

El Ala 14. Una corta historia de 20 años

FERNANDO FERNANDEZ DE BOBADILLA HASTINGS
Comandante de Aviación

A finales de la década de los sesenta, el Ejército del Aire había comenzado un proceso de modernización entre cuyos objetivos se encontraba el cambio de la flota de aviones que integraban las unidades pertenecientes a los entonces llamados Mando de la Defensa Aérea y Mando Aéreo Táctico, que contaban principalmente con los desfasados F-86 Sabre y con una veintena de F-104 G encuadrados en el emblemático 104 Escuadrón.

Este proceso comenzó con la construcción, bajo licencia de Northrop, del F-5, avión que supuso una revolución dentro del Ejército del Aire dada su versatilidad aún a pesar de ser un avión limitado; la política de adquisiciones se inclinó también por la diversificación de suministradores, optando el entonces Ministerio del Aire por adquirir el Mirage III en su versión "E", avión que venía precedido de una aureola de triunfo debido a su actuación en la Guerra de los Seis Días.

Esta fase de modernización se completó con la adquisición del F-4C Phantom, avión que por su capacidad significó el auténtico cambio dentro de nuestro Ejército y constituyó durante muchos años la columna vertebral de la capacidad disuasoria del Ejército del Aire.

Al comenzar la década posterior, y cuando parecía que este proceso se había completado, ya que las Alas principales habían sido dotadas de material nuevo, y otras habían sufrido un proceso de reconversión, como la de Zaragoza, que la llevaría posteriormente a integrar el Grupo 41, el Ejército del Aire decide la compra de un nuevo sistema.

El avión sobre el que se habían puesto los ojos era el Mirage F-1, resultado de una serie de intentos de Marcel Dassault para lograr construir un avión que, conservando las buenas características del Mirage III, no tuviera sus limitaciones.

Aunque amantes como ninguno del ala delta, los constructores franceses tuvieron que aparcar la idea (que posteriormente volvió a renacer con el Mirage 2000), y dedicarse al diseño de un avión de ala convencional, con un motor derivado del ATAR 9C y con un sistema de mandos de vuelo que se aproximaba a lo que posteriormente se conocería como el "FLY BY WIRE".

La aviónica integrada era una mejora considerable de la instalada en su predecesor pero siguiendo las mismas líneas maestras, y, desde su concepción, se intuía la idea, aunque de forma tímida, de instalarle algunos equipos de guerra electrónica, cuestión esta última que se tu-

vo en cuenta a partir de los números de serie superiores al 150.

Ya en el mismo año setenta un par de pilotos destinados entonces en Valencia se habían desplazado a Istres y habían tenido la oportunidad de volar el F-1 en un par de ocasiones.

Al año siguiente tuvieron la oportunidad de volver a volar el mismo avión pero ya con parte de la aviónica instalada de modo que pudieron hacer una somera comparación con respecto a su antecesor.

Dada la buena acogida que el Mirage III E había tenido en el seno del Ejército del Aire y siguiendo la política de diversificación de suministradores, se decide la compra de este avión aunque en un número reducido, con el fin de formar un escuadrón que se integraría en el Mando de la Defensa Aérea; se forma así el Ala 14 (La cuestión de no haber respetado la correlación de los números es todavía un enigma, aunque la explicación que cualquier lector quiera darle será posiblemente acertada). Por Orden Comunicada nº 125 del Jefe del Estado mayor del Aire de fecha 1 de junio de 1974 se crea esta nueva Ala, que será la encargada de acoger el nuevo sistema de armas, su ubicación será la Base Aérea de Albacete, sede entonces del Ala 37, que se desplazaría a Valladolid, donde todavía continúa.

1ª EPOCA: LA TOMA DE POSESION

EL primer problema de esta recién nacida "Ala" es que no había nada, era preciso reconvertir una base adecuada para un material determinado y muy diferente al que venía, deberían traerse pilotos para integrarse en la unidad, formarlos y empezar a funcionar.



Asfaltado de la plataforma de aviones.



Por O.M. núm. 1.789 /74 se nombra al coronel Juan Zárate Martínez-Zárate Jefe del Ala 14 y a lo largo de este año se destinan al Ala a los comandantes Ostos, Quintana y Vargas, que a la postre serían los primeros Jefes de Mantenimiento, 141 Escuadrón y Apoyo respectivamente, a los que se unió el capitán Arruche.

