

# Ala 15: *25 años* protegiendo los cielos de España

JULIO MAIZ  
*Fotografías del autor*





*El Ala-15 lleva 25 años sirviendo a España. Desde el día 6 de junio la unidad mantiene desplegados cuatro EF-18 en Decimomannu (Cerdeña-Italia), encuadrados en el Destacamento Argos, que mantiene la exclusión aérea sobre Libia. Foto: Ala-15.*

MUCHAS COSAS HAN CAMBIADO EN EL MUNDO DESDE QUE EL 16 DE DICIEMBRE DE 1985 SE CREÓ EL ALA-15, AUNQUE PARA LA UNIDAD CON BASE EN ZARAGOZA EL PRINCIPAL HITO FUE LA RECEPCIÓN DE SUS CUATRO PRIMEROS CAZABOMBARDEROS EF-18 HORNET, EN VUELO DIRECTO DESDE LOS ESTADOS UNIDOS, EL 10 DE JULIO DE 1986.

**L**a llegada de aquellos primeros McDonnell Douglas (hoy integrada en Boeing) EF-18B significó además uno de los mayores desafíos tecnológicos a los que se ha enfrentado el Ejército del Aire (EA), un gran acierto, como se ha comprobado con el tiempo. Un largo camino que inició hace 25 años el Ala-15 con un gran esfuerzo de personal de vuelo y apoyo para integrar plenamente el Hornet (avispón), o C.15 según el EA, al sistema de defensa aérea de España.

Paralelamente, y gracias al trabajo y la experiencia acumulada por el Ala-15, fue mucho más sencillo reequipar con el aparato al Ala-12 de Torrejón de Ardoz (Madrid) y posteriormente al Ala-46 de Gando (Gran Canarias), sin olvidar el periodo en que el aparato sirvió en el Ala 21 de Morón de la Frontera (Sevilla). Buen resumen de las operaciones son las más de 300.000 horas voladas por la flota, incluidas las



cumplidas en misiones de combate sobre Bosnia-Herzegovina, Kosovo y las que actualmente se realizan sobre Libia.

Tampoco se debería dejar de mencionar, en este brevísimo repaso de la historia del EF-18 en el EA, el trabajo realizado por el Centro

Logístico de Armamento y Experimentación (CLAEX), con sede en Torrejón de Ardoz, en las sucesivas modernizaciones del aparato, especialmente en su "software". Una ardua tarea sin fin que ha contribuido de una forma decisiva a mantener la plena eficacia del sistema, además de lograr una total independencia en una faceta tan importante como el software para la operatividad del aparato, sin depender del fabricante, ni

del país de origen: los Estados Unidos. Todo gracias a la excelente gestión de aquellos expertos que negociaron la compra del aparato con una arquitectura de software abierta, en su momento, con el fabricante y el

**«En el Ala 15, uno de los principales elementos de acción del Mando de Combate (MACOM), trabajan unos 500 profesionales, al mando de los cuales está el coronel Fernando de la Cruz Caravaca»**



*Dos pilotos del Ala-15 se dirigen a la línea de EF-18 de la Base Aérea de Zaragoza.*

*La actividad en la plataforma de la Base Aérea de Zaragoza es continua.*



*Un piloto del 151 Escuadrón, como denota la insignia del Toro en el casco, se dirige a su EF-18.*



### **EL ALA-15, HOY EN DÍA**

En el Ala-15, uno de los principales elementos de acción del Mando de Combate (MACOM), trabajan actualmente unos 500 profesionales, al mando de los cuales está el coronel Fernando de la Cruz Caravaca. El Ala se estructura en una Secretaría Técnica y dos Grupos, el de Fuerzas Aéreas (FA) y el de Material.

El material básico del Ala está constituido por un total de 37 cazabombar-

proveedor que fue la US Navy (armada estadounidense). Además la llegada del sistema significó un importante revulsivo para la industria aeronáutica y de defensa española, que pasó de su montaje a asumir la mayor parte de los trabajos de mantenimiento y modernización. Así para la entonces CASA supuso un importante salto adelante, que continúa actualmente su sucesora Casidian, con el concurso de otro buen número de empresas españolas.

