



ESCUADRÓN DE VIGILANCIA AÉREA Nº 13



25 AÑOS DE HISTORIA



MINISTERIO DE DEFENSA

DEDICATORIA

*Al personal del Escuadrón de Vigilancia Aérea N.º 13 de ayer y hoy,
que con su constante labor y sacrificio crearon una realidad de donde solo había sueños,
siempre fieles a su lema “Nos la Jugamos”*

CONTENIDO

Remembranza del primer jefe	3
Introducción del actual jefe del EVA 13, comandante D. Juan Carlos Giz Paz	7
Primeros vestigios de la aviación en Totana. Los años 30	9
Las Fuerzas Armadas y el Morrón de Espuña. El CT-5	15
El Ejército del Aire llega a las alturas. La Escuadrilla de Vigilancia Aérea N.º 13 ..	21
El Escuadrón de Vigilancia Aérea N.º 13 y el radar Lanza	33
En busca de la excelencia, 2002-2019	37
Listado de jefes de EVA 13	47

REMEMBRANZA DEL PRIMER JEFE DEL EVA 13, CORONEL D. JOSÉ MANUEL ROMERO MUÑOZ

Me han pedido que cuente cómo empezó el EVA 13 desde mi punto de vista y la primera palabra que se me ha venido a la cabeza es desafío. Así lo interpreté cuando había que pasar página en la Base Aérea de los Llanos al recibir una medalla al Mérito Aero-náutico de manos del general Bayardo José Abós Coto a principios de 1.993 después de haber desarrollado un procedimiento que facilitaba la gestión de la mensajería por teletipo y que luego se difundió a todo el Ejército del Aire. A la par, me habían convocado para el curso de Capacitación para el ascenso a comandante con lo que era cuestión de tiempo el que me quedara disponible forzoso. Así que por la relación del Ala 14 con el MACOM y a su vez este con el GRUCEMAC y el CLOTRA y

ese “invento” antes mencionado me introduje en el mundillo del Mando y Control. Supe de los planes de expansión del sistema de Defensa Aérea en Burgos, Madrid, Hierro y Murcia así como el cambio de radares del Combat Grande y manera de trabajar a la “americana” por nuevos radares tridimensionales sin controladores en los propios “picos” y con un mantenimiento que abandonaba lo artesanal y analógico por un sistema informatizado y digital.

Mientras realizaba el curso de ascenso a comandante en Madrid visité la oficina del programa SIMCA y tuve la inmensa satisfacción de conocer al jefe, el general Luis Aguado Gracia (hay una foto suya por haber sido jefe de la División J6 en el pasillo de mi actual destino en SHAPE) junto a su equipo los hoy generales Luis Andrey Medina, Carlos Gómez López de Medina, José Luis Triguero de la Torre y Francisco Almerich Simó. Al ver la ilusión con que trabajaban y el desafío que aquello significaba supe que allí se estaba fraguando algo a lo que quería pertenecer.

Efectivamente...



En mayo de 1994, aparecimos en la Base Aérea de Alcantarilla, un grupo de intrépidos dispuestos a ser parte de algo nuevo. Allí nos cedieron el primer vehículo e hicimos el primer viaje a Sierra Espuña. La primera subida me recordó cuando llevé a mis hijas por primera vez a la feria. Todo era espectacular, el verdor de la sierra, los jabalíes cruzando la carretera, las cabras montesas (Arruís) en manada subiendo ladera arriba, los pozos de las nieves y finalmente el Centro de Transmisiones n.º 5 perteneciente a la Red Territorial de Mando del Ejército de Tierra. Allí dos antenas troposféricas inmensas culminaban la montaña más alta de toda la sierra. También dos edificios robustos de piedra de dos plantas conformaban el recinto militar junto a otras torres de microondas más habituales en el mundillo de las telecomunicaciones bajo control del Ejército del Aire. Tan pronto como llegamos a la puerta del CT 5 nos abrió un centinela apostado en la garita de acceso al centro previa identificación y petición de permiso. Con antelación se habían negociado las condiciones de convivencia entre el E.T. y el E.A. y nuestra llegada solo fue la constatación de que el día había llegado. Así que la bienvenida fue todo lo cordial que puede ser el principio de la cuenta atrás para ellos.

Ya estaba construida una pequeña casa pintada de blanco de una planta con garaje cubierto y una pequeña plataforma de hormigón a modo de aparcamiento justo encima de una pista de aterrizaje de helicópteros. Al entrar y ver la distribución ya me pude dar cuenta que había todo lo necesario para montar la infraestructura necesaria para poner en marcha la Unidad.

Lo primero que hicimos fue encargar un letrero del EVA 13 en hierro forjado a un herrero de Totana, adquirir el mobiliario y pintar el edificio y plataforma de mimetizado. Los carteles de cada habitación nos los hicieron en el CLOTRA.

El logotipo de la unidad estuvo claro desde el principio, iba a ser un dragón rampante que vi en una veleta de una casa de Albacete cuando salía para Murcia a la que le hice una foto. La primera propuesta que le hicimos al Estado Mayor era un dragón echando rayos por la boca y agarrando con sus garras el emblema del Ejército del Aire con la leyenda Escuadrilla de Vigilancia n.º 13 y Pico.... Ese emblema fue rechazado porque no se ajustaba a los usos y tradiciones en lo que a emblemas se refería. Un año después y cuando ya estaba instalada la torre con el radomo que iba a alojar el radar AN-TPS 43 incluimos en el emblema aquella torre con el radomo incrustando dentro al dragón original que ahora si era más obvio que aquel dragón representaba al radar y su capacidad de irradiar conservando al pie el emblema de aviación.

Un momento que recordamos todos los fundadores del EVA 13 es, sin duda, el día que estrenamos las palas quitanieves, las cadenas de las ruedas y las raquetas para andar sobre la nieve. Cierta día al llegar a Collado Bermejo, a 5 km del pico, observamos que a partir de allí no se podía continuar porque la altura de la nieve sobre la

carretera era de unos 50 cms. Las furgonetas llevaban radios y comunicamos con la emisora base que estaba al cargo del personal de guardia del Ejército de Tierra que todavía eran los responsables de la seguridad del recinto. Nos dijeron que la tradición era que cuando no se podía acceder al acuartelamiento por culpa de la nieve entonces el punto de reunión era la venta de la Rata en la carretera de Totana a Sierra Espuña. Allí se almorzaba unas migas y después cada uno se iba a su casa hasta que la nieve se derretía. Para el personal que se quedaba aislado en el Acuartelamiento suponía una verdadera lotería ya que cada día de aislamiento suponía un número de días libres que con facilidad llegaba al mes y por supuesto había víveres de emergencia disponibles para ellos de la mejor calidad. Nosotros no íbamos a dejar a los nuestros que se quedaran aislados ni un solo día que ya mantenían funcionando H-24 el TPS-43. Todavía no teníamos camión quitanieves como el resto de picos así que nos pusimos manos a la obra y al ataque (de ahí viene el origen del nombre del Bar y que luego los siguientes recordarían como la palabra con la que terminaba el *briefing* mañanero antes de ir a desayunar). Empezamos con las palas haciéndole un rodal a las ruedas y rebajando la pendiente para que los vehículos no se quedaran atascados. Pronto las furgonetas con las cadenas empezaron a desplazarse muy lentamente sobre la nieve hasta que se quedaban atascadas y vuelta a empezar. Era un día soleado así que pronto empezamos a sudar y quitarnos los abrigos y los guantes. Las partes soleadas eran fáciles de superar pero cuando pasábamos a las zonas de la cara norte entonces la nieve se hacía más consistente y dura y había que empeñarse a fondo. No había palas para todos así que nos turnábamos empujando, conduciendo o paleando nieve. Paramos a descansar al cabo de la primera hora y media y vi como alguien se aceraba al punto de reunión donde teníamos agua con la cara ensangrentada. Me temí que algún accidente había ocurrido pero pronto nos dimos cuenta que todos teníamos las manos rojas porque el mango de las palas estaban pintados de rojo y se habían despintado con el sudor. A mediodía llegamos al pico, no habíamos limpiado la carretera pero habíamos llegado al pico a relevar a nuestros compañeros. Desde aquel momento, en el que pasamos un día codo con codo, nos dimos cuenta que nos habíamos convertido en una Unidad porque cada uno hacía algo en beneficio de otro aunque no siempre se viera directamente la acción de uno sobre la acción de otro. Luego vinieron otras muchas ocasiones donde el compañerismo y el espíritu de Unidad se manifestaron sobradamente sin que nadie tuviera que invocar “A mí la legión” porque siempre había alguien cerca para echar una mano. Solo había que decir “vamos al ataque...”

Al poco, nos asignaron una Estación de Aire-Tierra-Aire a la que le construimos una plataforma entre el helipuerto y el edificio del EVA 13. ¡Cuánto costaba adjudicar un contrato de obras en un sitio tan lejano! Al final solo unos pocos se atrevían a subir tan alto, desde aquí un recuerdo emocionado a aquellos alféreces ingenieros de

IMEC y contratistas que hicieron posible cada una de estas obras-hazañas. No quiero finalizar esta remembranza sin destacar el buen ambiente y compañerismo del que gozamos en la Unidad que luego se reflejaba en las muchas reuniones familiares, marchas y celebraciones que terminaban alrededor de una paella o de unas migas. También, un recuerdo emocionado a aquellos que nos dejaron, como el subteniente Diego Sánchez, que se integró perfectamente en la Unidad.

Espero que aquella semilla con los genes de los fundadores se haya convertido en un solido carrascal en forma de Unidad como el que rodea el Acuartelamiento Aéreo de Sierra Espuña.

INTRODUCCIÓN DEL ACTUAL JEFE DEL EVA 13, COMANDANTE D. JUAN CARLOS GIZ PAZ

Corría junio del 96 cuando un joven e ilusionado oficial recién salido de la Academia General del Aire efectuaba su presentación en la Escuadrilla de Zapadores Paracaidistas, en la Base Aérea de Alcantarilla.

Se rondaban unos magníficos 40.º C y allí estaba yo, perfectamente uniformado con mi uniforme de tela de invierno, mi gorra de plato y mi corbata, y sintiendo como litros de sudor se deslizaban por todo mi cuerpo. Fue en ese momento cuando ante mis ojos, en el aparcamiento de la Base, hizo su aparición un camión quitanieves naranja y blanco que a, mi entender, no estaba demasiado en concordancia con la meteorología de la zona. Mi primer pensamiento fue “no preguntes...

no preguntes que eres muy nuevo” pero finalmente la curiosidad se impuso a mi modernidad y tuve que preguntarlo, “... perdone mi capitán, esto no tendría que estar aquí, ¿verdad?. Es de “los del pico” me respondió mi cicerone. Que poco me imaginaba que veinte años después yo sería el jefe de “los del pico”.

