

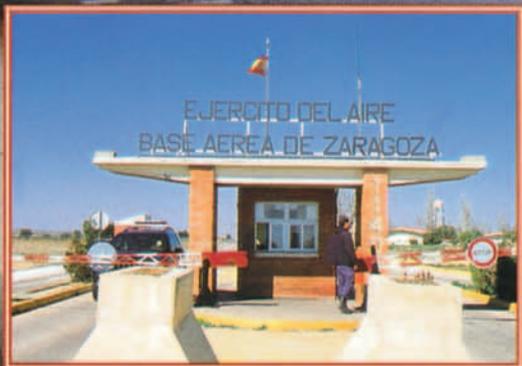
Una jornada en... la Base Aérea de **ZARAGOZA**

Reportaje gráfico de:
JORGE IRANZO ALVAREZ

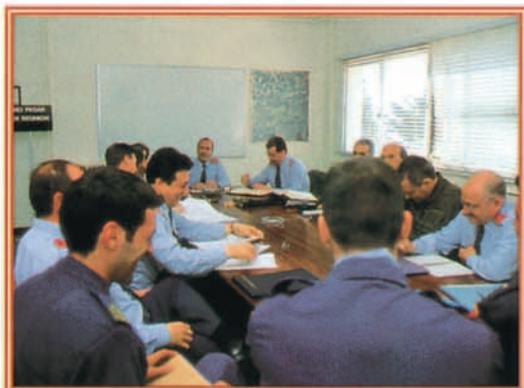


La base aérea de Zaragoza, ya desde sus orígenes, presenta una compleja organización, con varias unidades asentadas allí. En la actualidad conviven en ella la Agrupación Base, el Ala 31, el Ala 15, la EADA, la ETESDA, el GRUNOMAC y varios centros de apoyo. Esta complejidad no impide, sin embargo, que exista una estrecha colaboración entre ellas y que todas formen un conjunto armónico y bien estructurado, que resalta la importancia que la base aérea tiene en el Ejército del Aire.





Nutrida reunión en jefatura, con representación de las unidades de la base y del Cuartel General del MALEV, imprescindible desde el punto de vista de coordinación operativa.



Reseña histórica de la Base Aérea de Zaragoza

La historia de la base aérea de Zaragoza se remonta a 1936, cuando en Zaragoza tan sólo existía el Aeródromo "El Palomar" (frente al emplazamiento actual de la Academia General Militar) acondicionado para competiciones deportivas y que venía siendo utilizado por el Aeroclub.

A causa de las pequeñas dimensiones del aeródromo y por ser batido constantemente por la Artillería, fue necesaria la construcción de un nuevo aeródromo con las condiciones adecuadas para realizar con mayor seguridad las misiones de vuelo. Con este fin se adquirieron unos terrenos en la margen derecha del canal imperial de Aragón, construyéndose allí el nuevo aeródromo de "Garrapinillos".

En 1937 comienza a funcionar el nuevo aeródromo, dividiéndose en dos campos

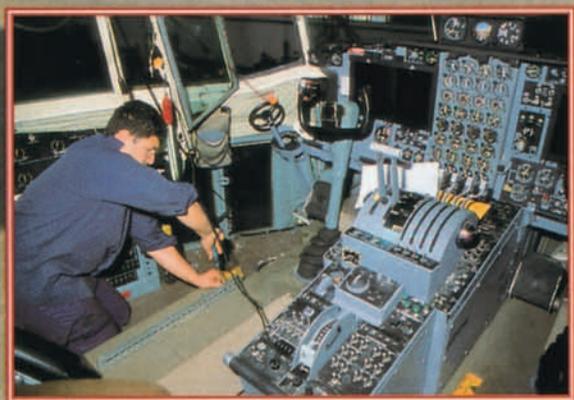


de vuelo de aproximadamente 1 km² cada uno y separados entre sí unos 4 km. Se les denominaría Sanjurjo –el más próximo a Zaragoza– y Valenzuela –el más alejado–. Es en este mismo año cuando llegan las dos primeras Escuadrillas de Heinkel 51, pero no es hasta febrero de 1939 cuando se crea la Escuadra n° 8 con los Grupos 8-G-27, 10-G-25 y 11-G-25.

Con el fin de la contienda, el aeródromo



Los Hércules, desde la llegada a Zaragoza en 1973, han representado la visión más popular del Ejército del Aire en la sociedad española. La continua participación del Ala 31 en labores humanitarias internacionales le dan carácter y entidad propia, para lo cual cuenta con los medios de mantenimiento y, sobre todo, de personal, necesarios para desarrollar su misión. Muestran con orgullo, en su entrada, un mapa mundi donde se iluminan los puntos donde el Ala 31 ha estado o está presente, un pequeño museo repleto de recuerdos que certifican la solera y experiencia de esta unidad.





vez que el conjunto debía proporcionar sustentación en vuelo horizontal. La planta propulsora no necesitó apenas variación.