*El designador láser de blancos Litening-II, que montó la empresa española TecnoBit con licencia de la israelí Rafael.*



*El nuevo misil de corto alcance europeo Iris-T se ha integrado recientemente en el EF-18 por parte del CLAEX.*



deros EF-18, de los que 8 son biplazas y 29 son monoplazas, girando la actividad de todo el personal, incluidos sobre todo los en torno a 35 pilotos de la Unidad, en lograr la mayor eficacia y las máximas capacidades de esta flota de cazabombarderos.

En este punto se habría de mencionar la labor de los profesionales del Grupo de Material, cuyo jefe es el teniente coronel Rafael Muñoz. El Grupo no solo efectúa el arduo trabajo de realizar el mantenimiento y las reparaciones de 1º y 2º Escalón de los complejos cazabombarderos C-15 y sus equipos (armamento, electrónica, turbinas, etc.), sino que colaboran en las tareas de modernización de éstos. El responsable de poner operativo el mayor número posible de aviones, cumpliendo los calendarios de revisiones, es el Escuadrón de Mantenimiento. Para cumplir con esta última misión se cuenta con un moderno Centro de Gestión de Mantenimiento que, mediante un sistema informático, regula las fechas en las que se deben realizar los trabajos de mantenimiento de cada avión y sus equipos.

El trabajo del Grupo es compatibilizado con el "planing" de actividad del Grupo de FA, que obviamente se debe consensuar con la disponibilidad de Hornet que puede ofrecer éste, además hay que señalar en que varios aviones faltan por estar en proceso de modernización en Getafe. Una de las claves de la gran operatividad del Ala se debe al trabajo del personal de este Grupo, no se debería olvidar nunca la cantidad de horas de trabajo en tierra para cada una de vuelo.

La Unidad ha recibido distintos premios de Seguridad de Vuelo, de Segu-

ridad en el Manejo y Mantenimiento de las Armas de Fuego, y Premios a la Excelencia en el Sostentamiento del EA "Joaquín González Sánchez", como "ejemplo de la profesionalidad del conjunto de personal que compone el Grupo de Material y FA del Ala 15.

Respecto a los aviones disponibles, ningún Escuadrón tiene asignados aviones fijos, sino que se utilizan según la referida planificación de misiones. Así, por ejemplo, aunque el 153 Escuadrón opera principalmente biplazas en sus tareas de enseñanza de los futuros pilotos de EF-18, también usa monoplazas para servir de "sparring", en los combates simulados.

La Unidad ha tenido siempre su sede en la Base Aérea (BA) de Zaragoza, donde comparte instalaciones con el Ala-31, que opera los transportes

**«El material básico del Ala 15 está constituido por un total de 37 cazabombarderos EF-18, de los que ocho son biplazas y veintinueve monoplazas, pertenecientes a los escuadrones 151, 152 y 153»**

Lockheed C-130H y KC-130H, y otras unidades del EA.

Respecto al Grupo de FA, que manda el teniente coronel Guillemon, mencionar que tiene tres Escuadrones:

– El 151 Escuadrón (con indicativo radio

TORO), creado en septiembre de 1987.

– El 152 Escuadrón (con indicativo MARTE), creado en junio de 1989.

– El 153 Escuadrón (con indicativo EBRO), creado en noviembre de 1995.

La actividad del Ala-15 es continua. Así este año, además de la participación en el vistoso, aunque muy exigente, ejercicio Tiger Meet realizado en Cambrai (Francia), se ha volado a Monte Real (Portugal) para integrarse en el ejercicio Real Thaw 11 junto a los F-16 de la Fuerza Aérea de Portugal.

En el terreno básicamente español se han realizado los ejercicios Dissimilar Air Combat Training/Ejercicios de



*Personal del Ala-15 asegura un misil, de prácticas, Iris-1 para su traslado.*



*La incorporación de los misiles Raytheon/Hughes AIM-120C ha dado una gran capacidad aire-aire a los EF-18. Foto: Ala-15.*



*El misil, de corto alcance, AIM-9 Sidewinder está en su fase final de vida operativa en el Ejército del Aire.*



*Los pilotos cuentan con la inestimable ayuda de los mecánicos de línea, a la derecha, para las operaciones de lanzar y recuperar los EF-18.*

combate aéreo disimilar (DACT-2011), para lo cual el Ala desplazó cinco aparatos a Gando (Gran Canaria). Posteriormente en el mes de abril, durante el ejercicio Sirio-Tormenta 2001, se efectuó un despliegue de aparatos a la BA de Son San Joan (Mallorca), además de participar, operando desde su propia BA de Zaragoza, en los lanzamientos de armamento aire-suelo en el cercano polígono de tiro de Bardeñas Reales (Navarra).

