

Ala 12: *siempre preparados*

JULIO MAIZ SANZ

SÁBADO, 19 DE MARZO DE 2011, EN LA PLATAFORMA DE LA MADRILEÑA BASE AÉREA DE TORREJÓN DE ARDOZ CUATRO CAZABOMBARDEROS EF-18 HORNET SE PREPARAN PARA DESPEGAR Y PARTICIPAR EN LA ACCIÓN MILITAR MULTINACIONAL CONTRA LA LIBIA DE GADAFI. CUANDO LOS AVIONES EMPEZARON A RODAR CAMINO DE LA CABECERA 05 APENAS HAN PASADO SEIS HORAS DESDE QUE EL GOBIERNO DE ESPAÑA HABÍA TOMADO LA DECISIÓN POLÍTICA DE INTERVENIR EN EL CONFLICTO



Para reafirmar la capacidad de reacción y proyección del Ala 12, aquella misma tarde, el personal mecánico y parte del equipo de apoyo de los cazas embarcaba en un Boeing 707 del 47 Grupo Mixto que los trasladaría a Decimomannu, la instalación de la *Aeronautica Militare* italiana sita en la isla de Cerdeña, desde donde iban a operar los aviones de combate, según se determinó, aquella misma tarde.

Esta rápida ejecución de una orden del Mando de Combate (MACOM) para materializar una decisión del Ejecutivo es fruto del trabajo diario de entrenamiento y preparación, tanto para el combate como para realizar un rápido despliegue. Esto reafirma que el Ala 12, desde su creación en 1958, ha sido siempre una de las unidades más punteras del Ejército del Aire (EA).



Su actual trayectoria está ligada a la del soberbio cazabombardero estadounidense EF-18 *Hornet*, aparato que actualmente constituye todavía la columna dorsal de la aviación de combate española. La llegada de los primeros McDonnell Douglas (hoy integrada en Boeing) EF-18B *Hornet* (avisión) significó además uno de los mayores desafíos tecnológicos a los que se ha enfrentado el EA; un gran acierto, como se ha comprobado con el tiempo. Este largo camino lo inició oficialmente el Ala 12 en marzo de 1989 con la recepción de los primeros Hornet, o C.15 según el EA, con los que empezaba a sustituir al mítico cazabombardero F-4C Phantom II.

Pero la gran capacidad del C.15 no serviría de nada sin el trabajo diario del personal del Ala, que consigue no solo para sacar el mejor partido

de este sino también para lograr la capacidad de despliegue del sistema en un tiempo récord.

Su trabajo está centrado actualmente en cumplir las directrices marcadas al EA en el informe "Visión 2025", que realizado por el JEMAD contempla cómo deben evolucionar nuestras Fuerzas Armadas contemplando la actual situación de recortes presupuestarios.

Asimismo el Ala 12 es un elemento de primera categoría que España puede aportar a los programas multinacionales de defensa común, como son la *Smart Defence* de la OTAN y el *Pooling & Sharing* puesto en marcha por la EDA (Agencia Europea de Defensa).

UN SOBERBIO CAZABOMBARDERO

El Ala 12 cuenta en la actualidad con unos 600 efectivos, al mando de los cuales está, desde julio de 2012, el coronel Antonio Francisco Nebot Mas. Esta plantilla, que tiene su sede



Volando en formación.
Foto: Javier Sáenz de Cenzano Gallegos.

en la BA de Torrejón de Ardoz (Madrid), tiene un objetivo fundamental: sacar el máximo partido de la treintena de cazabombarderos EF-18M que actualmente tiene la Unidad.

Los primeros C.15 vinieron desde Zaragoza, donde se inició la formación de las tripulaciones y donde iban llegando los EF-18 desde la cadena de fabricación sita en San Luis (Missouri-USA). Así el 122 Escuadrón fue el primero en finalizar la transformación al aparato a finales de los ochenta. En 1990 le tocó el turno de reconvertirse al 121 Escuadrón, ya directamente en Torrejón, donde se recibió el último de los 72 Hornet adquiridos inicialmente por el EA.

Durante este primer periodo se aprovechó la experiencia acumulada por el Ala 15 para posteriormente, ya con el apoyo del Ala 12, facilitar a su vez la transición al aparato al Ala 46 de Gando (Gran Canarias). Así durante dos años se destacaron aparatos y pilotos para cubrir los cielos cana-

rios, para luego apoyar la creación del 462 Escuadrón, del Ala 46, tras ser dotado de 24 aparatos F/A-18A adquiridos en Estados Unidos de segunda mano.