Han transcurrido ya 25 años desde que un grupo de intrépidos miembros del Ejército del Aire llegaron a las instalaciones del Centro Táctico N.º 5 del Ejército de Tierra, ubicado en lo que en la zona popularmente llaman “El Morrón”, a 1.583 metros de altura y enclavado en el Parque Regional de Sierra Espuña. La misión, ordenada por resolución del JEMA 705/07/94 del 10 de mayo del 1.994 , era la de levantar en esta ubicación la Escuadrilla de Vigilancia Aérea n.º 13. Todavía siguen destinadas en la Unidad 5 de estos miembros originarios, que son a los que llamamos fundadores. Es gracias a la voluntad de estos fundadores y de otros muchos miembros de nuestro Ejército que han dejado trabajo y esfuerzo en esta como yo la llamo, “pequeña y aislada pero gran Unidad”, los que han conseguido con su tesón y constancia convertir una pequeña unidad de transmisiones del Ejército de Tierra en un Escuadrón de Vigilancia Aérea totalmente operativo.



Tras los años iniciales, donde se comparte emplazamiento con personal del Ejército de Tierra el 01 de julio de 1.997 se realiza la transferencia definitiva de las instalaciones al Ejército del Aire, creándose el Escuadrón de Vigilancia Aérea n.º 13 y Acuartelamiento Aéreo de Sierra Espuña el 16 de ese mismo mes por resolución del JEMA 705/02/97. Desde entonces el E.V.A. 13 asume el mantenimiento en primer y segundo escalón del nodo de la Red de Micro Ondas del Ejército del Aire, y a partir de julio de 2.001 del Centro Nodal Atendido 450 (CNA-450) del Sistema Conjunto de Telecomunicaciones Militares.

En febrero de 1.998 se iniciaron los trabajos de infraestructura para la instalación de un nuevo radar, que sustituiría al AN/TPS-43. Estas obras finalizaron en septiembre de 2.000; en octubre comienza la instalación de los equipos y la antena del Radar Lanza 3D, de fabricación nacional, siendo el 5 de julio de 2.001 cuando se hace entrega del mismo en un acto presidido por el jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire. Esto convierte al E.V.A. 13 en la primera Unidad en operar el nuevo sistema.

Mucho ha cambiado esta pequeña y aislada pero gran Unidad en estos 25 años. Mejor radar, mejores comunicaciones, mejores vehículos... si bien hay algo que no ha cambiado, eso es el compañerismo y espíritu de Unidad que menciona el coronel Romero en su introducción y donde se sigue manteniendo el ánimo de hacer lo que sea necesario en beneficio de los demás.

Los ya descritos y algunos más, son eventos necesarios mencionar a lo largo de estos nuestros 25 años de historia pero en vez de contarlos, y ya que una imagen vale más que mil palabras, les invito a conocerlos a través de las páginas de este libro.

Me gustaría finalizar mi introducción con un reconocimiento especial al capitán. D. José Joaquín Vicente Sánchez, destinado en esta Unidad e historiador y arqueólogo, quien con su meticuloso y tenaz trabajo ha realizado una excelente labor documental, recopilando fotografías y documentos históricos desde los primeros tiempos de presencia militar en Sierra Espuña, y que son en los que se basa esta obra.

Un saludo desde “el pico”.

PRIMEROS VESTIGIOS DE LA AVIACIÓN EN TOTANA. LOS AÑOS 30

Los primeros vestigios de la Aviación Militar en la zona de Totana y Sierra Espuña son anteriores al Ejército del Aire actual, que es el 7 de octubre de 1939 cuando pasa a adquirir la consideración de Ejército, separándose del Ejército de Tierra y equiparándose a este y a la Armada.

El primer dato de la existencia de elementos vinculados a la aviación es una foto del Servicio Fotográfico de Aviación Militar, por aquel entonces como decíamos dependiente del Ejército de Tierra, fechada en el año 1928, en el que aparece ya una pista de vuelo en las proximidades del término municipal de Totana. Ninguna información hay aparte de esta foto durante unos años, pero puede conjeturarse que ya se trataba de una zona de interés estratégico, por las excepcionales condiciones meteorológicas de la zona, factor de gran importancia en esos años de aeroplanos de madera y tela, por su proximidad a unidades militares tanto del Ejército de Tierra, como el Regimiento de Infantería Sevilla 33 “El peleador”, ubicado desde 1925 en Murcia o el Regimiento de Infantería España 18 “El mártir”, ubicado desde 1921 en Lorca, como de la Armada, representada por la Base Naval de Cartagena. Con todo, es a partir del año 1937, iniciada ya la Guerra Civil, cuando el interior de la Región de Murcia, y en particular las comarcas del Alto y Bajo Guadalentín, experimentan una significativa presencia del Arma Aérea, a través de las Fuerzas Aéreas de la República Española (FARE), fundadas el 14 de mayo de 1937 como Arma independiente del Ejército y que el 8 de enero de 1938 pasarían a tener consideración de ejército independiente en pie de igualdad con el Ejército Popular y la Marina de Guerra Republicana. Dichas FARE concibieron para la Región de Murcia un importante rol como zona de adiestramiento de pilotos y tripulaciones, no quedando la zona de Totana ajena a ello.

La Escuela de Polimotores y Aeródromo de Totana

En el plan republicano de establecer en distintas localidades de la Región diversos centros de formación especializados, se decidió que la pista de vuelo antes mencionada, situada en la pedanía lorquina de La Hoya, lindante con la rambla de Lébor y muy bien comunicada con Totana, pasaría a convertirse en centro de adiestramiento de aviones polimotores.

Se constituyó oficialmente en el primer trimestre de 1937 como aeródromo n.º 251, adscrito al 5.º Sector de la 2.ª Región Aérea de la República. El aeródromo n.º 251 sería conocido sin embargo tanto coloquialmente como en diversos escritos

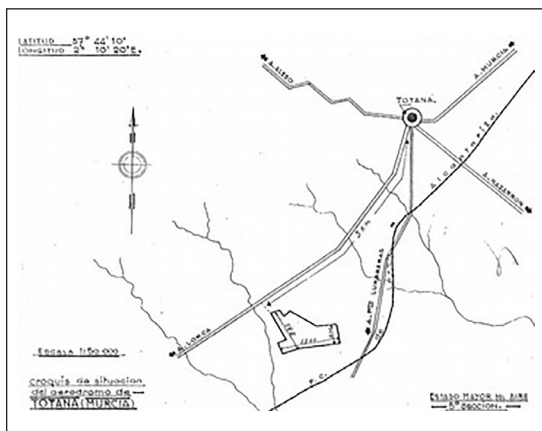
como “Aeródromo de Totana”, por ser esta localidad de la que dependería y donde tendría radicado su centro de mando.

El aeródromo constaba de dos pistas:

Una pista orientada E-W, de 1200 metros, posteriormente ampliada a 1.260 metros, y una segunda pista, orientada NW-SE, de 885 metros, posteriormente ampliada a 1.100 metros. Se trataba de pistas muy anchas, de 400 metros, lo que las hacía especialmente aptas para el adiestramiento con polimotores. No disponía de radio ni telégrafo, pero enlazaba por medio de una línea telefónica con la villa de Totana. Para albergar al personal, que se calcula estaba compuesto por hasta 195 personas, de las que 20 serían pilotos, disponían de la casa conocida como de San Luis, así como de diversos hangares. Estos hangares, al parecer y a pesar de su nombre, no eran utilizados como tales, sino como alojamientos, talleres, etc. Los aviones se estacionaban en los laterales de la pista, aprovechando los campos de olivos, que les proporcionaban un camuflaje perfecto. Tal es el caso, que los servicios de información del bando nacional nunca llegaron a sospechar de la presencia ni capacidad para albergar más de cinco aviones en el aeródromo, cuando como veremos fueron muchos más a los que el aeródromo dio servicio. El aeródromo contaba además con un refugio antiaéreo, probablemente motivado por el recuerdo cercano del bombardeo a Totana por parte de un Junkers 52 acaecido el 20 de octubre de 1936, evento que conmocionó a los habitantes de la villa.

La comandancia del aeródromo se situaba en la misma Totana, en la casa de D. Mariano Vera, y se utilizaron otras casas como la casa de la Charca o las conocidas como del huerto del general Aznar para alojar al personal. Para el desplazamiento entre estos puntos disponían de tres autobuses.

En el aeródromo, como decíamos, se ubicaba la Escuela de Polimotores, que contaba como aviones de entrenamientos principales diez De Havilland DH.89 “Dragon Rapide” y tres De Havilland DH.90 “Dragonfly”. Se trataba de aviones de manufactura británica, destinados a un uso civil, pero que por las necesidades de la época fueron adaptados artesanalmente a labores de bombardeo.



Los Dragón Rapide y Dragonfly no fueron sin embargo los únicos modelos presentes en la Escuela, y así, del inventario tras la toma del aeródromo por el bando nacional en los últimos días de la Guerra Civil, se constata la captura de diversos aviones, como un González Gil-Pazó GP1, de diseño y construcción española, o diversos aviones Fokker, llegados a finales del año 1936 a través del canal de SFTA, una sociedad pantalla francesa destinada a la compra de material de guerra ante la situación de embargo internacional.

Estos aviones tras la guerra en algunos casos fueron reutilizados por el naciente Ejército del Aire y en otros casos desguazados, según el estado en que cada aeronave fue encontrada. También se tiene testimonio de la presencia, al menos temporal, de aviones de caza Polikarpov I 16 “Mosca”, que probablemente se emplazaban en este aeródromo no con objetivos de adiestramiento sino con propósitos defensivos tanto del propio aeródromo como de la villa de Totana y frente a las incursiones que sobrevolaran la zona en dirección a la Base Naval de Cartagena.

Finalizada la guerra, no se encontró ninguno de los Dragon Rapide ni Dragonfly de entrenamiento en el aeródromo, y ello es debido a un evento importante a nivel nacional acaecido en el aeródromo, “El Gran Escape”:

El comandante Artemio Precioso, jefe de la 206 Brigada Mixta de la República, en la madrugada del 24 de marzo del 39 y al mando de 30 hombres, tomó el aeródromo con objeto de facilitar la huida en avión a Oran de destacados políticos y dirigentes de la República. Tres Dragon Rapide, uno de ellos al mando del comandante Crescencio Ramos, jefe de la Escuela de Polimotores en ese momento, marcharon a la Argelia Francesa.