Igualmente su participación es muy activa en los cursos TLP, en los que tradicionalmente el Ala 15 ha enviado sus aeronaves y pilotos, tanto cuando se efectuaban en Florennes (Bélgica), y más ahora que se realizan en Albacete.

Así en el curso 2011-1, el Ala participó con cuatro pilotos e igual número de EF-18E. También proporciona unidades al denominado Red Air, o bando opositor, que se enfrenta a los participantes en el curso.

Obviamente toda esta actividad no es óbice para seguir cumpliendo el plan diario de actividad y la misión de protección del espacio aéreo español de manera continua 24 horas al día durante los 365 días al año, en las denominadas misiones de Quick Reaction Force/Fuerza de reacción inmediata (QRA). Aunque la estadística, siempre fría, no refleja a veces el trabajo realizado, no se debe dejar de mencionar que hasta la fecha los Hornet del Ala-15 han volado 142.000 horas.

## CAPACIDADES

Actualmente al referirse a las misiones que puede realizar una Unidad se utiliza el término capacidades. Uno de los veteranos pilotos nos comenta: “La capacidad es plena en lo referente a las misiones aire-aire, nuestro rol principal, tras la modernización del C-15, alcanzando la categoría definida como ADX (Air Defence Interception All Weather Radar). Esto significa que se tiene plena capacidad de interceptación de aeronaves, en cualquier condición meteorológica, ya sea de día o de noche. También, como misión secundaria pero no menos importante, está la de ataque al suelo, la denominada capacidad FBX (Fighter/Bomber All Weather/Cazabombardero toda condición). En este punto cabe reseñar que los dos Escuadrones operativos han superado sendas Evaluaciones Operativas por parte de la OTAN: la reciente del 152 Escuadrón de 2010, que complementa la pasada por el 151 Escuadrón en el año 2002”.

Una de las claves de los EF-18 es poder ir actualizando su software para integrar los más modernos equipos y armamentos, gracias a las progresivas modernizaciones de su Operational Flight Program/ Programa operacional de vuelo (OFP), estando actualmente en vigor el denominado OFP-6E. Cada dos años aproximadamente el CLAEX desarrolla y ejecuta la instalación de un nuevo OFP, que se realiza a la carta de los usuarios, o sea de los pilotos de los EF-18, que aportan su experiencia para señalar los puntos en los que se debería mejorar la aviónica del aparato. Obviamente también se tienen en cuenta cuáles son los nuevos sistemas de armas y equipos que se deben incorporar.

## CENTRO DE SIMULACION

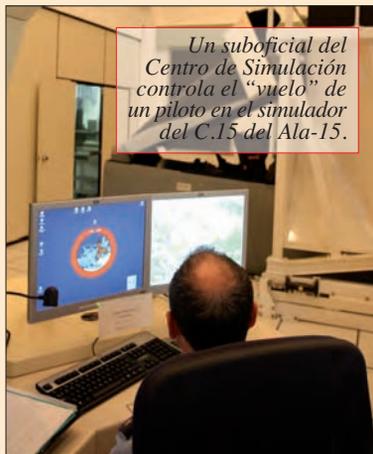
El Centro de Simulación, que depende del Grupo de Material, se inauguraba el año 1986, dotando al Ala 15 de un moderno sistema de formación de sus pilotos, tanto en la fase de instrucción de la transformación al tipo C.15, como para seguir los oportunos planes de adiestramiento que la Unidad realiza a los pilotos destinados en los dos Escuadrones operativos.

Aquel primer sistema de simulación fue diseñado y construido por la empresa española Ceselsa, actualmente integrada en Indra Sistemas.

Una de las claves de la eficacia del sistema es la progresiva modernización del software del sistema, que luego se va a encontrar el piloto en la cabina de su EF-18.