Buen resumen de las operaciones del C.15 en el seno del EA son las más de 350.000 horas voladas por la flota, incluidas las cumplidas en misiones de combate sobre Bosnia-Herzegovina, Kosovo y 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 de su *software*. Esta ardua tarea continúa contribuye de una forma decisiva a mantener la plena eficacia del siste-

«La actual trayectoria del Ala 12 está ligada a la del cazabombardero EF-18 Hornet, aparato que actualmente constituye todavía la columna dorsal de la aviación de combate española»

ma, además de lograr una total independencia en una faceta tan importante como el *software*, sin depender del fabricante, ni del país de origen: Estados Unidos. Todo gracias a la excelente gestión de aque-

llos expertos que negociaron la compra del aparato con una arquitectura de *software* abierta, en su momento, con el fabricante y el proveedor que fue la US Navy (marina militar estadounidense). Además la llegada del sistema significó un importante revulsivo en la industria aeronáutica y de defensa española, que pasó a asumir la mayor parte de los trabajos de mantenimiento y modernización. Así para la entonces CASA representó un importante salto adelante, que continúa actualmente su sucesora Cassidian, con el concurso de otro buen número de empresas españolas.

Otra de las claves del aparato es su polivalencia, ya que es prácticamente el único de 4ª generación que durante la misión puede cambiar su rol; así puede realizar una operación CAS, y una vez lanzado su armamento aire-suelo puede reincorporarse a un Composite Air Operation/Operaciones Aéreas Combinadas (COMAO) ya como un aparato con rol aire-aire.

EL ALA-12, HOY EN DÍA

El Ala 12 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 30 cazabombarderos EF-18, de los que 4 son biplazas y 26 son monoplazas, girando la activi-



Una patrulla de EF-18M aterrizando en su base de Torrejón de Ardoz.
Foto: Julio Maíz.

CENTRO DE SIMULACIÓN



La importancia del simulador se ha revalorizado más, si cabe, para dar entrenamiento a los pilotos que han dejado de volar debido a los recortes de horas de vuelo.
Foto: Julio Maíz.

dad de todo el personal, incluidos obviamente los en torno a 30 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 Alberto Martínez Ruiz.

El Grupo 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.). Además es responsable de poner a disposición el mayor número posible de aviones, cumpliendo los calendarios de revisiones. 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 compatible con el plan de actividad del Grupo de FA, que obviamente se debe consensuar con la disponibilidad de Hornet que puede ofrecer este, además en un momento en que varios aviones faltan por estar en proceso de revisión integral de su estructura. 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.

El Centro de Simulación, que depende del Grupo de Fuerzas Aéreas, se inauguraba el año 1988, dotando al Ala 12 de un moderno instrumento para la formación de sus pilotos, en el curso de los planes de adiestramiento que la Unidad realiza.

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 son las progresivas modernizaciones del software a lo que se va a encontrar luego el piloto en la cabina de su EF-18.

La última modernización, que completó el Mando de Apoyo Logístico del EA con Indra en 2008, ha servido para implantar el sistema a la versión OFPO6E y la inclusión de las capacidades que da el MIDS, así como la posibilidad de usar el Link-16. Un trabajo por parte de la industria que es continuo para adaptar el sistema en todo momento a cualquier equipo y armamento que incorpora el EA.

Los pilotos del Ala "vuelan" entre 80 y 100 horas en el simulador anualmente, lo que además de un ahorro económico, proporciona un adecuado entrenamiento en condiciones meteorológicas adversas y en situaciones de emergencia, sin los riesgos asociados que conlleva su práctica real. De esta capacidad también se benefician los pilotos del Ala-46, que acuden regularmente a Torrejón, dado que en Gando carecen de simulador.

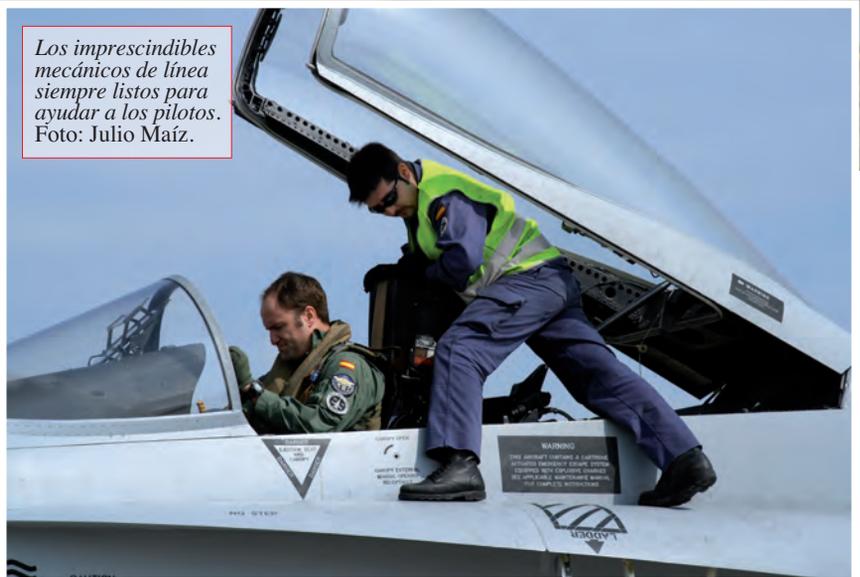
La presencia de los pilotos "canarios", pero sobre todo el recorte de horas de vuelo han incrementado mucho las misiones de simulación, por lo que los ocho profesionales que manejan el sistema mantienen plena actividad tanto por la mañana como por la tarde.