Entre el personal exiliado en esos aviones, aparte de los mencionados, cabe destacar a Palmiro Togliatti, máximo representante de la Internacional Comunista en



De Havilland Dragon Rapide similar a los empleados en Totana

España durante la Guerra Civil, a Pedro Checa y Fernando Claudín, ambos líderes del PCE y a Jesús Hernández, Ministro de Educación y Bellas Artes de la República. Fue una huida ajustada pues el 29 caía la capital provincial y el 31 Cartagena, finalizando el conflicto.

El resto de Dragon Rapide y Dragonfly probablemente habían participado también en otra huida, la del Gobierno Republicano días antes, pues en torno al 6 de marzo hay constancia de dicha huida desde el aeródromo auxiliar de El Mañan, a poco más de 10 km. de la Posición Yuste, última sede del Gobierno de la República en el término municipal de Petrel. De allí salió la totalidad del gobierno y personajes importantes del Partido Comunista, en Douglas DC-2 y en los De Havilland “Dragon Rapide” y “Dragonfly” de la Escuela de Polimotores de Totana, al parecer llevados allí días antes.

El Aeródromo de Totana sería desactivado por orden de 1 de febrero de 1940 del Ministerio del Aire, dentro de un proceso a escala nacional de reducción de aeródromos, una vez que las nuevas circunstancias sobrevenidas, la paz, lo aconsejaban.

Construcciones del Arma Aérea en Sierra Espuña: La casa del Avión

La casa del Avión, localizada en las proximidades de Fuente Rubeos, en zona del Parque Regional de Sierra Espuña correspondiente al municipio de Alhama, es otro elemento de la historia del Arma Aérea en la zona. Se trata de una construcción que, si bien se encuentra en ruinas actualmente, tiene una curiosa historia. Fue planeada su construcción durante la Guerra Civil como residencia de oficiales, y su estructura, vista desde el aire, recuerda a la de un trimotor. Durante el conflicto las obras al parecer se finalizaron solo en parte por parte de la Fuerza Aérea Republicana, siendo retomadas en los años inmediatamente posteriores por el ya constituido Ejército del Aire, según documentación de la época.

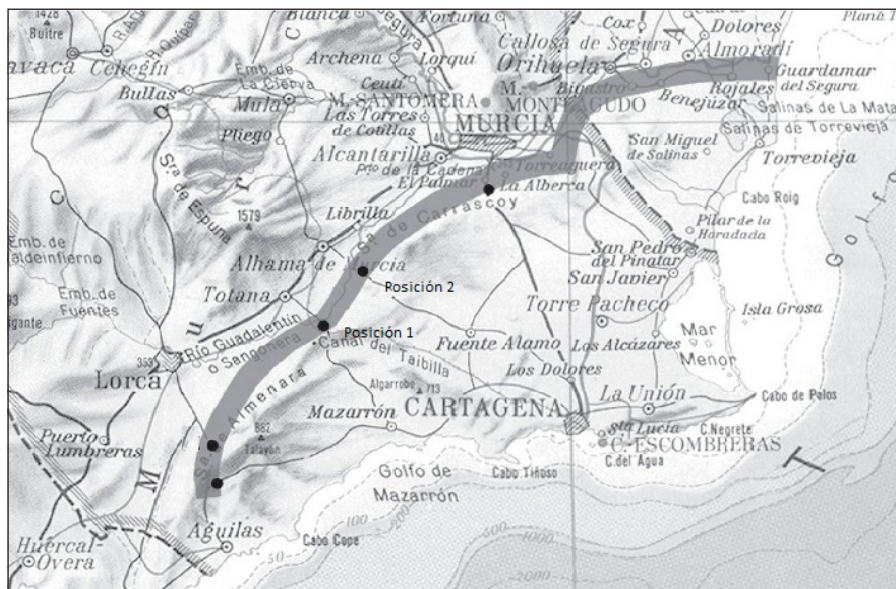


Estado actual de la casa del Avión en el Parque Natural de Sierra Espuña

No obstante, al ser la propiedad del entonces Servicio de Agricultura del Ministerio de Fomento a pesar de haber estado destinada a uso de personal militar del Aire, de la anterior Fuerza Aérea Republicana, el recién creado Ministerio del Aire interrumpió las obras que se venían haciendo y realizó a lo largo de 1943 un estudio para determinar la factibilidad de adquirir los terrenos antes de terminar las obras o incluso ampliarlas, con el objetivo de transformarlo en un establecimiento sanitario dependiente de dicho Ministerio, establecimiento que tuviera la naturaleza de Organismo Hospitalario Central. Dichos estudios finalizaron a raíz de un informe negativo de la Inspección de Sanidad del Ejército del Aire que no consideró la construcción apropiada para dicho uso, juzgándose que solo era posible su adaptación como sanatorio de reposo, y eso tras significativas reformas, que de todos modos no solventarían los problemas de emplazamiento de la edificación, en un extremo de la península, en un momento de centralización de la nación.

La Línea defensiva terrestre de Cartagena: Los búnkeres de El Paretón y Cantareros

Si bien no pertenecieron al ámbito del Aire, su interés como elemento militar de la zona hace que merezca la pena mencionarlos aquí como otro antecedente militar del EVA-13.



Línea Defensiva Terrestre de la Base Naval de Cartagena, correspondiendo el punto 1 a los búnkeres de Totana y el punto 2 a los de Alhama de Murcia

La Línea defensiva terrestre de Cartagena estaba conformada por una serie de trincheras y casamatas que iban desde la costa de Águilas a la de Guardamar del Segura, diseñadas durante los años 20 y 30 del siglo XX y realizadas, al menos una fracción de ellas, durante los años de la Guerra Civil. Se trataba de un sistema destinado a defender la Base Naval de Cartagena, sede principal de la Flota Republicana, frente a un ataque que proviniera desde el interior de la península, punto débil de la Base Naval, al estar perfectamente protegida de las amenazas desde el mar por las conocidas Baterías de Costa de dicha base, desarrolladas sobre todo a partir del plan de artillado de 1926.

Los ejemplares presentes en las pedanías totaneras de El Paretón y Cantareros fueron construidos entre agosto del 37 y abril del 38 y se encuentran muy próximas del Aeródromo de Totana, siendo posible la hipótesis de algún tipo de conexión prevista entre ambos elementos que sin embargo no llegó a materializarse por el fin de la guerra. En la actualidad se conservan 4 casamatas (accesibles actualmente desde la carretera RM-E17).

En dichas casamatas los ingenieros militares recurrieron a los últimos avances en materia de fortificación. Por ejemplo, las troneras estaban protegidas con un voladizo de hormigón, algo novedoso en España. Además, en la distribución interior se fueron alternando los espacios para las ametralladoras con habitáculos destinados a almacén o depósito de munición. Otra diferencia con respecto a los fortines del resto de provincias es que las casamatas de Murcia tenían más de una máquina (ametralladora). Destaca también el enmascaramiento exterior, a base de tierra, vegetación y piedras.



*Casamata en la
pedanía de
El Paretón, Totana*

LAS FUERZAS ARMADAS Y EL MORRÓN DE ESPUÑA. EL CT-5

El 28 de diciembre de 1973, el ICONA autorizó al Ministerio del Ejército, hoy Ministerio de Defensa la ocupación de la cima de Sierra Espuña, a los usos exclusivos de crear un Centro Táctico. Dicha cesión se otorgó por un plazo de 99 años, con posibilidad de prórroga.

Para entender los motivos por los que las Fuerzas Armadas volvieron a tener presencia en la zona de Totana hay que retrotraerse al año anterior, a un acuerdo firmado entre España y los Estados Unidos de América.

Fue el 5 de mayo de 1972 cuando se firma el “Memorándum de Acuerdo” de colaboración para la instalación y puesta en marcha de la Red de Comunicaciones que se denominaría RED TERRITORIAL DE MANDO, RTM, con el Ejército Estadounidense. La red sería gestionada por el Regimiento de Redes Permanentes y Servicios Especiales de Transmisiones del Ejército de Tierra. Ese mismo verano la Armada se incorporó al proyecto.

Esta RTM tenía como objetivo el facilitar la acción de Mando desde cualquier punto de la Península y Baleares. Desde una posición geográfica central, deberían estar enlazadas todas las Capitanías Generales, Departamentos Marítimos y Bases Navales con los Cuarteles Generales de Tierra y Armada. En cada uno de estos organismos se crearon unos Centros de Transmisiones denominados “Terminales”. Para enlazar estos Terminales con sus respectivos Cuarteles Generales, e integrar igualmente las Redes de Transmisiones Tácticas de las Grandes Unidades, era necesario disponer de otros Centros de Transmisiones ubicados por toda la Península y Baleares. Eran los “Centros Tácticos” (CT's).

Estos CT's debían situarse a menos de 100km de los Terminales a los que daba servicio, permitiendo un radioenlace tipo “Línea de Visión Directa” entre ambos. En ocasiones cuando dicha línea no era posible, se utilizaban repetidores. Para los enlaces entre CT's, y puesto que entre ellos había más de 300 kms de distancia, se recurría a técnicas de Dispersión Troposférica y de Difracción.



Dentro de este planeamiento a escala nacional es donde se encuadra la presencia por vez primera de una Unidad Militar en el Morrón de Espuña. En efecto, la altura de dicha elevación, unida a la proximidad de los emplazamientos militares en torno a la ciudad de Cartagena tanto del Ejército de Tierra como de la Armada, la hicieron de gran interés estratégico. El Morrón, mencionado en ocasiones como “Vértice Espuña”, se consideró como lugar ideal para la instalación del que debía ser el Centro Táctico N.º 5 (CT-5), dentro del Subsistema “B” de la RTM. Dicho Subsistema “B” correspondía *grosso modo* al sector sur peninsular a efectos de comunicación militar.

En enero de 1975 es nombrado el primer mando del CT-5 y durante todo ese año y el siguiente se realizan las obras de infraestructura necesarias para alojar tanto equipos como personas en lo alto del Morrón. Las obras fueron realizadas por el Servicio Militar de Construcciones.

En ese mismo 1975 se crea la Unidad de RTM en Prado del Rey, dependiente del Regimiento de Redes Permanentes y Servicios Especiales, y que será la responsable de operar y mantener las redes que sucesivamente irán entrando en servicio.

En el mes de noviembre de 1976, finalizadas las obras de infraestructura en el CT-5, se inició la instalación de equipos de telecomunicaciones, concluyendo en diciembre del mismo año.