Uno de los veteranos brigadas nos comenta: “Las sucesivas modernizaciones del software del C.15 que nos hace llegar el CLAEX, actualmente la OFP-6E, se cargan en el simulador, para que no haya discordancia entre lo que ve el piloto en las pantallas multifunción del simulador y luego en el avión”.

La última modernización, que contrató el mando de Apoyo logístico del EA con Indra en 2008, ha servido para implantar el sistema a la versión OFP06E y la inclusión de las capacidades que da el MIDS, y la posibilidad de usar el Link-16.



*Un suboficial del Centro de Simulación controla el “vuelo” de un piloto en el simulador del C.15 del Ala-15.*

La capacidad del centro de simulación no solo ahorra muchísimo dinero del coste de las horas de vuelo, sino que además significa seguridad. Según nos comenta el brigada “En el plan de conversión realizado por el 153 Escuadrón, los futuros pilotos de C.15 “vuelan” entre 80 y 100 horas en el simulador, lo que además de un ahorro económico significa una reducción de riesgos, ante los posibles errores de pilotaje de éstos, sobre todo cuando se realizan procedimientos de emergencia”.

Un buen resumen de las capacidades del simulador son las 22.000 horas de vuelo acumuladas en él.



*El simulador de vuelo es un elemento básico en la formación y el mantenimiento de la capacidad operativa de los pilotos del EF-18.*

*Un piloto instructor y otro en transformación suben a un biplaza EF-18B, en el medio está el mecánico de línea, para iniciar una de las 80 a 100 misiones de media que se necesitan para facultar en el uso del Hornet.*



La capacidad aire-aire del EF-18 ha pasado de los misiles de alcance medio Sparrow y los de corto alcance AIM-9 Sidewinder, a los modernos Advanced Medium-Range Air-to-Air Missile/misil aire-aire avanzado de medio-largo alcance (AMRAAM) Raytheon/Hughes AIM-120C y los Iris-T, fabricados por la empresa alemana Diehl BGT Defence GmbH & Ko KG, para batir objetivos más próximos.

En lo que respecta a la capacidad de ataque al suelo, se debería de destacar la reciente incorporación, tras su integración en el C.15 por parte del CLAEX, de la bomba Raytheon Enhanced Paveway II EGBU-16 que, gracias a su doble sistema de guía Láser/GPS, tiene una precisión de ataque quirúrgica. La otra gran capacidad otorgada es la que el misil KEPD Taurus, un misil de crucero que confiere al Ala la capacidad de utilizar un sistema joint stand-off weapon/armamento lanzable fuera del alcance de las defensas enemigas (JSOW). Este nuevo arsenal refuerza la capacidad de ataque al suelo que se tenía ya con las bombas inteligentes guiadas por láser GBU-10/16/24, los



*El piloto de este Hornet luce en el brazo el parche que le acredita haber efectuado el exigente curso TLP, que actualmente se realiza en Albacete tras muchos años de sede en Florennes (Bélgica).*

misiles AGM-65 Maverick, y las cada vez menos usadas bombas lisas convencionales.

También hay que mencionar los sistemas de designadores láser Litening II y los Lince, que aportan autosuficiencia a la Unidad para fijar los blancos a neutralizar, sin olvidar la capacidad de atacar blancos designados por otras aeronaves o equipos de tierra.

Otra de las capacidades del Ala 15 es la de Suppression of Enemy Air Defen-

**«Tras la modernización del C-15, la capacidad de la unidad es plena en lo referente a las misiones aire-aire, su rol principal, alcanzando la categoría definida como ADX»**

sas/Supresión de defensas aéreas enemigas (SEAD). Para estas misiones el principal elemento de acción es el misil diseñado por la empresa Texas Instruments, actualmente integrada en Raytheon, AGM-88 High-speed

AntiRadiation Missile/Misil antirradar de alta velocidad, (HARM). Aunque la OTAN tiene designado al 152 Escuadrón como Unidad específica para realizar esta vital misión, ambos Escuadrones cuentan con esta capacidad,

lo que entraña una mayor disponibilidad para realizar esta misión.

## ESCUADRÓN OCU: FORJANDO PILOTOS DE EF-18

Cuando se recibieron los EF-18, siguiendo la tradición en el EA, cada una de las unidades dotadas con el aparato, las Alas-12 y 15, transformaba al tipo a los nuevos pilotos que se incorporaban a éstas.