Un buen resumen de las capacidades del simulador son las 18.000 horas de vuelo acumuladas en él.

La amplia plataforma de Torrejón de Ardoz (Madrid) dando cabida tanto a los EF-18 del Ala 12, como a otros participantes de un desfile aéreo del 12 de octubre, que esperamos vuelvan a celebrarse.
Foto: Julio Maíz.



Los imprescindibles mecánicos de línea siempre listos para ayudar a los pilotos.
Foto: Julio Maíz.



Respecto al Grupo de FA, que manda actualmente el teniente coronel Agustín Quesada, se divide a su vez en dos Escuadrones:

- El 121 Escuadrón (con indicativo radio POKER).
- El 122 Escuadrón (con indicativo TENIS).



El Ala 12 tiene asignados cuatro biplazas muy útiles para múltiples tareas, incluidas las de entrenamiento.
Foto: Julio Maíz.

Cada escuadrón, al mando de un comandante, tiene su propia plantilla de pilotos, aunque en lo que respecta a los aviones, ninguno tiene asignados aviones fijos, sino que los utilizan según la disponibilidad de estos y la planificación diaria de las misiones.

La Unidad ha tenido siempre su sede en Torrejón de Ardoz, la más grande y “poblada” de las instalaciones del EA, y donde también están basados los Grupos de Fuerzas Aéreas núms. 43, 45 y 47, además de los vecinos del otro lado de la pista 05-23 de 3.658 metros de longitud, el mencionado CLAEX y el Servicio Aéreo de la Guardia Civil.

«Desde el año pasado y debido a la crisis económica, el EA se ha visto obligado a recortar las horas de vuelo. Así en 2012 la disminución fue del 14% y durante 2013 posiblemente se incrementará»

ADAPTÁNDOSE A LOS TIEMPOS DE RECORTE

La actividad del Ala 12 es continua con el entrenamiento de los pilotos como principal labor, en lo que respecta al tiempo invertido,

y siempre en guardia ante un posible despliegue como el realizado en Libia.

Desgraciadamente desde el año pasado, y debido a la actual crisis económica, el EA se ha visto obligado a recortar las horas de vuelo. Así en 2012 la disminución se cifró en un 14%, y durante el presente 2013, muy posiblemente ese recorte de horas se incrementará más. Además esta disminución no es proporcional a todas las



*El continuo entrenamiento es vital para mantener las amplias capacidades del Ala 12. En la foto se puede apreciar que el Hornet del primer plano lleva un sistema de entrenamiento ACMI (Air Combat Maneuvering Instrumentation), que simula las capacidades de un misil aire-superficie Sidewinder.
Foto: Ala 12.*



Ala 12

Entrevista al coronel Antonio F. Nebot Mas, jefe del Ala 12

El coronel Nebot es un experimentado profesional, que manda el Ala 12 desde julio de 2012, y que tiene la exigente labor de mantener al día la alta capacidad que acumula la Unidad, en unos duros tiempos de recortes presupuestarios, y por ende de las horas de vuelo.

—¿Qué aporta el Ala 12 a la Defensa de nuestro país?

—El Ala es un elemento esencial de la defensa, contribuyendo diariamente a la vigilancia y control del espacio aéreo de soberanía nacional. Es igualmente un componente fundamental en la disuasión ante posibles amenazas a la soberanía e independencia nacional o a la integridad territorial, así como un elemento

muy importante de reacción ante las agresiones contra estos valores y la protección permanente de los intereses nacionales.

De acuerdo con lo dispuesto en la Directiva de Defensa Nacional 2012 (DDN 2012), el Ala 12 proporciona parte de las capacidades necesarias para: ejercer la disuasión; defender el territorio nacional; vigilar el espacio aéreo; y proyectar la capacidad militar para defender los intereses nacionales.

—¿Cómo han evolucionado en los últimos años los C.15 (EF-18) para cumplir más eficazmente su misión?

—El avión C.15M continúa siendo uno de los mejores aviones de combate que existen en la

actualidad. En años recientes se ha modernizado y actualizado para adaptarlo a las misiones que hay que cumplir y a las amenazas que hay que afrontar en la actualidad. En este sentido, la actualización del avión continúa. En estos momentos se están terminando de implantar en la flota de EF-18 los equipos MIDS (Link-16), lo que supone un gran avance en las capacidades de mando y control aéreo del Ejército del Aire (EA).