Edificaciones originales del CT-5

Apenas dos meses después, en febrero de 1977, entraban en funcionamiento dichos equipos de telecomunicaciones, y a finales de año ya estaba totalmente instalados y en funcionamiento el resto de Equipos e Instalaciones tanto del Subsistema “B” en el que se encuadraba, como el Subsistema “A” correspondiente al norte peninsular. Cabe mencionar que fue una labor compleja y colmada de problemas, sobre todo porque una vez realizada la instalación se detectaron diversos tipos de errores cuya resolución no fue asumida por el Ejército Americano, lo que obligó por un lado a agudizar el tradicional ingenio español para resolver problemas y por otro a iniciar conversaciones para obligar a la parte americana a asumir sus responsabilidades, llegándose incluso a solicitar un arbitraje internacional que acabó dando la razón a España.

Solventadas las deficiencias, la RTM pasó a ser un paradigma de fiabilidad y seguridad. La seguridad física en el caso del CT-5 estaba asegurada, además de por el personal militar y las alambradas, por lo agreste y apartado de la Unidad, elemento que sin embargo aportó como elemento negativo las grandes dificultades diarias para acceder al emplazamiento con los medios disponibles en aquel entonces y el riesgo de sufrir los embates meteorológicos propios de la altura en la que se encuentra. Así en diversas ocasiones los relevos tuvieron que ser realizados en helicóptero al quedar el CT-5 bloqueado, como en febrero de 1993, cuando el CT-5 quedó sin acceso varios días. En ocasiones las nevadas ocurrían en fechas tardías del año y en medio de ejercicios, como en el caso de las de 1992, acaecidas en mayo y en mitad de las maniobras “GALIA 92”, en las que participaba personal de la BRIPAC y paracaidistas del Ejército Francés.

El mando del CT-5 estuvo siempre encomendado a oficiales del Arma de Ingenieros del Ejército de Tierra, dado el carácter primordialmente tecnológico de la Unidad, siendo personal avezado en el manejo y funcionamiento de los diferentes sistemas de telecomunicaciones y asistido por personal especialista.

La seguridad de las telecomunicaciones se aseguraba mediante la utilización de tecnología de “circuitos calientes” y de sistemas de cifrado tanto en teletipos como teléfonos, y la física por el emplazamiento, las medidas físicas de protección y un significativo número de personal de seguridad, tanto profesional como de reemplazo.

La capacidad táctica de la RTM y en concreto del CT-5 se demostró en diversas ocasiones, como por ejemplo en el último trimestre de 1979, cuando se realizó el ejercicio combinado conjunto Hispano-Norteamericano “CRISEX 79”, en el que se integró el Regimiento de Transmisiones del Pardo en el CT-5.

Merece igualmente mención especial la Red por su efectividad demostrada en los eventos del 23 de febrero de 1981, cuando la Compañía Telefónica Nacional Española



Antenas del CT-5 protegidas por el personal de reemplazo del Ejército de Tierra

se colapsó a las pocas horas de iniciarse los conocidos acontecimientos de ese día, y solo la RTM permaneció plenamente operativa en Territorio Nacional en lo referente a comunicaciones, lo que permitió la comunicación entre Zarzuela y las jefaturas de las diferentes regiones militares.

En junio de 1981 el Regimiento de Redes Permanentes y S.E. del que dependía el CT-5 se reestructura y se fusiona con la Unidad de la Red Territorial de Mando pasando a denominarse Regimiento de Transmisiones de la Red Territorial de Mando y Servicios Especiales.

Durante estos años, se pasó de poseer dos redes conjuntas pero separadas, la del Ejército de Tierra y la de la Armada, a integrarlas para favorecer la comunicación interejércitos. Este proyecto se inició en tres Centros Tácticos, siendo uno de los elegidos el CT-5.

Integradas ya las redes de estos dos ejércitos, se planeó por parte de la Junta de Jefes de Estado Mayor el paso a una nueva red conjunta (RCT) que englobara igualmente las redes del Ejército del Aire. Así en el mismo año 1981, el 29 de junio



La seguridad del CT-5 incluía una dotación de perros, que debían afrontar las duras condiciones meteorológicas

la Junta de Jefes de Estado Mayor aprobó el Plan Conjunto de Telecomunicaciones PCT-80, y en febrero de 1987 se aprobaba el Plan General del Sistema Conjunto de Telecomunicaciones Militares, SCTM. Todo ello encaminado a englobar la RTM del Ejército de Tierra y Armada con la Red de Microondas (RMW) del Ejército del Aire.

Mientras tanto, el CT-5 durante estos años seguía asumiendo retos, como la participación en un proyecto puntero al digitalizar sus enlaces, superando la tecnología analógica de la RTM.

El 20 de junio de 1988 se produce un nuevo cambio estructural del Regimiento del que depende el CT-5, pasando a denominarse Regimiento de Transmisiones Estratégicas 22 (RETES 22), dependiendo de este Regimiento hasta su disolución.

En los noventa el CT-5 continuó mostrando su profesionalidad tanto en el día a día como en ejercicios y maniobras como durante la segunda quincena del mes de noviembre de 1994, cuando se llevaron a cabo las maniobras internacionales “Operación Tramontana 94”, en las que el CT-5 proporciono apoyo logístico a diversas Unidades.

Sin embargo lo más notable de la primera parte de la década de los noventa fue el fin de la soledad del Ejército de Tierra en el Morrón de Espuña. Con fecha 26 de agosto de 1993 se autoriza el inicio de las obras para instalación dentro del acuartelamiento de la Escuadrilla de Vigilancia Aérea N.º 13.

Esta coexistencia llegaría a su fin apenas tres años después de la llegada del Ejército del Aire, por aplicación de lo dispuesto en la I.G. 5/97 de Adaptación Orgánicas y desarrollo de la Norma General 1/97 EME, en su anexo “Reorganización del Mando de Transmisiones”. Se determinaba que al finalizar el 1.º semestre del año 1997, el CT-5 entregara sus instalaciones al Ejército del Aire, siendo destinado el personal del Ejército de Tierra del CT-5 a vacantes del RETES 22 en las Plazas de Valencia, Granada y Almería. Finalizaba la presencia del Ejército de Tierra pero la misión encomendada de defensa de España desde el Morrón no desaparecía, siendo asumida por la joven Escuadrilla de Vigilancia Aérea N.º 13.

EL EJÉRCITO DEL AIRE LLEGA A LAS ALTURAS. LA ESCUADRILLA DE VIGILANCIA AÉREA N.º 13

Si bien la fecha de 26 de agosto de 1993 es la de autorización del inicio de obras para la instalación dentro del Acuartelamiento de la EVA 13, “Escuadrilla de Vigilancia Aérea N.º 13”, es necesario primero conocer la historia previa que llevó a emplazar una EVA en Sierra Espuña, así como el concepto y función de los EVA ‘s.

Una Escuadrilla o un Escuadrón de Vigilancia Aérea (EVA) es una unidad militar encargada de la detección y el seguimiento de aeronaves en vuelo en una zona del espacio aéreo. En el Ejército del Aire dependen actualmente del Mando Aéreo de Combate (MACOM) a través de la Jefatura del Sistema de Mando y Control (JSMC) y tienen, además de la misión de detectar aeronaves dentro de su área de cobertura, la de transmitir los datos de la detección tanto a los centros de Defensa Aérea como a los centros de control de Aviación Civil.

Los antecedentes de los Escuadrones de Vigilancia Aérea se encuentran en los Escuadrones de Alerta y Control (EAC) que fueron creados en 1958 como parte de la reestructuración de la Defensa Aérea. Los Pactos de Madrid de 1953 entre España y los Estados Unidos incluían el despliegue de unidades estadounidenses en bases de utilización conjunta que serían actualizadas por el gobierno americano, el suministro de material americano para modernizar las Fuerzas Armadas Españolas y el entrenamiento de las Fuerzas Armadas Españolas para poder usar el material suministrado.

Además de la ampliación y la actualización de las bases aéreas de utilización conjunta, la Fuerza Aérea Norteamericana emprendió, en colaboración con el Gobierno Español, la actualización del resto de infraestructuras aeronáuticas para ponerlas al nivel de la de los países de la OTAN. Esto incluyó la creación de una red de alerta y control para vigilar el espacio aéreo español y para controlar las operaciones de las unidades aéreas españolas y estadounidenses. Ya en 1954 se empezaron a seleccionar los lugares más apropiados para instalar los radares de vigilancia y se empezaron a construir las instalaciones necesarias. Al mismo tiempo el personal español empezó su entrenamiento, unos en los Estados Unidos y otros en España.

La Fuerza Aérea Norteamericana creó primero la Joint United States Military Group, Air Administration (Spain), el 20 de mayo de 1954. Dicho grupo pasaría a ser el germen de la 16th Air Force, en español 16.ª Fuerza Aérea, fundada el 15 de julio de 1956 y que conformaría el mando de sus unidades desplegadas en España. La 16.ª Fuerza Aérea incluía la 65.ª División Aérea, que se encargó del entrenamiento y la operación de la red de alerta y control. El primer Escuadrón de Alerta y Control en entrar en servicio fue el número 2 del Ejército del Aire, que compartiría

las instalaciones y equipos de Villatobas con el 681 Escuadrón de Alerta y Control Aéreo de la USAF, en 1958. Otros seis centros de alerta y control entraron en servicio entre 1957 y 1960, completando los números del 1 al 7.

Al principio cada uno de ellos acogía un escuadrón español y otro estadounidense, que compartían el uso de los medios, hasta que en 1964 el gobierno estadounidense cedió la propiedad y operación de las instalaciones y los equipos al gobierno español y disolvió sus escuadrones.

Los Escuadrones de Alerta y Control pasaron a denominarse Escuadrones de Vigilancia Aérea en 1977, como consecuencia de una reorganización del Mando de Defensa Aérea y para reflejar que, con la capacidad de transmisión mejorada, la responsabilidad de control ya no se ejercía de manera primaria en los centros de radar.

Vista la necesidad de completar y ampliar la cobertura radar del territorio nacional del Sistema Integrado de Mando y Control (SIMCA), se decidió aprovechar el CT-5 para emplazar en sus instalaciones uno de dichos EVA's. Dicha instalación no se consiguió sino tras arduas negociaciones entre los representantes del Ejército de Tierra y el Ejército del Aire. Así, un acta de la reunión celebrada el día 27 de junio de 1993 titulada "Radares de defensa aérea en Sierra Espuña", refleja que el ET no consideraba la instalación de radares en un Centro de Transmisiones pertinente, y que en todo caso dicha instalación, de llevarse a cabo, debía tener un carácter provisional de 4 años.