No fue hasta el año 1995 cuando, a fin de estandarizar el plan de instrucción y dar cabida a los pilotos del Ala-21 que iban operar el sistema, el EA decidió crear el primer Operational Conversion Unit/Unidad de conversión operacional al EF-18 (OCU).

Así el día 18 de octubre de 1995 empezaba su actividad el 153 Escuadrón. Durante estos 16 años el Escuadrón ha transformado al C.15 a más de 300 pilotos, siendo otra buena prueba de su éxito que cuando se decidió

implantar el Eurofighter en el EA se formó el análogo 113 Escuadrón OCU, a imagen y semejanza del 153 Escuadrón.

Actualmente el Escuadrón, que manda el comandante Bobadilla, cuenta en plantilla con siete experimenta-

dos pilotos, incluido el jefe. Para esta vital misión se integran en el Escuadrón capitanes o comandantes con una gran experiencia en el sistema y normalmente acumulan 1.000 o más horas de C.15. Otra particularidad es que han participado en ejercicios como el Red/Green Flag.

El instrumento de trabajo son principalmente los biplazas EF-18B, que en número de ocho alinea el Ala. Es de destacar que cuando se formó el Ala, le fueron asignados la mitad de la docena de biplazas adquiridos, siéndolo la otra mitad al Ala-12, transfiriendo en 1995 desde Torrejón de Ardoz dos de éstos para reforzar la capacidad de entrenamiento del 153 Escuadrón.

Por tanto la BA de Zaragoza es el primer destino de los futuros pilotos de EF-18. Aquí llegan sobre todo jóvenes tenientes, directamente tras aprobar el exigente curso de Caza y

Ataque que imparte el Ala-23 en Talavera la Real (Badajoz). También se da el curso a algunos pilotos que, aunque veteranos, proceden de otros aparatos como el CASA C-101, Northrop-CASA F-5M e incluso Mirage F-1M. A cada uno de ellos se aplica un Plan de Instrucción diferente según la experiencia del piloto y la capacidad del avión previo, teniendo en cuenta si tenía radar aire-aire, como en el caso del CASA C-101 que carece de éste. El citado curso lo realizan los pilotos extranjeros de intercambio. En este caso suelen ser estándar a los que proceden de otros sistemas como el Mirage-2000, aunque el aprendizaje se reduce mucho si el que se incorpora es un piloto de la US Navy, que son ya pilotos de los F/A-18.

El curso de instrucción, que dura unos seis o siete meses y en el que suelen participar una media de seis pilotos, es muy exigente. Las fases iniciales constan de una instrucción teórica,

totalmente informatizada, incluidos los cuestionarios de evaluación, para posteriormente pasar a realizar 40 misiones en el simulador del C.15, que tiene el Ala.

El plan de instrucción, en lo que se refiere a su fase de vuelo,

consta aproximadamente de 80 a 100 horas a bordo de los EF-18. A lo largo de éstas se realizan una serie de misiones, cada vez más exigentes y en las que se simula la participación en una campaña aérea, en la que las misiones de combate van pasando de las de combate aéreo a las de ataque al suelo, tanto de día como de noche.

El producto final que elabora el Escuadrón sería, según el comandante jefe, "Un piloto Limited Combate Ready/Piloto preparado para el combate limitado (LCR) en el EF-18". También nos refiere uno de los capitanes del Escuadrón: "Se dan cursos menos intensos a personal que, si bien estuvo destinado en Alas equipadas con EF-18, perdió esa cualificación, por cambios de destino, y ahora debe reincorporarse como piloto del C.15".

Finalmente reseñar que el Escuadrón tiene un curso específico de piloto de

Un EF-18 en vuelo, luciendo la decoración Tigre. Foto: Ala-15.



instrucción, que obviamente superan todos los profesores que se incorporan al Escuadrón, además de recibir la instrucción para mantener la cualificación de Combat Ready/Listos para el combate CR3 que tienen todos los pilotos asignados a la Unidad.

## HISTORIA DEL ALA-15

Para empezar, se habría de comentar que el Ala-15 es heredera del 41 Grupo de FA que voló en Zaragoza el mítico biplaza de entrenamiento Lockheed T-33. De hecho la nueva Unidad heredó de su antecesora su insignia, el Tigre, y su lema "Quien ose pague", que utilizaban los míticos biplazas.