Gracias a las continuas actualizaciones está previsto que pueda ser operativo hasta más allá del año 2030.

—¿Qué formación específica ha recibido el personal del Ala para obtener el mayor partido a los C.15 modernizados?

—La formación específica de



los pilotos del EA está basada en los Planes de Instrucción y Adiestramiento de los distintos sistemas de armas de los que están dotadas las Unidades. En estos planes se detalla la formación y las prácticas que han de realizar los pilotos para estar operativos y poder realizar las distintas misiones que tiene encomendada su Unidad.

En el caso del material C.15M, al igual que en el resto de aeronaves del EA, los planes se adaptan además de a las misiones, a los distintos equipos y armamento de los que dispone el avión. Estos planes se modifican y se adecúan cada vez que se instala un nuevo equipo o se dota de un nuevo tipo de armamento a la Unidad. De igual modo, la formación de mecánicos, armeros y personal de apoyo se rige por

sus Planes de Instrucción y Adiestramiento específicos, en los que se detallan de forma pormenorizada los conocimientos y requisitos necesarios para alcanzar los niveles de operatividad requeridos en cada una de sus áreas de responsabilidad.

—**¿Qué nos podría comentar acerca de los resultados obtenidos con el C.15M (EF-18 Modernizado)?**

—Los resultados son altamente satisfactorios. El avión C.15M sigue siendo uno de los mejores aviones de combate que existen en la actualidad y continúa en primera línea como avión “multi-rol”, permitiéndonos mantener unas adecuadas capacidades aire-aire, aire-suelo o ambas simultáneamente.

—**¿Qué nuevas posibilidades da al Ala la recepción**

ANTONIO F. NEBOT MAS

El coronel Nebot nació en Cartagena el año 1959. En 1979 ingresó en la XXXV Promoción de la AGA (Academia General del Aire), recibiendo el despacho de teniente en 1982. Posteriormente realizó el Curso de Reactores (actualmente de caza y ataque) 1983-1984, para después ser destinado el verano de 1984 a la Base Aérea de Gando (Gran Canaria), donde se incorporó al 462 Escuadrón. Volando aquellos Mirage F-1 pintados de azul, “los canarios”, durante 9 años se forjó como un piloto veterano.

El siguiente destino le trasladó, entre 1993 y 1999, a aplicar su experiencia en la AGA, donde realizó funciones de Profesor de Vuelo y Oficial de Seguridad de Vuelo. A partir de 1999 la labor profesional le llevó a desempeñar diferentes funciones en los varios CAOC (Centros Combinados de Operaciones Aéreas). Así trabajó en el Núcleo de constitución CAOC 8; el CAOC 8 Torrejón de Ardoz (Madrid); y en el CAOC 10 que tenía sede en Monsanto (Portugal).

De vuelta a España, en 2004 fue destinado al Estado Mayor del Mando Aéreo de Combate (MACOM), para posteriormen-

te incorporarse a la Representación Aérea y AOCC ante el EUROCUERPO, que tiene sede en Estrasburgo (Francia).

Entre 2009 y 2012 volvió al Estado Mayor del MACOM, donde fue jefe de la Sección de Adiestramiento y Evaluación. Durante este último periodo, en 2011, asumió también las funciones de Oficial de Enlace en el CFACC de Poggio Renatico durante la Operación Unified Protector (OUP), que derrotó al régimen libio de Gadafi.

Respecto a su labor en otras misiones internacionales, ha participado en:

— UNPROFOR (Bosnia): Controlador Aéreo Avanzado (FAC) en el Destacamento de Control Aerotático del EA en Bosnia-Herzegovina (1993).

— IFOR (Bosnia): Jefe del Destacamento de Control Aerotático del EA en Bosnia-Herzegovina (1996).

— ISAF (Afganistán): Spanish Deputy FSB Commander en Herat, Afganistán (2005).

En total ha completado 2.600 horas de vuelo, principalmente a los mandos del C.14 (Mirage F1) y el E.25 (CASA C101), más unas pocas en el EF-18, durante su transformación al tipo.

El coronel Nebot está casado y tiene dos hijos.



*El EF-18 sigue siendo la espina dorsal de la capacidad de combate del Ejército del Aire.
Foto: Ala 12.*

de nuevo armamento como el misil crucero KEPD Taurus o la bomba inteligente EGBU-16?

—Este nuevo tipo de armamento, por sus características y por su precisión, proporciona una adecuada capacidad todo tiempo y “stand-off”, que permite ampliar las posibilidades de la Unidad, proporcionando parte de las capacidades necesarias para ejercer la disuasión y proyectar la capacidad militar para defender los intereses nacionales, de acuerdo con la DDN 2012.