Antigua sala de operaciones del Ala de Alerta y Control, luego Grupo Central de Mando y Control (GRUCEMAC) que recogía los datos de diversos EVA's

Tras la fecha comentada anteriormente de autorización de obras, se sucedieron sin pausa las obras hasta que con fecha 21 de febrero de 1994 se finalizaron las obras de la futura EVA-13. Dichas obras fueron recepcionadas por parte de los Mandos del EA, presenciando la entrega el teniente coronel Interventor de la Plaza de Murcia. Ya estaba la infraestructura, pero no sería hasta el 10 de mayo del mismo año, cuando por resolución n.º 705/07/1994 del jefe del Estado Mayor del Aire (JEMA), a la sazón el excmo. Sr. Don Ignacio M. Quintana Arévalo, cuando se organice oficialmente la Escuadrilla de Vigilancia Aérea Número 13. En dicha resolución se establecía, en su punto cuarto, las siguientes relaciones:

- Orgánica: Del Mando Aéreo del Estrecho (MAEST)
- Funcional: Con el Mando Operativo Aéreo (MOA / GRUCEMAC)
- Técnica: Con el Centro Logístico de Transmisiones (CLOTRA)
- Apoyo: Con la Base de Alcantarilla, y con el Ejército de Tierra, que le prestaría seguridad y los apoyos que se acordasen.

Durante estos meses es en las instalaciones de la Base Aérea de Alcantarilla donde tenía ubicada la EVA-13 su jefatura, donde debía presentarse el personal destinado y a donde debía remitirse la documentación de dicho personal. Todo ello mientras no se concretara la inauguración de las instalaciones en el CT-5, a donde se subía a realizar los servicios y trabajos encomendados.

El 15 de junio de 1994 ya se produjo la incorporación del primer contingente de personal destinado. Fueron diecinueve los fundadores de la EVA 13, un capitán, un alférez, catorce suboficiales y tres miembros de tropa, destacando como elemento curioso que en este 25 aniversario, de esos diecinueve fundadores, cinco aún permanecen destinados en el EVA 13, lo que les convierte en historia viva de esta Unidad, aportando su valiosa experiencia en el día a día del trabajo.

La formación del personal de la EVA-13 comenzó inmediatamente, a lo largo del mes de julio el personal especialista recibió el curso teórico sobre el radar en el CLOTRA, en agosto el curso de familiarización con la estación radio T/A/T, incluyendo prácticas de operaciones de despliegue, y durante los meses de septiembre y noviembre del mismo año, el curso práctico de mantenimiento radar.



Los 19 fundadores de EVA-13

La necesidad de coordinación entre el personal del Ejército de Tierra y el de la esta naciente Escuadrilla del Ejército del Aire llevó en esas fechas a la suscripción de un acuerdo, firmado el 19 de octubre del mismo año 1994, entre el general segundo jefe del Estado Mayor de Tierra y el general segundo jefe del Estado Mayor del Aire. Dicho acuerdo establecía las Normas de Régimen Interior y Seguridad, entre las que destacaba que el empleo del jefe de la EVA-13 sería como máximo de capitán, lo que limitaba las dimensiones de la Unidad a la de tipo Escuadrilla. Igualmente establecía la coordinación de las compatibilidades electromagnéticas, dado que ambas unidades, CT-5 y la EVA-13, empleaban aparatos altamente tecnificados. Destaca la condición de que, en caso de identificaran problemas de compatibilidad de los sistemas electrónicos ya instalados, se suspendería el funcionamiento del radar una vez operativo, hasta la identificación de la naturaleza del problema y su solución.

Por esa época, el 9 de noviembre de 1994, en la B.A. de Getafe se instalaba el futuro radar destinado a la EVA-13, y desde diciembre a mayo del 95 se entrenaría allí al personal en el mantenimiento del Radar.



EVA-13 aún sin su Radar, septiembre de 1994



La EVA-13 en noviembre de 1994, con el radomo instalado pero sin radar en él



Exhibición de la PAPEA en la Inauguración de EVA-13

Con fecha 10 de enero de 1995, se realiza al fin el acto de inauguración oficial de la “Escuadrilla de Vigilancia Aérea N.º 13”, lo que supone el abandono de las instalaciones cedidas en la Base Aérea de Alcantarilla, y la ubicación ya plena y definitiva de la EVA-13 en Sierra Espuña. Dicha inauguración incluyó una exhibición de la Patruilla Acrobática Paracaidista del Ejército del Aire (PAPEA) y un desfile de aeronaves Mirage F1 del Ala 14 de la Base Aérea de Los Llanos, Albacete.

A la inauguración asistieron por parte del Ejército de Tierra el teniente coronel de Ingenieros Don Jose Negrete Ruega, como jefe accidental del RETES-22, el comandante de Ingenieros Don Rafael Esteras Pérez, jefe del Sector Este del Retes-22, el alférez de Ingenieros Don Bartolomé Sánchez Andreo, jefe del CT-5.

Por parte del Ejército del Aire asistió el coronel de la Base Aérea de Alcantarilla Don Francisco Carrasco Torres, y el capitán Don Jose Manuel Romero Muñoz, jefe de la EVA-13. Como autoridad civil fue invitado el entonces alcalde de Totana Don Pedro Sánchez Hernández.

Inaugurado la EVA-13 y entrenado el personal, el 29 de junio de 1995 se traslada el radar del CLOTRA a la EVA-13. Igualmente el 20 de julio siguiente la estación T/A/T es trasladada a la unidad desde el EVA-5. El denodado esfuerzo del personal consiguió que el 31 de julio tanto el radar como la T/A/T fueran operativos a nivel local.



La antena ya colocada en el radomo pero aún plegada



Instalación del Shelter de Equipos en el edificio de la EVA 13

Comenzó entonces el periodo de pruebas encaminado a conseguir el pleno rendimiento de los equipos y su completa integración en el Sistema Semiautomático de Defensa Aérea (SADA), pudiendo fijarse el 1 de septiembre del 95 como fecha de inicio de dicha integración por el Grupo Central de Mando y Control (GRUCEMAC).

Por esas fechas la EVA 13 ya contaba también con algo imprescindible para toda Unidad militar que se precie, su propio distintivo. El 7 de julio de 1995, y tras presentarse hasta seis propuestas diferentes durante casi un año, se aprueba al fin y de orden de S.E. el general jefe del Estado Mayor el distintivo de la Escuadrilla de Vigilancia Aérea N.º 13.

Se eligió el dragón por ser una figura mitológica ligada a la vigilancia y custodia (misión de la Unidad), lanzando rayos por su boca, semejando la energía electromagnética que emite el Radar, en un encuadre nocturno, lo que simboliza la operatividad permanente de la Eva 13 las 24 horas del día.

El lema "...y pico" hacía referencia por un lado a estar emplazada en un pico montañoso, y al hecho de ser el número 13, numeral nunca antes empleado en el Ejército del Aire, por lo que en ocasiones y jocosamente se le denominaba en un principio en conversaciones del personal a la EVA "la 12...y pico". Sin embargo el tiempo demostró sobradamente que la Unidad, si contaba con algún tipo de suerte, era de la buena.



Insignia original de la Escuadrilla

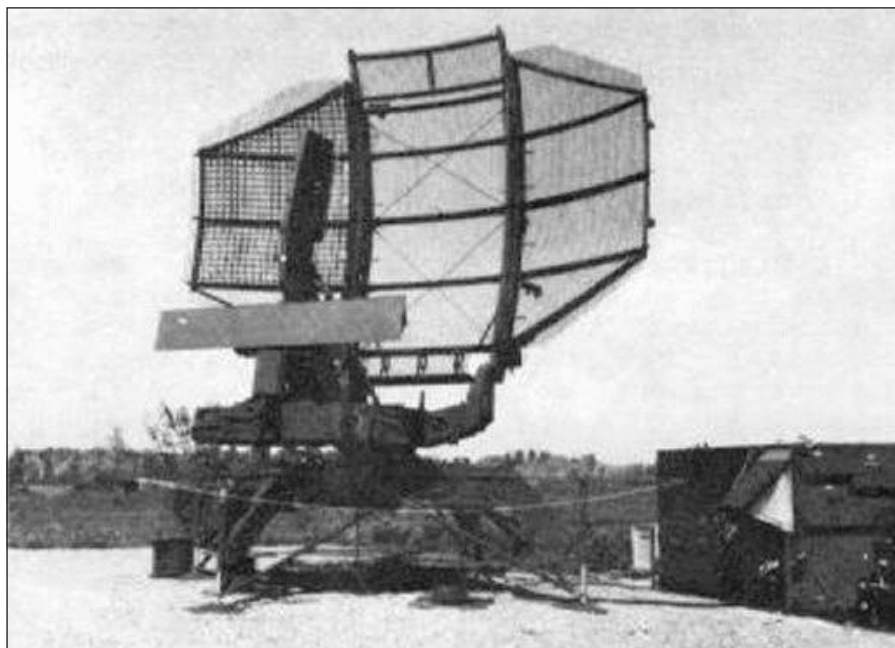


Tres de las otras propuestas de distintivo remitidas y no aceptadas

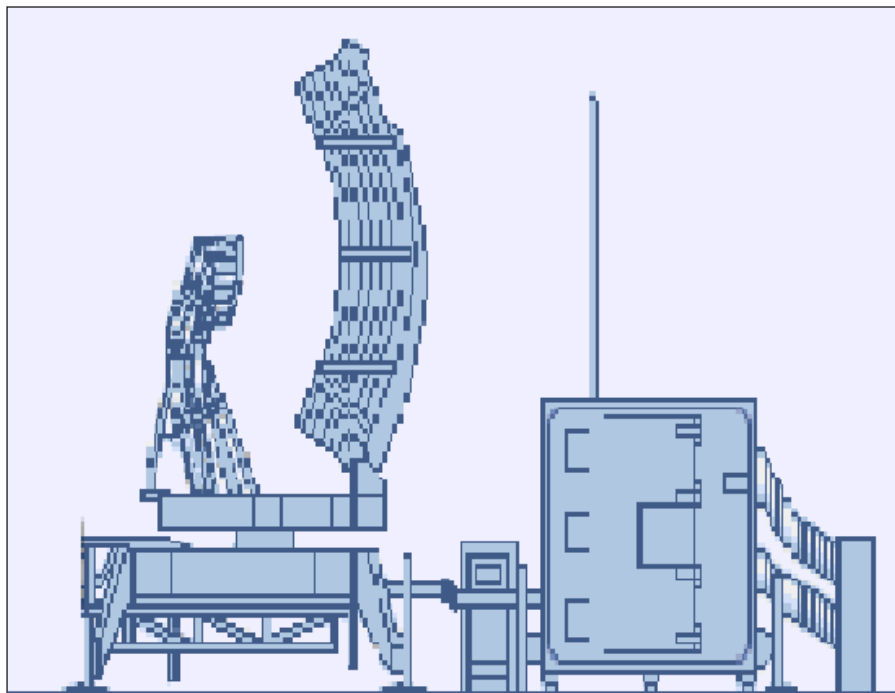
Volviendo al área tecnológica, merece detener el relato cronológico para tratar aunque sea someramente sobre el radar instalado. Se trataba del AN/TPS-43, un radar de tres dimensiones, pues proporciona azimuth, distancia y altura del blanco. Producido en Estados Unidos originalmente por Westinghouse Defense and Electronic Division, empresa que sería absorbida posteriormente por el conglomerado Northrop-Grumman, este radar americano, padre de una extensa familia de radares y aún en uso por muchas naciones, completó su desarrollo en 1963 y fue puesto en servicio en Estados Unidos en 1968, por lo que en el momento de su instalación en Totana ya había sido ampliamente testado, incluso en situaciones de combate (al ser un radar con gran capacidad móvil, fue utilizado por las fuerzas armadas argentinas en el conflicto de las Malvinas).