El Ala 15 fue creada oficialmente el 16 de diciembre de 1985, con la vista puesta en la llegada de los nuevos F/A-18A y B, que pasaron a denominarse, añadiendo la E de España delante, EF-18. Así llegó el gran día, el 10 de julio de 1986, cuando se recibieron los cuatro primeros EF-18B, que vinieron en vuelo directo desde la factoría de la Mc Donnell Douglas en St. Louis (Missouri-Estados Unidos) a los man-



*Un piloto del Ala-46 de Canarias, como denota su parche de abajo, en transformación al EF-18, se prepara para realizar una misión de entrenamiento en un biplaza EF-18B.*

dos de tripulaciones mixtas, españolas y estadounidenses. Poco antes, los primeros mecánicos se habían formado en Estados Unidos, dando paso a un continuo proceso de formación.

Mientras, el Ala se iba convirtiendo en un elemento básico de la Defensa Aérea de nuestro país, estábamos todavía en la época de la Guerra Fría, y España necesitaba reforzar este vector. Así, el 23 de octubre de 1986, con los primeros EF-18 recepcionados se formó el primer Escuadrón, el 151.

El 28 de octubre de 1986 se recibió la visita de Su Majestad el Rey D. Juan Carlos I, que voló en uno de los biplazas. Al año siguiente, se completaban las primeras 1.000 horas de vuelo, y para el mes de julio se inauguraban las instalaciones del simulador de vuelo, que fabricó la empresa española Ceselsa.

En el desfile del 12 de octubre de 1987 el público pudo ver por primera vez el aparato, con ocasión del desfile aéreo del Día de la Fiesta Nacional.

Para el 13 de enero de 1988, el Ala ya acumulaba 5.000 horas de vuelo, y se completaba la instrucción, en su se-



*Para celebrar el 25 Aniversario, el Ala-15 ha aplicado una preciosa decoración alusiva a uno de sus EF-18.*

no, de los 10 primeros pilotos y los primeros mecánicos. Mientras se creaba el segundo Escuadrón, el 152, se declaraba operativo el 151 Escuadrón, solo dos años después de su creación.

El 19 de septiembre de 1988 se produce la bendición y entrega del Estandarte al Ala 15, presidida por S.M. el Rey, siendo la madrina Su Alteza Real la Infanta Doña Elena.

En 1989 se integraba el Ala 15 en el Ala 31, pasando a denominarse Grupo 15 de Fuerzas Aéreas. A principios de aquel mismo año se habían completado las 10.000 horas de vuelo, y se iniciaban, el 14 de marzo de 1989, los servicios de Alarma Aérea, para defensa del espacio aéreo español. Igualmente el Ala realizó su primer despliegue en Canarias, con motivo del Ejercicio Canarex-89.

Los despliegues en los archipiélagos españoles son una de las constantes del Ala-15, especialmente en las Baleares, ya sean en ejercicios generales del Mando de Combate (MACOM) como los Sirio, DAPEX, etc..., como en despliegues unitarios para la Defensa de este estratégico punto de España.

La nueva década de los noventa será la de implantación del EF-18 como la espina dorsal de los aviones de combate del EA. En 1990 se entregó el último de los EF-18, de los 72 previstos por el programa FACA, quedando reequipada con los Hornet también el Ala 12 de Torrejón de Ardoz.

En septiembre de 1991, el Grupo 15 completaba las 25.000 horas de vuelo, mientras se iniciaba una guerra en Yugoslavia, un hecho que a la postre llevaría al Ala a poder probar su eficacia en operaciones reales de combate.

En noviembre de 1994 el Gobierno español decidió desplegar aviones de combate en Italia para colaborar en la operación Deny Flight, que apoyaba el despliegue de fuerzas de paz y evitaba las operaciones aéreas sobre el escenario bélico de Bosnia-Herzegovina. Ese mismo mes el Grupo 15 desplegaba ocho aviones en la Base italiana de Aviano, junto a dos KC-130H del Grupo 31, constituyéndose el Destacamento ICARO. Se abría un largo despliegue de seis años, en los cuales el personal y los aviones del Grupo 15 se relevaban con el Ala 12.