—¿Qué nos podría comentar acerca de la capacidad de Recce que tiene el Ala 12, en exclusiva, con los pod Rafael/Tecnobit Reccelite?

—El pod Reccelite es un sistema capaz de realizar reconoci-

miento en tiempo real, para ser utilizado a alturas medias y bajas. El RecceLite posee una alta resolución de imágenes VIS (Visual Imaging Sensor) así como de las obtenidas con sensores infrarrojos. Las imágenes obtenidas por el sistema pueden ser guardadas en sistemas dentro del “bod” o ser enviadas en tiempo real a estaciones terrestres mediante sistemas de enlace de datos (“data-link”).

El sistema nos permite operar indistintamente desde nuestra base o utilizarlo con todas sus capacidades, y de forma autónoma, desde cualquier otra base en la que pudiéramos estar desplegados.

—¿Cómo se beneficia el resto del EA y las Fuerzas Armadas de la citada capacidad Recce?

—El reconocimiento aéreo táctico proporciona en tiempo útil las imágenes e informes necesarios para la toma de decisiones tácticas. Abarcan desde los períodos anteriores a una misión hasta los momentos posteriores, donde se pueden comprobar los resultados de las distintas acciones llevadas a cabo. El Ala 12 proporciona los productos de reconocimiento de acuerdo con las órdenes recibidas desde el Mando Aéreo.

—¿Cómo se comporta el C.15M cuando se mide a otros sistemas más modernos como el Eurofighter, el Rafale, etc..?

—El EF-18 es un avión maduro y fiable, que ha demostrado que es capaz de estar a la altura de las circunstancias. La modernización del avión C.15M le per-

mite continuar en primera línea, adaptando su empleo a sus características y capacidades. Así ha quedado manifiesto en su participación en la operación OUP sobre Libia, donde fue uno de los pocos aviones que pudo realizar misiones de defensa aérea todo tiempo en aquel teatro de operaciones.

—¿Qué nos podría comentar de la participación del Ala en los ejercicios TLP?

—El personal del Ala 12 participa periódicamente en los distintos cursos que se convocan en el TLP, de acuerdo con las misiones que tiene encomendadas la Unidad.

La finalidad del programa es mejorar las capacidades tácticas de las fuerzas aéreas que participan en él, así como desarrollar tácticas, técnicas y procedimientos.



tos comunes que permiten optimizar las operaciones aéreas multinacionales de los países que forman el programa.

Los cursos de vuelo son la estrella del programa TLP. Para estos se designa personal experimentado que tras su graduación consiguen unos niveles de adiestramiento avanzado muy importantes, siendo capaces de liderar misiones muy complejas con gran cantidad de medios aéreos de combate.

—¿Nos podría contar alguna de las claves del rápido despliegue efectuado en Decimomannu en 2011?

—Las claves se basan en la adecuada instrucción y adiestramiento de todo el personal del Ala12, así como su elevada motivación. La actividad diaria de la Unidad está orientada al empleo

del material C.15M, con la máxima operatividad, en el menor tiempo posible y donde sea requerido. Pilotos, mecánicos, armeros y personal de apoyo se entrenan diariamente, formando parte de un equipo perfectamente coordinado y sincronizado, con un único objetivo que es cumplir la misión asignada a la Unidad.

NOTA: el rápido despliegue se cuenta al principio del artículo. No hay que olvidar que el Ala 12 es una de las unidades designadas por el Ejército del Aire para intervenir de forma inmediata en apoyo de nuestros aliados.

—¿Cómo se está adaptando el Ala 12 a los recortes presupuestarios que la afectan?

—Con la misma austeridad que todas las unidades del Ejér-



*Línea de EF-18, el primero lleva un misil aire-superficie Maverick.
Foto: Julio Maíz.*

cito del Aire. En las unidades de caza los recortes en combustible han sido importantes, por lo que no ha sido posible asignar horas de vuelo a todos los pilotos del Ala 12. Los pilotos con asigna-

ción de horas de vuelo continúan recibiendo el entrenamiento necesario para mantener los adecuados niveles de seguridad y operatividad, de acuerdo con los estándares OTAN y nacionales.

Unidades del EA, y como ejemplo se debería comentar que los Bombardier CL-215T/415 del 43 Grupo necesitan incluso incrementarlas durante el catastrófico verano de incendios del año 2012. En consecuencia, unidades como el Ala 12 debieron tomar la drástica medida de recortar la actividad de sus pilotos. Tras sopesar si era mejor bajar la actividad en general de todos los pilotos repartiendo las horas de vuelo disponibles, se decidió que debía mantener el máximo número de pilotos con el entrenamiento al 100% y dejar al resto sin volar. Obviamente este último personal de vuelo mantiene sus otros destinos en el Ala, y cubre los puestos en los destacamentos de Afganistán, donde actualmente están destinados tres pilotos del Ala 12, dos de los cuales actúan como jefes de Tactical Air Control Party/Grupo de Control Aéreo Táctico (TACP). Esta última especialidad se ha vuelto vital en la guerra de Afganistán para

*La capacidad aerodinámica del EF-18 es magnífica.
Foto: Ala 12.*

jan unos 200 miembros de la institución desde hace ya más de ocho años.