Aun siendo un radar de los de alerta temprana, o vigilancia aérea, porque esta diseñado para detectar móviles aéreos lo mas lejos posible, pensado para la defensa aérea, sua naturaleza móvil queda reflejada en las siglas TPS, que hacen referencia a su consideración como transportable, siendo posible su traslado plegado en avión Hércules.

Un radar de pulso, 3d, que no obstante su reducido tamaño, por su gran capacidad de búsqueda volumétrica a medio y largo alcance, no desmerecía como radar estratégico, función que desempeñó en EVA 's como el de Totana.



Antena de un AN/TPS-43



Esquema básico del AN/TPS-43

Cabe además mencionar que si bien el diseño es de la década de los 60, el AN/TPS-43 sufrió una continua mejora tanto a nivel de software y hardware, siendo el modelo M el que entró en servicio en la EVA 13.

Retomando el relato cronológico respecto al radar, el 13 de octubre de 1995, apenas mes y medio desde el inicio de la integración en SADA, se produjo la instalación de la doble ruta de datos radar. Sin embargo el camino a la integración estaría plagada de dificultades, que no obstante se acometieron con ingenio y profesionalidad, por lo que se consiguieron hitos como conseguir en diciembre del 95 que el radar entrara en servicio H-24 o que en la primera semana de mayo del 96 se consiguiera la entrada del radar en servicio en SADA.

A partir de ese momento, se conseguiría un funcionamiento de en torno al 80% (Esto es, del total de horas que tiene un año, el radar permanecía en funcionamiento operativo el 80% de ellas, estando el resto en parada por mantenimiento o avería).

Por lo que se refiere a la T/A/T, durante esos meses se consiguió, primero en enero de 1996 que estuviera al máximo de su capacidad sin encriptar, y a partir del



La EVA 13 con su radar ya operativo dentro del CT-5

5 de julio de ese mismo año que igualmente funcionara ya al máximo de su capacidad encriptada. De tal modo, en la visita el 26 de noviembre de 1996 del Sr general jefe División de Planes del EMA Don Ricardo Rubio Villamayor, la EVA-13 pudo mostrar, a pesar de su juventud, un funcionamiento destacable que fue reflejado por dicho general en el Libro de Honor de la Unidad.

La gran capacidad de trabajo del personal sería puesto a prueba aún más si cabe en 1997 cuando, fruto de lo dispuesto en la IG. 5/97 de Adaptaciones orgánicas y desarrollo de la Norma General 1/97 EME, en su Anexo “Reorganización del Mando de Transmisiones”, se determina que al finalizar el 1.º Semestre del año 1997 el CT-5 desaparecería, entregando sus instalaciones al Ejército del Aire.



El general Rubio Villamayor con el capitán de la EVA 13

En apenas tres años, la EVA-13 pasaba de ocupar unas pequeñas instalaciones en un acuartelamiento de otro Ejército, a disponer de dicho acuartelamiento en exclusiva. Se sucedieron entonces las visitas de autoridades militares y técnicas, como la del 26 de febrero de 1997 del Sr general jefe de la Agrupación del Cuartel General del EA Don Juan Garay Unibaso o la visita el 17 de marzo de 1997 del Sr general jefe de la Dirección de Infraestructura del EA Don Francisco Casculluela Montanuy, esta última con el objetivo de estudiar las instalaciones del Ejército de Tierra para adaptarlas a las futuras necesidades del Ejército del Aire. Igualmente destacable es la visita el 23 de mayo de 1997 del general segundo jefe del MAEST Don Juan Delgado Rubí.

Finalmente el 1 de julio de 1997, a las diez horas, tuvo lugar el acto de entrega formal por parte del MAEST de las instalaciones y material del Acuartelamiento de Sierra Espuña, procedentes del Ejército de Tierra, CT-5, (RETES-22) a la EVA-13. Por parte del MAEST asistieron el coronel jefe de la 4.ª Sección y el teniente coronel jefe del Negociado de Infraestructura, siendo recepcionado el material por el comandante jefe de la EVA-13 con la intervención del teniente coronel Interventor de la

Delegación de Defensa de Murcia. En el Acta de Entrega se hacía mención a que los terrenos donde se asientan las instalaciones pertenecen a la Consejería de Medio Ambiente de la Región de Murcia pero que por acuerdo de fecha 28 de diciembre de 1973 entre el antecesor de dicha consejería, el ICONA, y el antecesor del Ministerio de Defensa, el Ministerio del Ejército, se cedía la ocupación durante 99 años, con posibilidad de la prórroga necesaria si a ello hubiera lugar.



Una imagen no del todo inusual de la Unidad, a pesar de estar emplazada en la Región de Murcia

EL ESCUADRÓN DE VIGILANCIA AÉREA N.º 13 Y EL RADAR LANZA

Eliminados los condicionantes que impedían que la EVA-13 fuera mandado por un miembro del Ejército del Aire de empleo superior a capitán, y disponiendo ahora la Unidad de un gran número de instalaciones, el 16 de Julio de 1997 la Escuadrilla de Vigilancia Aérea pasa a ser el Escuadrón de Vigilancia Aérea N.º 13, por Resolución 705/02/1997 del jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire. Por la misma resolución se crea el Acuartelamiento Aéreo “Morrón de Espuña”. En dicha resolución fija las siguientes misiones del Escuadrón:

- La adquisición y envío de datos radar al Grupo Central de Mando y Control y a la Academia General del Aire.
- La operación y mantenimiento en primer escalón de los equipos radio ubicados en el Acuartelamiento.
- La custodia de los equipos de Telecomunicaciones del Sistema Conjunto de Telecomunicaciones Militares (SCTM), ubicados en el acuartelamiento y antaño responsabilidad del CT-5.

En la Resolución igualmente se determinó que tanto el jefe como el personal de la Escuadrilla, conservaran sus destinos en el nuevo Escuadrón. Poco después se renovaba la insignia, habiendo quedado desfasada la de la Escuadrilla, al cobrar esta entidad de Escuadrón, creándose la que desde entonces corresponde al EVA 13. Se conservaron elementos como el dragón, pero se modificaron otros, como la eliminación de la imagen del radomo del Radar AN/TPS-43, o el cambio del lema del “...y pico” al “*nos la jugamos*”, reflejo de que el personal del EVA había ya aprendido a confiar en su suerte y su profesionalidad, atreviéndose a los mayores desafíos, y saliendo siempre triunfante.

Era pues el momento de aprovechar la energía del naciente Escuadrón y acometer un nuevo desafío: la instalación de un radar de última generación, muy superior en prestaciones al existente, y además de fabricación española: El radar LANZA de la empresa Indra Sistemas S.A.

Dicha instalación se enmarcaba dentro del expediente n.º 93.4602-S



Insignia actual del EVA 13

“Suministro e instalación de doce radares transportables 3D y medios transportabilidad cuatro unidades”, que debía suponer la modernización total del Sistema de Mando y Control español, dentro del programa SIMCA.

La instalación en el EVA 13 sería la primera de dichas instalaciones, repartidas por todos los EVA´s. El EVA 13 era por tanto, la unidad encargada de abrir camino en este desafío y servir de campo de pruebas para los equipos que posteriormente se emplazarían en el resto de Escuadrones.

Por ello ya en febrero de 1998 se inician los primeros trabajos de infraestructura para la instalación de dicho radar, siendo el elemento principal la torre del radar, que comenzó a construirse en febrero de 1999, prolongándose su ejecución hasta septiembre de 2000.

Testigo del enorme esfuerzo del personal del EVA 13 fueron, entre otros, el Sr general jefe del Estado Mayor del Aire, Don Juan Antonio Lombo López, que en su visita del 23 de julio de 1998 define muy bien el carácter de esta joven Unidad: *“Un reducido equipo de personas perfectamente integradas, imbuidas del espíritu de desafío que caracteriza a toda la Fuerza Aérea”.*

El edificio radar, bunkerizado, se diseñó como una estructura de hormigón armado de dos plantas de altura, con una división por plantas,



El JEMA inspeccionando el EVA 13

en las que la planta baja está destinada a los equipos (shelters), la primera planta a almacenes de componentes y documentación técnica, y sobre ella el radomo en el que se emplaza la antena del radar. El radomo es una cúpula de 23,47 metros de diámetro exterior, cuya finalidad primordial es la protección de la antena frente a los fenómenos meteorológicos. El radomo se instaló durante los meses de agosto y septiembre de 2000, efectuándose la recepción del edificio el día 26 de septiembre de dicho año. Pocos meses antes de su recepción, el Sr general jefe del Sistema de Mando y Control Don Ramón Mesa Domenech, en su visita el 14 de junio, ya felicitaba al EVA-13 por *“ser uno de los pioneros en la recepción y operatividad en los nuevos sistemas a integrar en un próximo futuro”.*



Fases de construcción del edificio Radar

Sin pausa posible para el personal del EVA-13, el mes siguiente a la recepción del edificio radar, comenzó la instalación de equipos y antena del radar Lanza, traídos desde la empresa Indra Sistemas en Torrejón. Dicho traslado fue en sí muy difícil, dado el emplazamiento agreste del EVA-13, siendo incluso necesaria la modificación de algunos de los viales de acceso a la unidad, fundamentalmente el refuerzo del vial en curvas de montaña, para permitir el acceso de los grandes vehículos de carga.

Tras su llegada, y como paso previo a su recepción, se desarrolló un proceso de 8 meses de pruebas de aceptación, en las que participaron un equipo multidisciplinar, compuesto por personal experto de la Jefatura del Sistema de Mando y Control, del Grupo Central de Mando y Control, del Centro Logístico de Transmisiones y del Programa SIMCA. Se desarrollaron pruebas con vuelos de control de calidad empleando aviones de diferentes características, como CASA C-101, Mirage F-1 y Dassault Falcon 900 T-18. Con esos aviones se probó la detección en ambientes diversos, sobre superficie terrestre, marítima, en escenarios de contramedidas activas, etc.