El agravamiento de la situación en Bosnia llevó a la OTAN a lanzar la primera acción de combate de su historia, poniéndose en marcha la operación Deliberate Force. Así los EF-18 entraron en combate, atacando instalaciones militares de los serbios de Bosnia con misiles antirradar HARM, bombas inteligentes GBU y lisas. Posteriormente en 1999 y ante el agravamiento de la situación en la provincia serbia de Kosovo, la OTAN iniciaba una nueva campaña aérea contra Serbia. De nuevo los pilotos del Grupo 15 entraban en combate, integrados en las precisas y exigentes normas de la OTAN. Una campaña aérea que forjó una generación de profesionales del EA que demostraron estar entre los mejores de la Alianza, y que acumularon una vital experiencia en combate.

Mientras, en 1995 el Ala 15 protagonizaba un nuevo hito en el EA, la par-

ticipación en un ejercicio Red Flag, que organiza la USAF en la Base de Nellis. El mero despliegue hasta la referida instalación, sita en el Estado de Nevada, junto a la popular ciudad de Las Vegas, incluyendo el salto del Atlántico, ya significó un importante éxito operativo, que se completó durante el exigente ejercicio.

Aquel mismo año se crearía el tercer Escuadrón del Ala, el 153, con la misión específica de formar todos los nuevos pilotos de EF-18, y de los nuevos 24 F/A-18 que adquirió, de segunda mano, el EA de los excedentes de la US Navy.

En agosto de 1996, en solo diez años desde la llegada del primer aparato, el Ala-15 cumplía 50.000 horas de vuelo. Cifra que quedaría muy pronto superada, en octubre de 1999, con las 75.000 horas de vuelo.

Por Resolución 705/16/1999, sancionada por el jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire con fecha 9 de diciembre de 1999, el Grupo 15 de Fuerzas Aéreas vuelve a constituirse en Ala 15, retomando su denominación original.

## EL INTENSO SIGLO XXI

El año 2000 el Ala 15 participaba en uno de los más exigentes ejercicios de la OTAN, el NOMAD, que se realiza en el norte de Europa incluyendo el uso de las Deltas de entrenamiento en combate aéreo DACT situadas sobre el mar del Norte, utilizando como base de despliegue la británica de RAF Waddington.

Pronto llegaría el brutal atentado de corte islamista del 11-S y la revisión de los procedimientos de interceptación de aparatos comerciales secuestrados.

La capacidad de despliegue operativo fue comprobada y superada, durante una Evaluación Operativa (OPEVAL) realizada en la BA de Albacete al 151 Escuadrón en el año 2002.

En mayo de 2003 tres EF-18 del Ala 15 realizaban una misión de esas que pasan a la historia, la de escolta del Airbus A-321 de Alitalia que transportaba al Papa Juan Pablo II durante su quinta y última visita apostólica a Es-

paña, al igual que hicieron los Mirage III en 1982, durante su 1ª visita.

Poco después, el día 14 de noviembre de 2003 el Ala 15 cumplió las 100.000 horas de vuelo en los EF-18. Esta cifra supone un hito para esta Unidad y representa, en buena medida, la labor realizada por todos sus componentes desde su creación. En 2005 se completa la fase de evaluación del misil AIM-120, con la consiguiente potenciación de la capacidad aire-aire.

Al año siguiente, durante el Tiger Meet- 06 realizado en Albacete, se efectúa la primera participación plena en este selecto club, con cuatro aviones discretamente atigrados. Al año siguiente se iniciaron las operaciones usando gafas de visión nocturna, una de las nuevas

**«El 151 y 152 han superado sendas Evaluaciones Operativas por parte de la OTAN: la reciente del 152 Escuadrón de 2010. que complementa la pasada por el 151 en el año 2 002»**

posibilidades de los EF-18 sometidos a un proceso de Mid Life Update/actualización de media vida (MLU). En 2008 se vuelve a participar en un Red Flag en Nellis y el año siguiente se despliegan aviones a Baleares, con ocasión del ejercicio Sirio, y a Canarias para participar en el DACT-2009, donde los “maños” se enfrentaron a los F-15C de la USAFE.