Se destina a los capitanes Juberías, Negrón y Rubio para formar el embrión de la futura Ala, y lo primero que se encuentran no son los manuales del avión, sino un papeleo monstruoso con el que había que bregar para convertir lo que era una entelequia en una realidad, una habitación bastaba, pero ganas e ilusión era lo que se necesitaba.

Durante el primer semestre de 1975 se realizan todas las obras de acondicionamiento de instalaciones de la Base; en enero aparecen los primeros técnicos franceses que asesorarían en estos trabajos preliminares.

Por fin en marzo, concretamente el 18, se van los primeros pilotos a Francia a recibir la instrucción correspondiente; el entonces teniente coronel Peralba al mando de los capitanes Gea, Martínez y Vieira llegan a la Base Aérea de Reims.



Llegada del primer avión a la Base Aérea de Albacete.

El curso dura tres meses, y el 18 de junio los cuatro primeros aviones (01, 02, 03, 04) despegan desde Mont de Marsan con destino a su nuevo domicilio en la carretera de Murcia s/n. A su llegada son recibidos por el entonces Jefe del Mando de la Defensa Aérea el teniente general Salvador Díaz Benjumea.

El día 11 de julio se incorporan dos nuevas unidades (C-14-05/06), y ya en el mismo mes y aunque la unidad está incompleta, o más bien en precario, se decide participar en un Ejercicio "Red Eye".

A lo largo del año '75 se continúan recibiendo unidades, el personal de vuelo y de mantenimiento sigue aumentando, y el Ala comienza a adquirir una fisonomía propia.

A principios de 1976 se cuenta ya con ocho aviones lo que permite que el Ala se vaya incorporando al quehacer cotidiano del Ejército del Aire, de manera similar al Ala 11 se realiza por primera vez un Ejercicio "Navipar"; a nivel de la Base se construyen los hangares de mantenimiento ya que los existentes se consideran inadecuados, se amplía el aparcamiento, se construye un taller de radar, y en general se van mejorando todas las instalaciones para cubrir las exigencias del nuevo material.

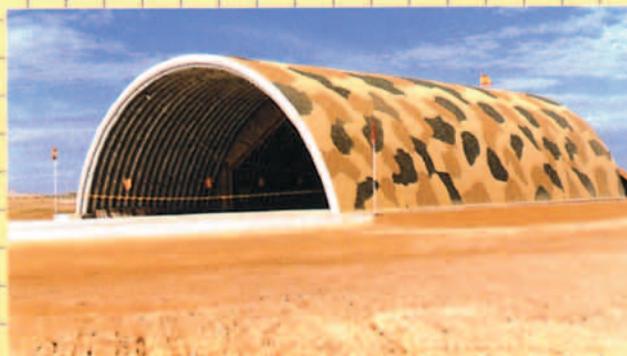
Llegan más aviones hasta lograr la cifra de catorce a finales de año, con lo que el cómputo de horas de vuelo realizadas alcanza las 1.834:15 al 31 de diciembre

El antiguo Jefe de F.F. A.A., ahora coronel, José Santos Peralba, se hace cargo del Ala 14 el 17 de enero de 1977, con lo que se produce el primer relevo de mando.

Llega el último avión de esta primera serie (1ª Tranche para los afrancesados) el C-14.15, con esta incorporación se termina lo que se consideraba inicialmente que sería el proyecto completo.

El día cuatro de enero se convirtió en el primer día triste de la joven unidad ya que el capitán Gea perdió la vida en un accidente volando el C-14.02 en las proximidades del pueblo de Lezuza.

La actividad de Ala continuaba, se empezaba con la integración del armamento en el sistema, ya que aunque el avión estaba diseñado para llevar los misiles Magic en punta de plano, y solo se había integrado armamento de procedencia francesa del que se carecía, el Ejército del Aire opta por la integración del AIM-9 Sidewinder que constituía el misil infrarrojo normalizado en la



Los refugios, preparados para su inauguración.

restantes unidades, parte de estas pruebas se realizaron en la Academia General del Aire, por lo que la presencia de un avión en la misma supuso un sentimiento generalizado de admiración y envidia entre los alumnos que veían en este avión una meta inalcanzable.

En marzo el Ala tiene el honor de recibir por primera vez en visita oficial a S.M. el Rey.