Tras el éxito de estas pruebas, el 5 de julio de 2001 se procedió a la recepción oficial del radar Lanza en el EVA-13. En aquel entonces era jefe del programa SIMCA el en ese momento teniente coronel Don Pedro Armero Segura. La inauguración corrió a cargo del jefe del Estado Mayor del Aire el Sr. Don Eduardo Gon-

zalez-Gallarza Morales, y contó con la asistencia de personal directivo de la empresa fabricante.

El radar entregado pertenece a una familia de sistemas radar 3D de última generación basados en una arquitectura totalmente modular y escalable, tanto en el equipamiento hardware como en el software. Es un radar tridimensional, de estado sólido, opera en banda L y aplica exploración por pinceles (con control electrónico en elevación), con arquitectura distribuida, modular y redundancia en elementos críticos, lo que permite una degradación suave en caso de fallo de ciertos elementos. Dentro de las posibles configuraciones del Lanza, el del EVA-13 lo está como radar de largo alcance, en emplazamiento fijo (si bien no ha perdido su capacidad transportables). Sus modos de exploración, totalmente configurables por software y controlados desde la consola radar, permiten adaptar el radar a múltiples situaciones, misiones o amenazas aéreas, teniendo en cuenta el teatro de operaciones y las condiciones ambientales en cualquier momento. La configuración del ejemplar del EVA 13 como LRR: Long Range Radar (Radar de Largo Alcance), está conforme con los requisitos más exigentes de alerta temprana de la doctrina NATO FADR (Fixed Position Air Defence Radar de la OTAN).

El radar Lanza destaca por sus excelentes prestaciones frente a ataques de guerra electrónica, blancos de tipo stealth, la detección mejorada ante ecos no deseados, el rendimiento mejorado a baja cota y una capacidad de seguimiento que son inherentes al diseño.

La inauguración del Lanza no supuso sin embargo la parada inmediata del radar TPS-43M, que debió permanecer en funcionamiento primero hasta la perfecta integración del LANZA en el Sistema, y posteriormente como refuerzo para posibles averías. Su parada definitiva tuvo lugar el 27 de mayo de 2004, siendo desmontado y remitido a Madrid.



Inauguración del radar Lanza por el JEMA

EN BUSCA DE LA EXCELENCIA, 2002-2019

Ya instalado el radar Lanza, comienza una nueva andadura, que se prolonga hasta nuestros días, con un único objetivo, la búsqueda constante de la excelencia en la misión encomendada. En julio de 2001 el EVA-13 se hace cargo además del Centro Nodal Atendido 450 (CNA-450) del Sistema Conjunto de Telecomunicaciones Militares, último remanente tecnológico que permanecía en el Morrón de Espuña sin haber sido hasta ese momento traspasado del Ejército de Tierra al de Aire.

Una andadura exitosa pero que no ha estado exenta de momentos duros e incluso trágicos, como la muerte en acto de servicio el 27 de enero de 2002 del cabo 1.º Don Francisco Pujante Zapata, cuando en un accidente de tráfico regresando de un servicio perdió la vida.

Ello no obstante, y aún manteniendo por siempre en la memoria la pérdida del compañero caído, el personal del EVA-13 no cejó en su empeño de servicio y mejora, de tal modo que apenas tres meses después, en su visita del 10 de abril, el Sr general jefe del MAEST Don Fernando Mosquera Sirvent hablando del personal de la Unidad declaraba: *“...un Escuadrón pionero en la modernización del sistema de Mando y Control del Ejercito del Aire, colaborando activamente en ser el primer Escuadrón en integrarse con un nuevo radar, el Lanza, en ese sistema.”*

Durante el año 2002 se consiguió que el radar funcionara en niveles de operatividad similares al radar anterior a pesar de las averías y paradas de mantenimiento y ajuste lógicas en un sistema nuevo. Ya en 2003 la operatividad subiría significativamente, y en 2004 la operatividad alcanzaría niveles absolutos. Todo un hito, pudiendo afirmarse que prácticamente el total de horas en las que el radar estuvo parado, se debió fundamentalmente a paradas intencionadas como parte del programa de mantenimiento, no de averías.

Por otro lado en 2004 se produce la última adaptación orgánica hasta la fecha. Por Instrucción número 43/2004, de 18 de marzo, del jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire, se desarrolla la estructura del Cuartel General, la Fuerza y el Apoyo a la Fuerza del Ejército del Aire. La principal novedad consiste en la creación del Mando Aéreo General que constituirá la Fuerza del Ejército del Aire junto al Mando Aéreo de Combate y el Mando Aéreo de Canarias, desapareciendo las actuales Regiones y Zonas Aéreas y los actuales Mandos Aéreos de Centro, del Estrecho y de Levante. El EVA-13 deja por tanto de pertenecer al MAEST, pasando a depender de MACOM-JSMC.

Los años de 2005 a 2008 son una fase de perfeccionamiento del personal en el manejo de las capacidades del radar Lanza, lo que queda comprobado por unas

operatividades esos años calificables como excelentes, con el desarrollo de unos protocolos de mantenimiento exhaustivos que dan sus frutos y sirven como guía para el resto de EVA's que van incorporando el Lanza como equipamiento.

Durante esos años el EVA-13 recibe la visita de importantes autoridades como el Sr. Don Francisco José García de la Vega, general jefe del Estado Mayor del Aire (10 de marzo de 2005), el Sr. Don Severino Gómez Pernas, general jefe del MALOG (29 de abril de 2006) y el Sr. Don Manuel García Berrio, general jefe del Mando Aéreo de Combate (13 de marzo de 2007). Todos plasman en el libro de la Unidad su reconocimiento a la profesionalidad y afán de superación del personal destinado.

En el año 2009 otro desafío fue aceptado y superado. El 7 de octubre el Sistema de Gestión Ambiental Multisite del Sistema Mando y Control obtuvo el certificado AENOR que certifica el cumplimiento de la norma UNE EN ISO 14001. El origen de esta certificación se encuentra en la voluntad del Ministerio de Defensa, comprometido en incluir en sus actividades los principios de la protección medioambiental, garantizando al tiempo las necesidades de la Defensa Nacional, dicha voluntad quedó plasmada en su Directiva 107/1997.

Para cumplir con este compromiso, el Sistema de Mando y Control resolvió implementar en sus Escuadrones de Vigilancia Aérea un Sistema de Gestión Ambiental Multisite, que afrontara las necesidades medioambientales, especialmente exigentes por encontrarse la mayoría de los EVA's en Parques Naturales u otras zonas de especial protección medioambiental. Se designó al EVA 13, junto a los EVA's 12, 21 y 22, como los primeros Escuadrones del Sistema a ser inspeccionados por los organismos independientes certificadores, consiguiéndose alcanzar la excelencia en ese ámbito en el primer intento. Con posterioridad a la certificación, el dedicado y constante trabajo de mantenimiento y un exigente programa de auditorías internas ha permitido la renovación de dichas certificaciones por parte de AENOR en 2012, 2015 y 2018.



Dos años después, y por oficio del jefe del Estado Mayor del Aire de fecha diecisiete de febrero de 2011, se autorizaba el modelo de guion para el Escuadrón de Vigilancia Aérea N.º 13, así como su uso.

Los guiones de unidades del Ejército del Aire se encuentran regulados por la Instrucción General 90-27. Según define dicha IG, *“El guion de unidad es la enseña particular que identifica a una unidad del Ejército del Aire. Es símbolo de su historia y tradiciones, al tiempo que materializa el reconocimiento a los que antaño la forjaron.”*

Los guiones de unidad se utilizan en visitas y actos de especial relevancia del mando, estando presente en las formaciones de orden cerrado de la unidad.

El ejemplar del EVA-13 fue confeccionado por el Parque y Centro Logístico de Material de Intendencia (PCAMI), unidad del Ejército de Tierra que desde hace más de 130 años suministra, entre otros materiales, las banderas y guiones del Ejército. La estructura de su diseño, determinado por la IG 90-27, está claramente inspirado en las banderas Coronelas y de Ordenanza reglamentadas en las Reales Ordenanzas de 1728 para los Regimientos de España, aunque es posible rastrear algunos de los elementos individuales del guion en época mucho más temprana, como es el caso de la cruz de Borgoña, presente desde la entronización de Carlos I de España y V de Alemania en la primera mitad del siglo XVI. Entre los elementos que individualizan al guion del EVA-13 cabe destacar su azul celeste, simbolizando el color del cielo en las alturas, y la insignia del Escuadrón en su centro.

Es necesario reseñar que el guion del EVA-13, como fiel reflejo de la estrecha relación de la Unidad con los municipios del entorno, fue donado por la Mancomunidad



Anverso y Reverso del Guion del EVA 13



Acto de entrega del Guión del EVA-13

de Servicios Turísticos de Sierra Espuña, compuesta en aquel tiempo por los municipios de Aledo, Alhama de Murcia, Mula, Pliego y Totana, siendo entregado a la Unidad en un acto realizado al efecto el 6 de noviembre de 2011 en un acto en la localidad de Mula bajo la presidencia del jefe del Sistema de Mando y Control, el Sr. D. José Luis Triguero de la Torre. El padrino de la entrega fue D. Alfonso Fernando Cerón Morales, vicepresidente de la Mancomunidad Turística de Sierra Espuña y Alcalde de Alhama de Murcia.

Ese mismo año 2011, en el marco del Tactical Leadership Programme (TLP) de la OTAN, alberga y apoya al Escadron de Defense Sol-Air 01/950 “CRAU”, con base en Istres AFB, en mayo y en noviembre al Escadron de Defense Sol-Air 02/950, “SAN-CERRE”, con base en Avord AFB. Dichos apoyos a unidades francesas se repetirían en el 2012.

En el último mes del año 2012 el radar Lanza, tras 11 años de funcionamiento, con medias anuales de operatividad excelentes, sufrió su primera avería grave, lo cual redujo la operatividad significativamente, tanto ese año como en el siguiente. El hecho de ser el Lanza del EVA-13 el decano de los radares de su tipo instalados, lo convertía una vez mas en campo de pruebas y experimentación. La avería del 2012, fruto de un desgaste inesperado en los mecanismos de rotación, permitió, gracias al trabajo de personal tanto del EVA-13 como de otras unidades del Ejército del Aire

y de la empresa fabricante, la creación de protocolos de mantenimiento nuevos que evitaran la reproducción de ese fallo en el resto de radares del Ejército del Aire.