Finalmente mencionar, ya en 2010, la escolta dada al avión que traía a España al Papa Benedicto XVI, y, por último, que el Justicia de Aragón, Fernando García Vicente entregó, el 4 de marzo de 2011, el Guión de Unidad al Ala 15, al coronel jefe del Ala Fernando de la Cruz Caravaca, en una ceremonia presidida por el teniente general Jefe del MACOM Juan Luis Abad Cellini.

## MODERNIZACIONES

Desde los mismos inicios de las operaciones con los EF-18, el EA fue consciente de la necesidad de ir actualizando el aparato, dada la rápida obsolescencia que afecta a los modernos aviones de combate.

Así en 1993 se pusieron en marcha los planes para actualizar la flota EF-18A/B Hornet a los estándares de los F/A-18C/D. El contrato fue asignado al fabricante McDonnell Douglas, que en su planta de San Louis modernizó 46

*Un EF-18 del Ala-15 equipado con bombas lisas convencionales, un designador láser y sendos pod de entrenamiento ACMI (Air Combat Maneuvering Instrumentation/Instrumentación para maniobras de combate aéreo), que simulan ser misiles Sidewinder. Foto: Ala-15.*



*Un piloto del Ala-15 listo para iniciar una nueva misión a los mandos de un EF-18.*



aparatos, mientras que el trabajo en el resto de la flota fue realizado por CASA, con apoyo y sistemas de la empresa estadounidense. La mayoría de los cambios consistían en mejoras informáticas y la adopción de un nuevo software, aunque fueron requeridos algunos cambios en los pilones de lanzamiento de nuevas armas, como los misiles AIM-120. Después de la modernización, los cazas fueron redesignados EF-18A+ y EF-18B+.

Casi diez años después, y teniendo en cuenta la gran experiencia del EA y la industria española, se decidió volver a modernizar la totalidad de la flota inicial de EF-18A/B+, que en aquel momento constaba de 67 aparatos. Los trabajos fueron encomendados a la entonces empresa EADS-CASA, hoy Cassidian, que diseñó un completo programa MLU. Así, a partir de 2005 se han ido realizando los trabajos de modernización en su Planta de Getafe (Madrid).

Actualmente se ha realizado el proceso a la totalidad de los aviones del Ala 12, estando solo pendiente la finalización de los trabajos en Getafe en alguno de los del Ala 15. Paralelamente a esta modernización, se está dotando a la flota de C.15 con una nueva suite de guerra electrónica, mediante un programa denominado GEL (Guerra Electrónica). Este programa, desa-

rollado por Indra, está dotando a los EF-18 de un sistema muy mejorado de autoprotección. También está en marcha un programa de Mantenimiento Mayor (PMM), que incide en una mejora estructural, que implica la revisión y refuerzo, de ser necesario, de las células de los aparatos.

Finalmente reseñar que a finales del año 2008 se contrataron con Cassidian los trabajos de instalación del Multifunctional Information Distribution System/Sistema multifunción de distribución de información (MIDS), un sistema europeo de enlace de datos tácticos (TDL - Tactical Data Link-16), en toda la flota de C/CE.15.

El MIDS es uno de los más modernos sistemas de transmisión de datos digitales. Los Eurofighter lo traen instala-

do de fábrica, con lo que se logra una importantísima estandarización e interconexión de los equipos de los dos principales sistemas de combate con los que cuenta el EA, entre ellos y con nuestros aliados de la OTAN.

“El salto en posibilidades, al acceder directamente a la red de información estandarizada en tiempo real gracias al Link-16, que da el MIDS es abismal”, nos comenta un veterano comandante. Con el sistema se puede intercambiar, en tiempo real, toda la información táctica (como por ejemplo las trazas, objetivos, posición, estatus y órdenes) entre las diferentes aeronaves que participan en una misión, incluida la que facilitan los aviones AWACS de la Alianza, o los CAOC, tanto en misiones a nivel español como en el ámbito de la OTAN.

Actualmente el Ala 15 ya tiene varios de sus aparatos totalmente modernizados con los cuatro programas, con lo que posee uno de los más modernos sistemas de aviación de combate de la OTAN, tanto en su faceta aire-aire como aire-suelo.

Así mismo, gracias al MIDS se puede emplear el moderno armamento contra todo tipo de objetivos con plena eficacia y muy poco riesgo de ser alcanzados, ya que permite obtener todos los datos del objetivo sin necesidad de activar el radar ■