Se decide a lo largo de este año la adquisición de diez unidades más para completar hasta veinticuatro reponiendo la pérdida del avión 02.

Se participa, aunque de manera casi simbólica en el ejercicio "Primavera 77", se continuó con la instrucción de nuevos pilotos, cuya incorporación era casi constante, incluidos ¡tenientes.....!, ¿con qué conocimientos, con qué criterios? (Permitaseme tomar prestada esta frase propiedad de otra unidad).

Anecdóticamente se puede contar la circunstancia de que al carecerse de aviones doble mando, a los "Pilotos de Baja Experiencia" (Sic), se les enviaba a Manises a realizar un curso de "Adaptación a Material Francés", cuando con el tiempo, los pilotos que han tenido la suerte de volar ambos aviones han reconocido que se parecen "Como un huevo a una castaña", y que el Mirage III era un avión que exigía más técnica de vuelo y más atención al piloto mientras que el F-1 era un avión más dócil, circunstancia lógica si se tiene en cuenta que un avión intentaba superar las pequeñas deficiencias del otro.

El curso del avión por lo tanto se daba de forma teórica, el primer contacto con el avión consistía en una aceleración hasta casi la velocidad de rotación con su aborto subsiguiente, y al día siguiente..., pues palanca al pecho.

Pero volviendo a retomar el hilo, el año concluyó sin más novedad, realizándose un total de 2.316:30 horas de vuelo en el material, lo que suponía un incremento notable con respecto al año anterior y era una muestra de la curva ascendente de la unidad.

A principios de 1978, más concretamente el 3 de enero, se monta por primera vez el Servicio de Alarma, y tan sólo tres días después el capitán Abadía tuvo la suerte de realizar el primer scramble.

También a principios de 1978 se logra el primer hito de la joven unidad, ya que el 7 de febrero se alcanzan las 5.000 primeras horas en C-14, circunstancia que ocurre menos de tres años desde que se comenzó a operar.

A partir de junio se empiezan a incorporar a la unidad aviones de la segunda serie (C-14.16 al 25), llegándose a tener la veintena a finales de año.

En noviembre llega el simulador lo que supone un cambio en la forma de realizar el entrenamiento, ya que permitía realizar secuencias de vuelo completas y simulación de emergencias, que a falta de doble mando era lo mejor que se podía ofrecer.

A lo largo de 1979 la actividad de la unidad se realiza a pleno ritmo como cualquier otra dentro del marco del Ejército del Aire, destacable es el hecho de que el 20 de julio se alcanza la cifra de 10.000 horas, lo que supone haber realizado más horas en los últimos dieciséis meses que en los años anteriores.

El 9 de septiembre, la ciudad de Albacete hace entrega al Ala de su estandarte, una muestra más de las buenas relaciones y los lazos que han unido a esta ciudad con la Base.

El día 21 del mismo mes se produce de nuevo el relevo de la Jefatura de la unidad haciéndose cargo de la misma el coronel Isidoro Martínez Rodríguez.

2ª EPOCA: LA EXPANSION

A partir de 1980 se puede considerar que el Ala 14 comienza a alcanzar un cierto grado de madurez; a lo largo de este año se producen un serie de acontecimientos que ayudaron a que aquella se lograra con la celeridad que caracterizó a este Ala desde su nacimiento.

La adquisición de cuatro biplazas (CE-14.26 al 29) y de veinte aviones más (C-14.32 al 51) y la incorporación constante de nuevos pilotos aconsejan la formación de un segundo escuadrón, el 142 cuyo indicativo fue DARDO, que vio la luz el 1 de abril de 1980.

Los pilotos que integraron este segundo escuadrón fueron segregados del 141, y su primer jefe fue el actual Jefe del Ala, el entonces comandante Lozano, que además fue el encargado de traer el primer avión con el numeral de este nuevo escuadrón (C-14.32).

Comienza a hacer sus pinitos lo que a la postre sería la Patrulla Acrobática que fue la encargada de rellenar el vacío que había desde la disolución de la Patrulla Ascuá.

La participación de esta Patrulla en diversos acontecimientos incluidos los desfiles conmemorativos del Día de las Fuerzas Armadas será una imagen que se recordará durante mucho tiempo hasta la aparición de la Patrulla Aguila.