Por lo que se refiere al radar propio, tras dos meses de avería, haber desmontado la antena, mandado el pedestal de la misma al CLOTRA y sustituido el rodamiento principal, comenzaba de nuevo a funcionar a pleno rendimiento recuperando los excelentes niveles de operatividad previos al evento.

El 11 de octubre de 2013 fallece en acto de servicio el subteniente Pérez Calleja, destinado en el EVA-13, cuando se encontraba realizando el planeamiento de un ejercicio de adiestramiento topográfico en Sierra Espuña. Su rescate fue realizado por el propio personal de la Unidad, con el apoyo de un helicóptero del Ejército del Aire en misión SAR que se desplazó al lugar. En momentos tan trágicos el espíritu de camaradería propio del EVA-13 demostró su grandeza, participando todo el personal como uno solo en las labores derivadas de tan triste suceso tanto en el momento del accidente como en los días y meses posteriores.

El subteniente Pérez Calleja fue un miembro destacado no solo del EVA-13 sino también de la Academia General del Aire, donde estuvo destinado muchos años y donde era muy conocido por su labor docente tanto allí como en el extinto CASYD (Centro de Adiestramiento de Seguridad y Defensa).



Honras funebres por el subteniente Pérez Calleja en la Base Aérea de Alcantarilla , presididas por el general jefe del Sistema de Mando y Control, Sr. D. Francisco M. Almerich Simó

En memoria del subteniente Pérez Calleja, durante los años subsiguientes se realizó una prueba deportiva organizada por la Unidad y conocida como “Memorial Subteniente Perez Calleja”.

Esta prueba en 2014 sería exclusiva para personal militar y sin una denominación estandarizada, pero en 2015 se organizó ya abierta al público, y pasó a ser la “*I Carrera DRAGONChallenge Memorial Subteniente D. Juan Carlos Pérez Calleja*”, que tuvo lugar el domingo 14 de junio con salida de las dos pruebas en las inmediaciones del Santuario de la Santa en la localidad de Totana y meta 1 con distancia de 15.700 metros en el Centro de Visitantes “Ricardo Codorniu” del Parque Natural de Sierra Espuña (Mini Dragon), y meta 2 con distancia de 31.700 metros en el E.V.A. N.º 13-Acar Aéreo de Sierra Espuña (DragonChallenge).

Las actividades conmemorativas no supusieron merma en la operatividad, y así del 21 de octubre al 6 de noviembre de 2015, el EVA 13 participó en el ejercicio de la OTAN Trident Juncture (TRJE-15). Se trató de un ejercicio de entrenamiento de las fuerzas de respuesta de la OTAN que movilizó a más de 36.000 militares de 37 países en un escenario global que incluyó a Portugal, España, Francia e Italia. El ejercicio implicó a más de 140 aviones, 7 submarinos y más de 60 embarcaciones de superficie. El

EVA-13 participo no solo con la aportación de datos radar y comunicaciones sino además albergando en sus instalaciones y dando apoyo directo al despliegue de una unidad francesa, el Escadron de Defense Sol-Air Francais 12.950 “TURSAN”, destinado en la Mont-de-Marsan AFB.



El año 2016 inició con la recepción del “*Premio Especial D’Genes 2016*”, el 20 de febrero, entregado al EVA-13, por su colaboración a favor de la Asociación D’GENES y la Asociación de Familiares y Afectedos de Lipodistrofias (AELIP)

mediante la organización de la carrera DRAGONChallenge y por la convivencia navideña organizada por ambas asociaciones permitiendo a sus usuarios visitar las instalaciones del EVA-13.

Ese mismo año el EVA 13 no cesó en su empeño de participar en todo tipo de maniobras y actividades, al mismo tiempo que mantenía altos estándares de operatividad. Participaciones destacables ese año fueron el apoyo al Mando de Artillería Antiaérea (MAAA) en actividades vinculadas al TLP I/16 y el TLP II/16 y el apoyo al Escuadrón de Zapadores Paracaidistas (EZAPAC) durante las prácticas de vida y movimiento en montaña que realizan en el parque Natural de Sierra Espuña durante los días 4 al 6 de abril. Dichos apoyos no impidieron organizar la “II Carrera DRAGONChallenge Memorial Subteniente D. Juan Carlos Pérez Calleja”, que tuvo lugar el domingo 5 de junio con salida en Alhama de Murcia y con dos modalidades: una, con distancia de 15.700 y meta en el Centro de Visitantes “Ricardo Codorniu” del Parque Natural de Sierra Espuña (Mini DRAGON) y otra, con distancia de 31.700 metros y meta en el EVA-13 (DRAGONChallenge).

Como desafío extra, se participó a la vez en la organización del “XII Campeonato de España de Carreras de Montaña”, el mismo día, con salida y meta en el Centro de Interpretación Ricardo Codorniu, situado en el Parque Natural de Sierra Espuña.

Dicha organización conllevó al EVA-13 una felicitación de la Real Federación Española de Atletismo, por la gran ayuda prestada en la organización del XII Campeonato de España de Carreras de Montaña así como un premio de la Federación de Atletismo de la Región de Murcia por la excelente organización de dicho campeonato que fue entregado al comandante jefe del EVA-13 durante la V Gala del Atletismo Murciano que tuvo lugar en el Hotel Riscal, de Puerto Lumbreras, el día 5 de noviembre.

El 18 de enero de 2017, el Escuadrón quedó aislado por culpa del temporal de nieve, pudiendo el personal de servicio realizar el relevo finalmente el 22 de enero, accediendo a la Unidad mediante el uso de raquetas de





Nevada de 2017, que supuso el aislamiento del personal de servicio durante días

nieve. Este tipo de situaciones son frecuentes en la historia del EVA 13, lo que explica que sea un Escuadrón que, si bien está situado en una de las regiones españolas con menor índice de precipitaciones y mayor temperatura media anual, tenga en asignado en tabla de dotación desde hace décadas un vehículo quitanieves.

Se consiguió además la consideración de la Unidad como Espacio Cardioprotectado tras obtener la certificación de la totalidad del personal destinado en la Unidad para la utilización de desfibriladores semiautomáticos externos (DESA).

Durante ese año el EVA 13 continuó con sus apoyos a otras unidades, como en el (TLP 1/17), apoyando al Mando de Artillería Antiaérea (MAAA) del Ejército de Tierra, o el Ejercicio KENTUCKY 17, apoyando al Escuadrón de Zapadores Paracaidistas (EZAPAC), del Ejército del Aire. Otros ejercicios remarcables fueron el apoyo al Ejercicio Nivel II al Batallón de Intervención III de la Unidad Militar de Emergencias (BIEM III – UME) en Puerto Lumbreras (Murcia), del 18 al 22 de septiembre y el Ejercicio RAMSTEIN GUARD SPAIN-2017 TRAINING INSTRUCTION de la OTAN durante los días 28 al 30 de junio.

El EVA-13 no ha sido una Unidad cerrada a las poblaciones de su entorno, habiendo durante sus años de existencia recibido visitas no solo de Unidades Militares sino también educativas de diferentes centros escolares, así como de diversas instituciones culturales y sociales del ámbito civil tanto de las poblaciones limítrofes, como de algunas mas alejadas pero interesadas en conocer el EVA-13, asumiendo este el compromiso de divulgar la Cultura de la Defensa en su entorno y hacer próximas a

las Fuerzas Armadas, y en especial al Ejército del Aire, en la comarca en la que se emplaza.

El personal además unió lazos en la peregrinación a Caravaca de la Cruz, con motivo del año jubilar. Dicha peregrinación tuvo lugar durante los días 09 al 11 de mayo de 2017, participando oficiales, sub-oficiales y tropa, y se realizó en tres modalidades diferentes: caminante, corredor y ciclista.

A lo largo de los años 2017 y 2018 se continuó con la organización de las competiciones Dragonchallenge:

La “III Trail DRAGONChallenge 2017 Memorial Subteniente D. Juan Carlos Pérez Calleja”, que tuvo lugar el día 22 de octubre, con salida desde Totana, y con dos modalidades: una con distancia de 17.000 metros y meta en la zona de acampada “Campamento de los Exploradores” del Parque Natural de Sierra Espuña (MiniDRAGON), y otra con distancia de 32.000 metros y meta en el E.V.A.-13 (DRAGONChallenge). La prueba fue certificada por la International Trail Running Association (ITRA) y puntuable para la prestigiosa prueba Ultra Trail Mont-Blanc (UTMB).

La “IV Trail DRAGONChallenge 2018 “Memorial Subteniente D. Juan Carlos Pérez Calleja”, en modalidad carrera y mountain bike, que tuvo lugar el día 18 de octubre, con salida y meta en el E.V.A.-13 y con una distancia de 32.000 metros en ambas modalidades, con participación exclusiva de personal militar de los tres Ejércitos y Guardia Civil, y de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado.

Ese mismo 2018 visitó el EVA el Delegado del Gobierno en la Región de Murcia, el Sr. D. Francisco Martín Bernabé Pérez, el 16 de mayo, en su primera visita a la Unidad.



Escudo conmemorativo de la peregrinación de 2017



Presentación de la III Trail DRAGONChallenge 2017

Todas estas actividades sin desmerecer unas operatividades en lo referido al radar estos años *siempre próximas al 100%. Operatividad reflejo de un personal dedicado y conocedor de su trabajo, que en estos años además ha participado en misiones en el extranjero, ha formado parte de equipos evaluadores y de mantenimiento de otras unidades y, en suma, ha mantenido no solo en los últimos años sino durante estos 25 años una alta dedicación al EVA-13 y al Ejército del Aire.*



Acto de Izado en conmemoración del 175 aniversario de la Enseña Nacional

LISTADO DE JEFES DE EVA 13

Capitán/comandante D. José Manuel Romero Muñoz, desde su fundación al 16 de julio de 2000.

Comandante/teniente coronel D. José Luis Ruiz Gilabert, del 01 de septiembre de 2000 al 26 de abril de 2007.

Comandante D. Juan José Arbolí Nevot, desde el 27 de abril de 2007 al 29 de septiembre de 2010.

Comandante D. Jose Vicente Royo Delgado (†), desde el 30 de septiembre de 2010 al 22 de junio de 2013.

Comandante D. Ricardo Acebal Bernal, desde el 24 de junio de 2013 al 31 de julio de 2016.

Comandante D. Juan Carlos Giz Paz desde el 01 de agosto de 2016 hasta nuestros días.



¡NOS LA JUGAMOS!



Edita: Secretaría General Técnica.
NPO: 083-19-100-1. Depósito legal: M-6802/2019.
Maqueta e imprimir: Ministerio de Defensa.



E.V.A. N° 13 - 1994/2019