Tan sólo ambos turboejes General Electric T.58-GE-10 de 1.400 shp además de rotar el ala X, pasaron a accionar dos compresores de Pratt & Whitney para distribuir aire comprimido a los brazos de la citada ala.

Cuando el ala X girase como un rotor, el aire a presión procedente de los compresores soplaría sobre el extradós de cada brazo desde unas rendijas situadas en el borde de ataque y haría lo propio desde el borde de salida, pe-

ro a guisa de «jet flap», dependiendo las condiciones de soplado de la posición relativa del ala en cada instante. En esa modalidad de funcionamiento el S-72 X-wing cubriría el espectro de velocidades desde Mach 0 hasta Mach 0,25, es decir, debería operar así a lo largo de las transiciones vuelo vertical - vuelo horizontal y viceversa. El soplado conseguiría una elevada relación sustentación/resistencia en los brazos, a pesar del espesor de su perfil, y haría además las funciones de mando en paso cíclico y paso colectivo modificando adecuadamente la sustentación de las palas. Una vez frenada, el ala X se comportaría como un ala fija y el S-72 X-wing en su conjunto volaría como un avión.

Todo ello hacía necesario un sistema de control de la distribución del aire comprimido complejo, costoso y,

sin duda, crítico. Los brazos del ala X eran bilargueros, contruidos en material compuesto y suficientemente rígidos para no tener deformaciones por causa de la circulación de aire a presión en su interior. Se unían en el centro a un cuerpo construido con titanio. Con el ala X fija podría alcanzarse una velocidad máxima de crucero de 528 km/h., según se calculó.

La parte experimental del programa se inició el 8 de mayo de 1984 con la realización de un total de trece vuelos, destinados a comprobar el comportamiento del S-72 RSRA volando como un avión convencional, es decir en configuración de helicóptero compuesto pero desprovisto del rotor. En esa fase previa se alcanzaron 485 km/h de velocidad y 10.000 pies de altura. El 19 de agosto de 1986 salió de fábrica el primero de los S-72

Esta imagen representa un CRW monomotor no tripulado de uso embarcado a la medida de las necesidades de la Marina Estadounidense. Puede dar una idea bastante aproximada de como serán las líneas generales de los Dragonfly.



mo de Sanjurjo pasa a ser utilizado como aeropuerto civil, mientras que el aeródromo de Valenzuela continúa como aeródromo militar permanente. También se construyen entre los dos aeródromos instalaciones para una factoría delegada de la Maestranza Militar de Logroño.

En 1946 el aeródromo de Sanjurjo obtiene la consideración de aeropuerto nacional y se construyen los edificios de la terminal de pasajeros, además, en ese mismo año se concentra la mayor parte de las instalaciones del Ejército del Aire en la zona de Valenzuela, trasladándose a la zona sur el Regimiento de Artillería nº 2, regimiento que permanece hasta hoy.

Tras la Escuadra nº 8, se estacionó en la base el 14 Regimiento de Bombardeo Táctico —más tarde 14 Grupo— compuesto por dos grupos de aviones Heinkel 111. Este grupo permaneció en la base hasta 1956.

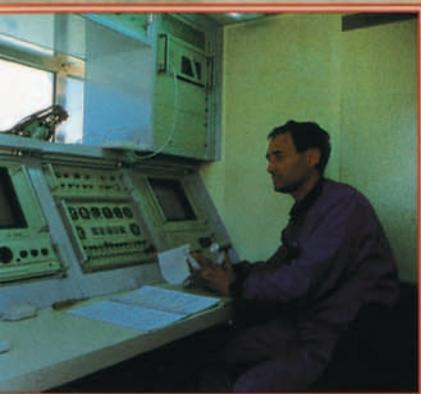
El 1 de septiembre de 1949 el aeródromo militar pasa a denominarse base aérea de Valenzuela.

En 1953, con la firma del tratado de Amistad y Cooperación con los Estados Unidos, la base aérea pasa a ser utilizada de forma conjunta por el Ejército del Aire español y la USAF. Con este motivo se produjeron una gran cantidad de mejoras en la base, con las que pasó a convertirse en una de las mejores bases aéreas de Europa: construcción de dos pistas de vuelo, pistas de rodadura, aparcamientos de aviones, carreteras e instalaciones de apoyo.

