1978** (para potenciar la aviación de caza), aumentar el número de F-1 con un **tercer pedido** de 48 unidades: 18

F1-C, 6 **F-1B**

(biplazas) y 24

F1-E (versión

modernizada). Estos

aviones comenzaron a llegar

en 1980. El F1-E, recibido en 1982,

mejoraba las capacidades del EA ya

que contaba con una nueva aviónica y

capacidad de reabastecimiento en vuelo gracias

a una sonda fija de repostaje junto a la cabina, pero fueron destinados al **462 Escuadrón del Ala Mixta 46** en la **Base Aérea de Gando** (Canarias). Con

parte de los otros aviones de este tercer pedido, el Ala 14 pudo crear el **142 Escuadrón** (indicativo de radio “**DARDO**”), constituida el 1 de abril de 1980.

PATRULLA ACROBÁTICA DEL ALA 14

Prácticamente desconocida hoy día y eclipsada por la trayectoria de la **Patrulla Águila** y sus **C-101**, creo que debe ser recordada la labor de difusión que se realizó, por parte de miembros del Ala 14, del vuelo acrobático dentro del EA. Ya a finales de los años 70 se gestó la idea de crear una patrulla acrobática con los F-1. Inició, extraoficialmente, sus primeras demostraciones en los años 1978 y 1979 con el comandante **González-Gallarza** al mando y estuvo operativa durante la década de los 80. En 1980 se constituyó oficialmente la **Patrulla**

Acrobática del Ala 14 (también llamada Patrulla Acrobática de Los Llanos), con cuatro aviones al principio. Tras algo más de 10 años de actividad, a finales de los 80 sus exhibiciones fueron cada vez más espaciadas y en 1990 cesaron definitivamente.

F-1M: MODERNIZACIÓN NECESARIA

Entre los años 1997 y 2000 se efectuó una modernización en la aviónica, para mejorar la navegación y la capacidad de ataque al suelo. Fueron 48 monoplazas y 4 biplazas convertidos al estándar Mirage **F-1M**. Todos los F-1 acabarían encuadrados en el Ala 14 ya que esta unidad incorporó el 30 de septiembre de 1998 los F-1EDA/DDA del 111 Escuadrón de la Base Aérea de Manises (Valencia) y el 6 de abril de 1999 los F-CE/EE del 462

Escuadrón de la Base Aérea de Gando (Canarias). El Ala 14 contaba en abril de 1999 con 65 F-1.

El Ala 14 se convertiría en la unidad de caza más operativa con un mismo sistema de armas dentro del Ejército del Aire al alcanzar con el F-1 las 200.000 horas de vuelo en octubre de 2013.





La llegada, el 10 de julio de 1986, de los 6 primeros **F-18 Hornet** al **Grupo 15** de Zaragoza (después recalificada como Ala) hizo que el Mirage F-1 dejase, poco a poco, de ser la punta de lanza de caza y ataque del EA. Había ostentado esa responsabilidad de liderazgo durante unos 15 años.

Buena prueba del buen hacer del Ala 14 fue su integración en misiones y ejercicios internacionales a lo largo de todos estos años. Por ejemplo, los F-1 fueron el ejercicio Cope Thunder (EE.UU. en 2002). En 2004, el Ala 14 superó muy positivamente una evaluación de la OTAN (OPASSESS). El 142 Escuadrón organizó en 1992 y 2006, en la Base Aérea de Albacete, dos encuentros **Tiger Meet** como anfitriones de esta comunidad de la OTAN en la que participan desde 1986. En 2006, participaron, por primera vez, como **Policía Aérea del Báltico**, para defender el espacio aéreo Lituano, bajo mando de la OTAN. Los EF-2000 han continuado con esas misiones en cuatro ocasiones (2016 y 2021 en Lituania, 2022 en Bulgaria y Estonia) y con ejercicios como el Red Flag en 2017 y 2020 y el Desert Flag en 2023.

LLEGA EL RELEVO: EF-2000 TIFÓN

El retiró terminó llegándole al Mirage F-1 en 2013, pasando el testigo el Eurofighter EF-2000 Tifón (C.16). El último vuelo del F-1 en España, como miembro del EA tras 38 años de servicio, fue el 30 de diciembre del año 2013, con el comandante **Mario García García** a bordo del **C.14M- 67**.

En el EA operaron en esos 38 años 91 Mirage F1: los 73 de los tres pedidos iniciales (45 F-1 C, 22 E y 6 B), más 5 F-1C franceses de segunda mano y 13 F-1EDA/DDA también de segunda mano comprados a Qatar. El Ala 14 pasó de la “Abuela” (apelativo cariñoso de los pilotos de F-1 a su montura) al “Tifón” y su personal sigue siendo un ejemplo de entrega.

Por último, quiero recordar a los 13 pilotos del Ala 14 que fallecieron en acto de servicio durante estos años, siempre presentes para sus compañeros.



El presente y futuro: EF-2000 (C.16) Tifón del 142 Escuadrón con una decoración adecuada a su participación en la NATO Tiger Meet de 2016, que se celebró en la Base Aérea de Zaragoza. Es el 14-06 (C.16-39) con la frase “We are back” (estamos de vuelta), que alude al tiempo que la unidad no ha podido participar en esos encuentros de Tiger Meet tras producirse la baja de los Mirage F-1. Precisamente fue en ese 2016 cuando el Eurofighter EF-2000 Tifón del 142 Escuadrón participaba por primera vez en un NATO Tiger Meet. Foto: Alan Wilson. Otras fotos:EA