El 17 de octubre llega a la unidad el primer avión Biplaza (CE-14.26), como todos los aviones doble mando es un desarrollo del monoplaza, operativamente se diferencia de este último por la carencia de cañones y una disminución en la capacidad de combustible interno, por lo demás.....pues idéntico, como todos los biplazas, más feo que el caza...etc

Durante este año la actividad del Ala fue la normal, participando como una unidad más en los diferentes ejercicios programados, y formando nuevos pilotos que seguían viniendo destinados.

1981 comienza de manera un poco extraña, ya que la joven Ala, aunque bautizada demasiado pronto en estos avatares, no había tenido más accidentes desde el fatídico día en que murió el capitán Gea, pero el 07 de abril, durante una misión de baja cota, el CE- 14.26 pilotado por los Capitanes Galán y Compañy se estrelló en las proximidades del río Júcar, afortunadamente en esta ocasión ambos pilotos lograron eyectarse.

De cualquier forma el incidente se supera con rapidez, y la actividad de la unidad se reanuda siguiendo las pautas de años anteriores.

Continúan llegando aviones procedentes de Burdeos donde se encontraba la cadena final de montaje.

Se empiezan a incorporar a la unidad los pilotos de

Gando del 464 Escuadrón para realizar su conversión al F-1 que integrará el futuro 462.

En octubre se realiza el Ejercicio CRISEX 81, destacándose a Palma de Mallorca un contingente formado por pilotos de ambos escuadrones al mando del comandante Martínez.

La infraestructura de la Base sigue creciendo, se inauguran cuatro nuevos hangares de mantenimiento, una zona de aparcamiento adicional.

A principios de 1982, más concretamente el 25 de enero el Ala 14 logra alcanzar las 25.000 horas en material F-1. Ha de tenerse en cuenta que por aquellas fechas el Ala 14 tenía seis años y medio de existencia, lo que significaba que se habían realizado más de cuatro mil horas anuales de media desde su fundación.

Se comienzan a realizar las campañas de tiro AAS en las Bárdenas destacándose en Zaragoza tras una sugestiva conferencia a cargo del capitán Compañy, cuya finalidad fue convencer a algunos de las maravillas de este polígono en comparación con el cotidiano Caudé.

A lo largo de este año se incorporaron doce pilotos y el resto de los aviones asignados en dotación, con lo que se puede considerar que el Ala alcanza su plenitud.

El 22 de julio el coronel Ramón Fernández Sequeiros se hace cargo de la jefatura del Ala.

En 1983 se produjeron una serie de acontecimientos que ayudaron a expandir el nombre de esta unidad más allá de nuestras fronteras; además de los semestrales NAVIPAR, o de los anuales POOP DECK, se comienzan a realizar intercambios con escuadrones integrados dentro del seno de la OTAN.

Las desventajas de aquel momento: la barrera del idioma, las ventajas: la ilusión y las ganas de entrar en lo hasta entonces desconocido.

Aquel año el 141 realizó su intercambio con el 349 SQN de Beauvechain, mientras que el 142 se desplazó a Cameri donde estaba basado el 21 Grupo con sus 104S.

3ª EPOCA: LA MADUREZ

A partir de 1984 la unidad está completamente formada, la instrucción de pilotos nuevos se reduce a los números anuales correspondientes a las incorporaciones de tenientes provenientes de Talavera y a los que venían de otras unidades, pero el número no hace que la operatividad del Ala se resienta y el entrenamiento constituye una faceta más.

Las inquietudes dentro de la unidad se van expandiendo, dirigiéndose a todos los campos, pero de una forma bastante llamativa a la Guerra Electrónica, campo en el que el Ejército del Aire se estaba moviendo con bastante rapidez tratando de paliar las deficiencias que había en su seno debido a que esta faceta de la guerra moderna no se había trabajado con la suficiente profundidad.

Nace así un proyecto cuya finalidad era dotar al C-14 con los medios necesarios de autoprotección que garantizaran su supervivencia en un ambiente electromagnético hostil.

El entusiasmo con que los componentes de la unidad atacaron este proyecto dio frutos rápidamente, y en el mismo año se empezaron a instalar los primeros lanzadores de dipolos y bengalas (con lo que no haría falta colocar de nuevo en los aerofrenos aquellos paquetes que salían de Dios sabe dónde).