El 1 de octubre de 1956 se incorpora a la base el Ala de Caza nº 2, con aviones F-86 Sabre —denominación española del C-5—, primer avión de combate a reacción del Ejército del Aire español, prestando sus servicios en esta base aérea hasta diciembre de 1972, siendo sustituido en 1973 por el Lockheed T-33 "Tbird" —denominación española del E-15—, encuadrándose en el 41 Grupo de FFAA. En ese mismo año se incorpora a la base el 301 Escuadrón de FFAA, con Lockheed C-130 "Hércules" —denominación española del T-10—. Este escuadrón pasa a denominarse Ala 31 en 1978. Este nuevo Ala se irá modernizando con los E-25 —CASA 101— de fabricación nacional que paulatinamente van sustituyendo a los T-33.

En 1983 se crea la Escuadrilla de Apoyo al Transporte Aéreo, EATAM —posteriormente denominada EADA—, constituyéndose en la base aérea de Zaragoza.

Habiéndose creado el Ala de Combate nº 15 en 1985, se ubica en la base aérea de Zaragoza con aviones C-15 —F-18A—, tomando tierra las primeras unidades desde Estados Unidos en 1986 ese mismo año el 41 Grupo de FFAA, se traslada a Salamanca.





En 1989 se integran todas las unidades aéreas en el Ala 51.

En 1992, las últimas unidades de la USAF abandonan la base, quedando un pequeño destacamento de recuperación y rescate espacial de la NASA. Con la desaparición de las unidades americanas, se procedió a la ocupación paulatina de la zona sur de la base: Escuela de Técnicas de Seguridad, Defensa y Apoyo –ETESDA–, Grupo Norte de Mando y Control –GRUNOMAC– además de instalaciones de apoyo de la base.



Desde el año 1986, con la llegada de los primeros F-18 desde Estados Unidos, el Ala 15 cuenta con el más moderno avión de combate de nuestro Ejército del Aire. La unidad, dotada de magníficas instalaciones, no está exenta de “detalles” que revelan una dilatada experiencia y una intensa actividad en todas sus facetas, aunque coincidimos en un día “especial” en el que el Ala acababa de perder a uno de sus miembros. En un ambiente distinto del habitual, la actividad continúa aunque el pensamiento vuela inconscientemente hacia el compañero desaparecido.

En el año 2000 se produce una reestructuración de la base aérea, diferenciándose el Ala 15, el Ala 51 y la Agrupación Base.

Así, llegamos a nuestros días, en que la base aérea de Zaragoza se ha convertido en una de las más importantes de España, ya no sólo por su tamaño, sino también por la importancia de sus unidades. Haciendo un recuento, actualmente en la base se encuentran las siguientes unidades:

- Agrupación Base.
- Ala 51.
- Ala 15.
- Escuadrilla de Apoyo al Despliegue Aéreo –EADA–.
- Escuela de Técnicas de Seguridad, Defensa y apoyo –ETESDA–.
- Grupo Norte de Mando y Control –GRUNOMAC–.





Debido a la coincidencia de nuestra visita con unos ejercicios conjuntos, pudimos apreciar en las pistas de Zaragoza una amplia muestra con diferentes tipos de aeronaves: F-5, Mirage F-1, Harrier de la Armada española..., que nos dan una idea aproximada de la complejidad que encierra esta unidad.





- Oficina Delegada de la DFR.
- Centro Regional de Movilización.
- Centro de Farmacia de Zaragoza.

Está situada a 15 Kms. al suroeste de la ciudad de Zaragoza y dentro de la península en el noreste de la misma, por lo que debido a su posición geoestratégica para la defensa de dicho sector, su infraestructura y su capacidad operativa, la convierten en una de las bases aéreas de mayor importancia y mayor capacidad operativa del Ejército del Aire.

Su misión es la de preparar, instruir, administrar y dar el apoyo necesario a las unidades estacionadas permanentemente en la base aérea de Zaragoza y a las que en ella se pudieran desplegar con independencia de su atribución a un mando operativo, así como el apoyo al Cuartel General del MALEV.

La paulatina desaparición de las unidades americanas, de las que queda un pequeño destacamento de Recuperación y Rescate Especial de la NASA, fue dejando hueco para las nuevas unidades que se han ido ubicando en la base aérea de Zaragoza. La Escuela de Técnicas de Seguridad, Defensa y Apoyo (ETESDA) y el Grupo Norte de Mando y Control (GRUNOMAC), se suman a la Escuadrilla de Apoyo al Despliegue Aéreo (EADA), evolución de la antigua EATAM.