Obviamente se intenta mantener la cualificación mínima de estos pilotos, mediante su participación en las sesiones de seguridad de vuelo, y un mayor número de sesiones de entrenamiento virtual en el simulador del Ala 12. También realizan los periodos anuales de vuelo de reentrenamiento en los C-101 del Grupo de Escuelas de Matacán (Salamanca).

La idea es que en cuanto mejore la situación y se puedan realizar más horas de vuelo este personal pueda reasumir sus funciones como piloto de caza en el menor tiempo posible. Mientras lleguen esos mejores tiempos, la plantilla de pilotos "activos" mantienen al 100% la operatividad, desarrollando una mayor actividad aérea.

el Ala desplazó a todos sus pilotos operativos y siete aparatos a Gando (Gran Canaria). La clave de este ejercicio radica en las posibilidades que da la denominada Delta-79, una enorme zona reservada al EA sobre el océano Atlántico sita al sur de la Isla de Gran Canaria entre 75 y 350 kilómetros de la costa, en la que se puede realizar el más complejo adiestramiento avanzado, que incluye la validación de disparos. Además gracias a la experiencia acumulada, el DACT se ha convertido en uno de los más

importantes ejercicios de combate que se realizan en Europa. Así cada año se está volviendo más complejo e incluye la práctica de más supuestos de combate, lo que además atrae cada vez una mayor participación de nuestros aliados de la OTAN. En la edición de 2011 fueron los invitados los F-15 de la USAF, y en 2012 los Mirage-2000 galos; en esta última edición se han desplegado en Canarias los F-16M belgas. Igualmente se incorpora la acción de los ya insustituibles aviones AWACS de la OTAN, aparatos de EW del 47 Grupo Mixto, aviones de reabastecimiento en vuelo,

como el Vickers VC-10 K.3 de la RAF que ha participado este año en una de las últimas misiones operativas antes de su baja.

Anteriormente, en el mes de marzo durante el ejercicio Sirio-Tormenta-2013, se efectuó un des-

pliegue de aparatos a la BA de Zaragoza, desde donde participaron en los lanzamientos de armamento ai-

UNA ACTIVIDAD INCESANTE

La Unidad, a pesar de la expuesta problemática de la reducción de horas de vuelo, continúa con su completo plan de instrucción, que incluye la participación en continuos ejercicios, tanto nacionales como internacionales.

En el terreno básicamente español se ha participado, en abril de este año, en los ejercicios Dissimilar Air Combat Training/Ejercicios de combate aéreo disimilar (DACT-2013), para lo cual

«La unidad, a pesar de la problemática de la reducción de horas de vuelo, continúa con su completo plan de instrucción, que incluye la participación en ejercicios nacionales e internacionales»

proteger a las columnas de las fuerzas de la ISAF frente a los continuos ataques de la insurgencia.

Aparte de estos, el Mando de Personal asigna también un buen número de suboficiales y personal de tropa del Ala 12 a la Base de Apoyo Avanzado/FSB de Herat. Se ha de recordar que en esta base afgana, cuyas funciones y mando asume el EA, traba-





Proceso de carga del sistema RGES móvil en un KC-130H. La capacidad de despliegue de este es una importantísima baza para sacar el máximo partido del pod Reccelite.
Foto: Ala 12.

re-suelo en el cercano polígono de tiro de Bardenas Reales (Navarra).

Igualmente su participación es muy activa en el programa TLP, al que tradicionalmente el Ala 12 ha enviado sus aeronaves y personal, cuando se efectuaban en Florennes (Bélgica), y cin más razón ahora que se realizan en Albacete.

Desde primeros de este año algunos de los participantes extranjeros en el TLP expresan más las posibilidades que da un centro de excelencia como es la BA de Albacete y su excelente entorno, y organizan salidas matinales para realizar misiones conjuntas o de “combate” con/contra otros aparatos, tanto del Ala 12 como de otras Alas de caza del EA. Así durante el TLP 2013-2 han sido los Mirage-2000 franceses quienes han aprovechado esta oportunidad, y durante el 2013-1 fueron los F-15C de la USAFE.

La importancia del TLP es que a los pilotos más cualificados los convierte en Jefes de COMAO, con lo que eso conlleva de excelencia a



Un piloto del Ala 12 prepara una misión conjunta con un “colega” de la Fuerza Aérea de Polonia. Los intercambios con otras unidades de caza de la OTAN son una práctica muy frecuente.
Foto: Julio Maíz.

la plantilla, y la cualificación que proporciona para participar en misiones multinacionales, como las efectuadas en Libia. El Ala 12 dispone ya de un 40% de sus pilotos con este curso realizado, como atestiguan los parches que llevan buen número de ellos.