En abril se realiza por primera vez un ejercicio NAVI-MAES en la Base de Sidi Slimane, aunque previamente se había realizado una pre-visita, la experiencia mereció la pena ya que el desconocimiento de los vecinos daba pie a muchas especulaciones. Al margen de la cuestión meramente profesional el destacamento estuvo plagado de anécdotas.

Comienza la construcción de los refugios que cambiaría totalmente la fisonomía de la Base y a la postre modificaría la forma de trabajo habitual de una unidad acostumbrada a tener los aviones aparcados en una línea.

En el mes de julio es nombrado Jefe del Ala 14 el coronel Leocricio Almodóvar Martínez.

El intercambio de escuadrones OTAN se realizó aquel año con el 421 SQN de las RCAF en Baden Solingen, que muchos recordarán por lo fácil que era "Ponerle un Rabo" a un F-104, pero lo difícil que era cogerlos a baja cota.

Se alcanzan las 50.000 horas de vuelo el 24 de agosto, lo que significa un auténtico récord, ya que la unidad ha realizado una media anual superior a las 5.500 horas desde su fundación.

El 14 de septiembre la unidad se volvió a vestir de luto, en esta ocasión, el capitán Montoro perdió la vida en el transcurso de una misión de TCA.

1985 empezó como un año normal, pero el 27 de febrero otra vez un accidente durante una misión DAGA se llevó al capitán José Luis Valdés Ayesta, oficial de cualidades profesionales y humanas excepcionales.

El 27 de marzo la unidad recibe de nuevo la visita de S.M. el Rey esta vez acompañando a S.M. el Rey Hussein de Jordania con el fin de volar ambos monarcas el C-101.

De este año hay que destacar el inolvidable "Ejercicio Tartessos" en el que la mayor parte de los pilotos del Ala aprendieron que al margen del casco y del anti-G, hay que llevar encima siempre la cartera y el cepillo de dientes, ya que la maleta podía estar en Málaga y tú recuperándote en Santiago.

En 1986 el 142 Escuadrón entra a formar parte de la comunidad de Tigres de la OTAN asistiendo al "Tiger Meet" que se celebró en la base francesa de Cambrai. Desde ese momento la unidad ha asistido a todas las reuniones que se han celebrado anualmente.

En el mes de julio llegan a Zaragoza los primeros EF-18, con lo que en cierto modo el Ala 14 deja de ser la "Prima Donna", produciéndose el clásico relevo en el interés o en las miradas que desde ese momento empezaron a fijarse, como es natural, en la nueva "Vedette".

No obstante la unidad continúa con su quehacer diario poniendo énfasis en adaptar el avión a la nueva época que le toca vivir.

En este mismo mes se produce otra vez el relevo en el mando, haciéndose cargo de la unidad el coronel David Ivañez Luna.

Entre este año y el siguiente se completa la adaptación del subsistema de Guerra Electrónica, se termina un Taller (bautizado por algunos "El palacio de Liria") que se dedicará a atender los nuevos equipos que se adaptan al avión y se acelera la formación de personal en este campo, pudiéndose considerar que esta unidad ha sido pionera en el empleo de estos medios junto a la entonces 408 Escuadrilla.

1987 marca otro hito de la unidad al alcanzarse la cifra de las 75.000 horas el 27 de junio, lo que significa además un nuevo récord, puesto que la media continuaba subiendo.

Los años siguientes van a significar unos años un poco apretados ya que el esfuerzo que significa para el Ejército del Aire la formación de un nuevo Ala (Posteriormente Grupo 15) y la adaptación del Ala 12 al nuevo material, hacen que el F-1 pase a un segundo plano, por otra parte el acostumbrado flujo de pilotos se reduce, en parte como es natural por la preferencia de éstos a elegir un avión más avanzado y con mayores posibilidades que las que ofrece el ahora limitado F-1.

Por otra parte, la fatídica mala suerte sigue cebándose con la unidad, produciéndose durante este período dos pérdidas más, la del Jefe del 141 el comandante Serrano el 28 de enero de 1988, y la del teniente coronel Carlos Vargas de la Rúa el 10 de marzo de 1988.

Siguiendo la pauta, en julio se realiza de nuevo el relevo en la Jefatura del Ala siendo nombrado Jefe de la misma el coronel Eduardo González-Gallarza Morales.