Igualmente se participa en los denominados Eurofight, que organiza el European Air Group (EAG), que se basan en salidas de un par de cazabombarderos que van a otras bases aéreas europeas y ya durante el traslado realizan “combates” con los “visitados”. Al día siguiente se continúa con las sesiones DACT, regresando un día después a su base de origen. Se ha realizado un Eurofight con los Eurofighter italianos el pasado mes de junio y está previsto realizar otro con los Mirage-2000 galos.

Obviamente toda esta actividad no es óbice para seguir cumpliendo el plan diario de actividad y las 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 Alert/alerta 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 12 han volado cerca de 145.000 horas, a las que habrían de sumarse las 50.000 en el F-86 Sabre, 17.000 en el F-104 Starfighter y 90.000 del F-4 Phantom, con lo que se sumaría un total de 292.000.

CAPACIDADES

Actualmente al referirse a las misiones que puede realizar una unidad se habla del término capacidades. El Ala 12 tiene una plena en lo referente a las misiones aire-aire, su rol principal, tras la modernización del C.15, alcanzando la plena capacidad como avión ADX (Air Defence Intercepta-



El pod designación láser Rafael Tecnohit Litening II.
Foto: Julio Maíz.



El misil crucero KEDP Taurus.
Foto: Julio Maíz.



*En primer plano se puede ver el misil aire-aire Sidewinder, y justo debajo parcialmente el antibuque Harpoon, que tiene una longitud de 4,7 metros.
Foto: Julio Maíz.*



*El misil aire-superficie Maverick.
Foto: Julio Maíz.*

tion 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). Es precisamente esta capacidad adicional, que todavía está desarrollando el Eurofighter, la que convierte al Hornet en la espina dorsal del EA.

Una de las claves de los EF-18 es poder ir actualizando su *software* para integrar los más modernos equipos y armamentos que adquiere el EA, 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.

El siguiente objetivo sería el de cambio/mejora de la pantalla del sistema de captación de datos, y a medio plazo el de poder integrar al *software* del aparato la utilización de un casco de los denominados *Joint Helmet Mounted Cueing Systems* (JHCMS) o Sistemas Indicadores Montados en Casco, que vendrá de la mano del programa Eurofighter.

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, desarrollados y fabricados por un consorcio de corto alcance de empresas europeas encabezadas por la alemana Diehl BGT Defence GmbH & Ko KG.

En el futuro podría incorporar el nuevo misil Meteor, actualmente ya

en fase de *test*, que vendrá de la mano del Eurofighter, aunque su integración en el C.15 quedará condicionada a los costes de realizarla y a la expectativa de vida útil del sistema.

En lo que respecta a la capacidad de ataque al suelo, se debería destacar la incorporación de la bomba Raytheon Enhanced Paveway II EGBU-16 que, gracias a su doble sistema de guía Lá-



*Un Hornet saliendo del barracón de alerta durante la simulación de una misión de scramble.
Foto: Julio Maíz.*



*Un biplaza rodando hacia la pista. Al fondo se puede apreciar la torre de control de la Base Aérea de Torrejón de Ardoz.
Foto: Julio Maíz.*



*Con motivo del 50 aniversario de la creación de la unidad, uno de sus aparatos fue decorado de manera llamativa.
Foto: Julio Maíz.*



*Un EF-18 iniciando la carrera de despegue. Al fondo se puede apreciar el barracón de alerta.
Foto: Julio Maíz.*

ser/GPS, tiene una precisión de ataque quirúrgica. La otra gran capacidad otorgada es la que el misil KEPD Taurus, un misil de crucero, confiere al Ala: la de 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 misiles AGM-65 Maverick, y las cada vez menos usadas bombas lisas convencionales.

También se habrían de 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 12 es la de realizar misiones antibuque, para lo que utiliza el misil McDonnell Douglas (hoy Boeing) AGM-84D Harpoon (arpón), al igual que su versión de instrucción el CATM-84D. La Unidad es la más especializada del EA en esta capacidad, gracias al correspondiente plan de instrucción que incluye periódicos entrenamientos con la Armada.

Finalmente cabe mencionar la capacidad para realizar misiones de Suppression of Enemy Air Defenses/Supresión de Defensas Aéreas Enemigas (SEAD) para lo que utilizaría los misiles Raytheon AGM-88 High-speed Anti-radiation Missile/Mi-

sil Antirradiación de alta velocidad (HARM), que también figuran en el inventario del EA.