4ª EPOCA: LOS AÑOS DIFÍCILES

EN 1990 comienza lo que se pueden considerar los años difíciles de la unidad, las pérdidas humanas y de material en los quince años de vida del Ala se consideran altos, la moral de los pilotos está un poco baja y el material empieza a acusar tanto los años de servicio como la disminución en el flujo de repuestos.

En julio se hace cargo de la unidad el coronel José Cervera Madrigal.

En el mes de octubre de nuevo el luto visita la unidad, ya que a causa de una colisión en vuelo durante una misión de interceptación nocturna fallece el comandante Faustino Martínez Luna.

El año '91 quedará en el recuerdo de la unidad como el año de los experimentos, porque a nivel de los pilotos era lo que se pensaba del "Ejercicio Rocío".

Se pretendía analizar la capacidad de resistencia de una unidad de nivel escuadrón desplegada fuera de su base, y fijar las necesidades de mantenimiento en el marco de un ejercicio de Defensa Aérea continuado; los primeros días fueron llevaderos, los CAP's nocturnos en Alborán y las sentadas a 40° a la sombra pudieron con las reservas hídricas de más de uno, no obstante el buen humor se impuso con lo que se demuestra que sólo el español es capaz de hacer chistes de sus propios sufrimientos

El 27 de agosto el capitán Gracia se eyecta en las proximidades del campo, la casualidad de que un helicóptero del SAR se estaba dirigiendo en ese momento a la base hace que el piloto esté en el escuadrón escasamente quince minutos después de "Bajarse en Marcha", el pesar por la pérdida del avión queda totalmente oculto por la alegría de recibir al piloto en la puerta del escuadrón, con la cara blanca pero con ganas todavía de soltar algún chascarrillo.

A finales del año 1991 se decide dotar al Ala 11 con material F-1, ya que la intención de modernizar las "Planchetas" no ha dado resultado, esto significa que el Ala 14 deberá realizar un esfuerzo adicional para formar tanto a los pilotos como a los técnicos de Manises para que puedan adaptarse al nuevo material en el menor tiempo posible.

Para ello se opta por agrupar en el 142 Escuadrón a la mayor parte de los pilotos instructores con los que cuenta el Ala, y reunir en Albacete los aviones biplazas existentes, de manera que el primer escuadrón pueda continuar su funcionamiento normal mientras que el segundo se dedica preferentemente a la formación del personal procedente de Manises y de Gando.

El 13 de noviembre la unidad recibe de nuevo la visita de S. M. el Rey, esta vez durante el transcurso de un Ejercicio DAPEX.

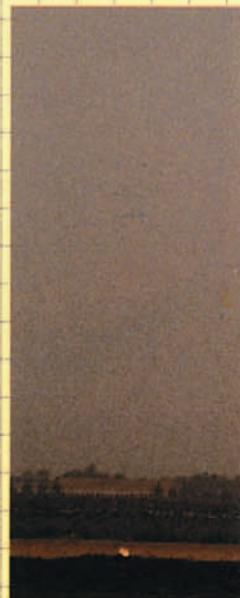
Por fin el Ala 14 logra alcanzar la mágica cifra de las 100.000 horas de vuelo, en esta ocasión le cupo la suerte al capitán Antonio Taranilla.

En enero es promovido al empleo de General de Brigada el coronel Cervera, debiéndose por tanto realizar el relevo, se hace cargo del Ala el coronel Bayardo José Abós Cotos.

El año 1992 es un año de retos para el Ala 14, se ha decidido realizar el ejercicio "Tiger Meet" en Albacete con el 142 Escuadrón como anfitrión; la cuestión no es fácil, ya que el escuadrón no ha abandonado su papel de formación de nuevas tripulaciones, y además el número de pilotos asignados al escuadrón en ese momento es notablemente bajo.

De cualquier manera se acepta el reto, y sacando tiempo de no se sabe dónde se van realizando las cosas.

Dado el atractivo que supone la realización del ejercicio en España, el número de participantes es elevado, y no sólo el alojamiento se convierte en un problema, sino la realización misma de las misiones, ya que en la base se encuentran 65 aviones extranjeros además de los de casa, y la unidad no está acostumbrada a un flujo tan constante de aviones, aún teniendo en cuenta que la forma de operar en Albacete es relativamente sencilla en comparación con otras Bases que están sometidas a otras restricciones.