EL RECCELITE

El Ala 12 mantuvo durante un largo tiempo la exclusiva capacidad Recce (reconocimiento) del EA, gracias a su flota de RF-4C o CR.12, que estuvieron encuadrados en el 123 Escuadrón, "los titanes". Esta Unidad fue desactivada en octubre de 2002, al ser dados de baja los 14 CR.12 que tenía en dotación, con lo que el Ala y el EA perdieron una importante capacidad que obligó a los Citation II del CECAF, aviones comerciales transformados para llevar cámaras, a asumirla durante la Crisis de Perejil aquel mismo año.

Obviamente, mientras tanto el recambio estaba en camino, ya que al año siguiente se recibieron cuatro *Pods* Reccelite, más dos estaciones de recepción de datos. Estamos ante un excelente sistema de la firma israelí Rafael, que fue montado en España por TecnoBit, que además

«Clave para los EF-18 es poder ir actualizando su software para integrar los más modernos equipos y armamentos, gracias a las progresivas modernizaciones de su Programa Operacional de Vuelo»

presta el mantenimiento, ofrece una alta capacidad de reconocimiento todo tiempo y permite la recepción de las imágenes obtenidas en tiempo real en las estaciones de seguimiento mediante el sistema *Data Link*.

En 2004 y tras su integración al C.15 por parte del CLAEX, el Ala 12 empezó a emplearlo, con lo que volvió a poner al servicio del EA en particular, y de España en conjunto, esta vital capacidad.

Desde entonces el Ala forma a todos sus pilotos para poder emplear el Reccelite, que además puede ser utilizado por todos los aviones de la Unidad, aunque existe un determinado número de pilotos altamente especializados en el sistema.

Igualmente la Unidad cuenta con una plantilla de suboficia-

les especializados en fotointerpretación, que manejan las dos estaciones de recepción de las imágenes que emiten los Reccelite. En estas, denominadas Recce. Ground Exploitation System/ Estación Terrestre de Explotación de Reconocimiento (RGES), trabajan equipos de tres personas (un supervisor y dos intérpretes). Una de las RGES está instalada en la sede del Ala, y la otra móvil, que puede ser aerotransportada en un carguero C-130 Hercules o similar, ha sido desplegada en varias ocasiones.

La capacidad se ha puesto a prueba en múltiples ejercicios nacionales, aunque sus capacidades se han puesto en común con nuestros Aliados durante el ejercicio *Unified Vision 2012*. Estas selectivas maniobras de la OTAN, de

las denominadas Joint Intelligence, Surveillance and Reconnaissance/Inteligencia, Vigilancia y Reconocimiento Conjunto (JISR), que tienen un marcado carácter de control antiterrorista, se realizaron en junio de 2012 en la base noruega de Orland.

Asimismo, durante este ejercicio, en el que también participó el 47 Grupo Mixto, se evaluó adicionalmente por parte española la capacidad de transmisión de los datos obtenidos, vía satélite, al MACON. La referida información, tras ser recibida en Torrejón de Ardoz, fue procesada y analizada por el mando, que procedió a la toma de decisión y a su comunicación a los elementos desplazados en Noruega.

El referido *Unified Vision* duró 10 días; participaron una docena de países de la Alianza y siete de sus organizaciones, encabezadas por la USAF y el Ejército de los Estados Unidos. Este ejercicio da idea del alto nivel en operaciones Recce que proporciona el Ala 12.



Pilotos del Ala 12 caminando hacia sus impresionantes "monturas", los Boeing EF-18. Foto: Julio Maíz.

MODERNIZACIONES, LA CLAVE DE LA EFECTIVIDAD

Desde el principio de las operaciones con los EF-18, el EA fue consciente de que debía ir actualizando el aparato, dada la rápida obsolescencia que afecta a los modernos aviones de combate. Así en 1993 se puso en marcha un primer plan 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 la mencionada planta de San Luis modernizó 46 aparatos, mientras que el trabajo en el resto de la flota fue realizado en España por CASA.

Casi diez años después, y teniendo en cuenta la gran experiencia del EA y la industria española, el EA 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, que fue realizado entre 2005 y 2011 en su Planta de Getafe (Madrid).

Paralelamente a esta modernización, se dotó a la flota con un nuevo conjunto de guerra electrónica, mediante un programa de autoprotección desarrollado por Indra, denominado GEL (Guerra Electrónica).

En 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 instalado de fábrica, con lo que se logra

«En 2004 y tras su integración del Reccelite al C.15 por el CLAEX, el Ala 12 empezó a emplearlo, con lo que volvió a poner al servicio del EA en particular, y de España en conjunto esta vital capacidad»

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.

Con el sistema se puede intercambiar, en tiempo real, toda 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.

También está en marcha un programa de Mantenimiento Mayor (PMM) que incide en una mejora (*upgrade*) estructural, que implica la revisión y refuerzo, de ser necesario, de las células de los aparatos. Estos trabajos todavía están en curso en la flota de aparatos del Ala 12 ■