El F-1 seguirá despegando

Una oportunidad como esta se debe aprovechar para ofrecer al público la oportunidad de visitar la base y poder ver aviones cuya presencia en nuestro país no era habitual, y mucho menos en una misma base y al mismo tiempo.

El domingo tiene lugar una jornada de "Puertas Abiertas" en la que participaron además de los aviones integrantes del ejercicio la Patrulla Aguila y la PAPEA, el número de personas asistentes fue un termómetro indicador del entusiasmo que suscitó esta jornada.

Como anécdota se puede comentar que el número de salidas que se realizaron durante los seis días del ejercicio (385 en total) es todavía un número a batir.

Sin embargo lo que parecía un año tranquilo se iba a torcer, en julio el capitán Carlos Ysasi Ysasmendi se



Foto: J. Terol

ando durante largos años.

lanza en paracaídas al sur de la base; tres meses después, el 20 de octubre, durante una navegación a la Base de Florennes se produce la colisión en vuelo de dos aviones, perdiendo la vida en el accidente el entonces Jefe del 141 el comandante José Miguel López Merino.

Aún no repuestos de estas desgracias, el 17 de diciembre se eyectan el capitán José Sánchez Baeza y el teniente José Antonio Bautista, perdiendo el primero la vida.

Este año obtuvo la consideración de "Annus Horribilis", parafraseando a un dignatario extranjero.

De cualquier manera y acostumbrada a hacer de tripas corazón la unidad afronta el siguiente año con ansias de superación.

Se empieza a hablar tímidamente de una posible modificación en los aviones que tendría como finalidad adaptarlo para prolongar su vida en servicio hasta bien entrada la siguiente década y homogeneizar las distintas series, incluyendo las cabinas, lo que hace que los pilotos duden en cuál de las dos cosas resulta más atractiva.

El año se presenta difícil ya que lo primero que hay que lograr es hacer renacer la confianza muy dañada por los acontecimientos del año anterior, de cualquier forma la incorporación de nuevos pilotos hace que la unidad vuelva a mirar hacia delante.

5ª EPOCA: EL RESURGIR

1 994 continúa en la misma pauta que el anterior con la unidad esforzándose en volver a afianzarse, y en formar nuevos pilotos ya que en los años anteriores había sufrido una notable merma de los mismos.

En julio se hace cargo del Ala el coronel Antonio García Lozano.

Este año se decide la adquisición de cinco aviones (Cuatro monoplazas y un biplaza) de los excedentes de l'Armeé de l'Air con el fin de paliar parcialmente el alto índice de atrición que este material ha sufrido desde su integración en el Ejército del Aire.

A lo largo del año siguiente se incorporan estos cinco aviones siendo el primero el biplaza que recibe el numeral CE-14.87 que lo recogen en Chateaudun el teniente coronel Compañy y el comandante Fernández.

La incorporación de estos aviones supone un balón de oxígeno para la unidad, ya que la propuesta de la modificación se conoce de antemano y supone una hipoteca de aviones alta para lograr que se realice en un tiempo récord.

El año siguiente va a significar la culminación del trabajo esforzado de los años anteriores; la unidad ha recuperado el potencial humano suficiente para volver a operar con más sosiego, la confianza y la moral vuelven a ser altas.

En mayo se participa en el Ejercicio Linked Seas desde Morón, el reto es romper el récord de permanencia en el aire de la formación anterior, y ver quién es capaz de ponerle un rabo a los F-15.

A finales de año se eleva por fin la fumata blanca y se toma la decisión de la adjudicación de la modificación.

El horizonte se vuelve a abrir y parece que el avión va a tener unos cuantos años más para dejarse ver noblemente hasta que le llegue el sustituto.

1996 comienza con una alegría que será compartida por todos los miembros de la unidad, ya que se otorga el Trofeo de Seguridad en Vuelo al Ala, como reconocimiento del esfuerzo realizado en los últimos años a pesar de los avatares sufridos.

FIN

L A unidad continúa, las personas que la integran y que han dejado una parte de su vida en el Ala 14 pueden sentirse orgullosos de haber contribuido a formar y apoyar una unidad que casi se podría considerar que salió de la nada.

Más de 175 pilotos han pasado por la unidad, algunos de ellos dieron todo lo que tenían por ella. Sirva esta condensada historia como un homenaje y un reconocimiento a ellos. ■