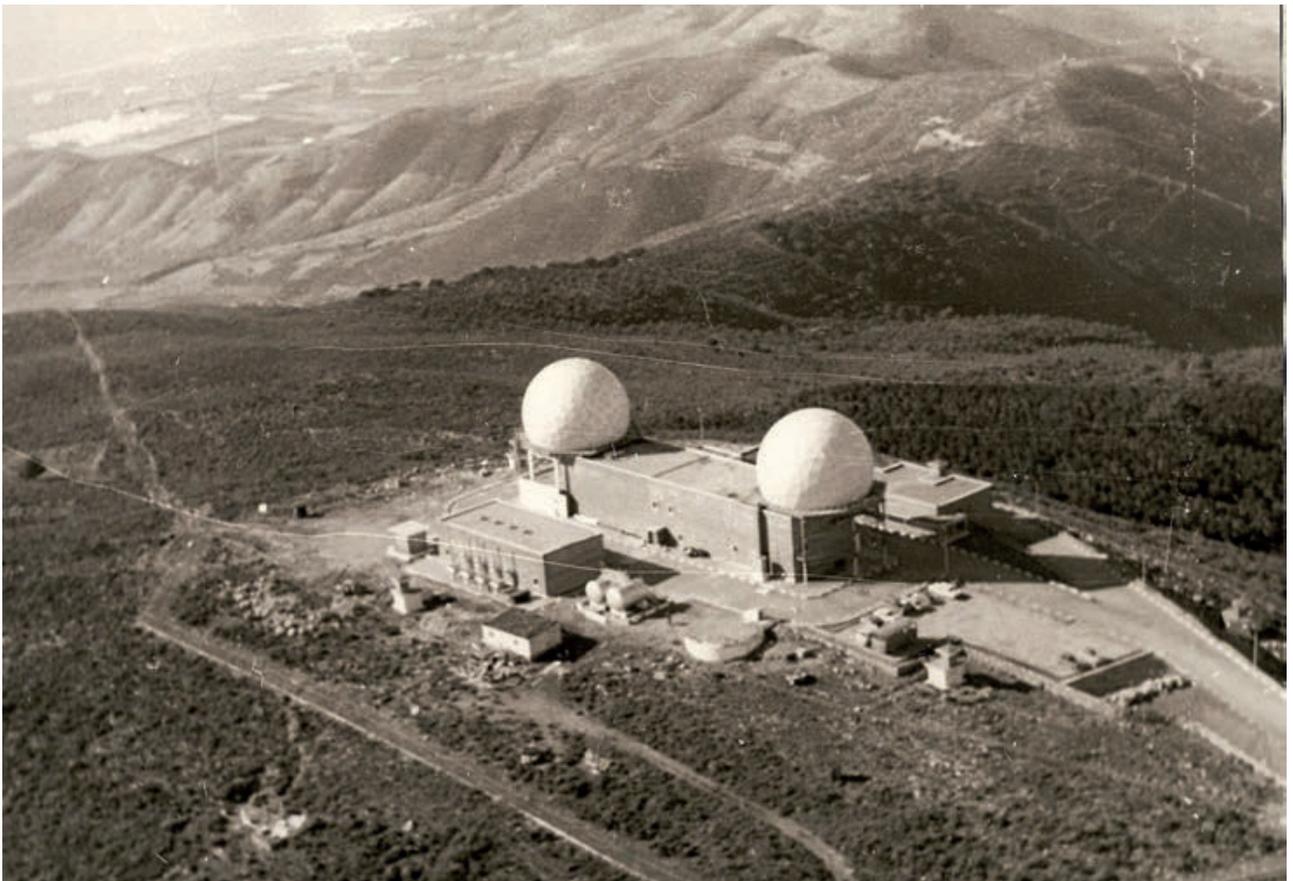


# Escuadrón de Vigilancia Aérea n.º 9, medio siglo en alerta

JOSÉ LUIS RANDO GUIRADO  
*Comandante del Ejército del Aire*

El origen del Escuadrón de Vigilancia Aérea n.º 9 (EVA n.º 9) se remonta al año 1965, con la puesta en servicio de una oficina en la calle Picasso de Motril (Granada), desde la cual el comandante Federico Jiménez Garrido inspeccionaba las obras de construcción del asentamiento en el monte Conjuero, un picacho de 831 metros de altitud, punto estratégico de la zona, situado entre los términos municipales de Motril y Gualchos-Castell de Ferro y próximo al pueblo de Lújar, siendo accesible por carretera desde Motril y otras poblaciones. En principio, para su formación se emplearon medios del extinto Escuadrón de Alerta y Control n.º 6 (EAC 6), tales como el radar de vigilancia aérea, que prestó servicio en el Monte Gorramendi, en Elizondo (Navarra), con indicativo Derby<sup>1</sup>.



EAC 9 (EVA 9 en sus orígenes)

Esto nos lleva a contar una curiosidad respecto al emblema del EVA n.º 9 y su descripción. En los orígenes, cuando hubo de diseñar el escudo de la unidad se partió de su indicativo, Orión –el Cazador–. Esta es una constelación posiblemente de las más relevantes, pues puede ser vista desde los dos hemisferios, haciéndola mundialmente reconocible. Partiendo de esa idea, se representó sobre una letra O, con una estrella de cinco puntas, a cada una de las unidades del sistema de alerta y control, distribuyéndolas de tal forma que recordaba su posición geográfica; sin embargo, si se presta atención, se puede apreciar la mencionada curiosidad, que reside en la estrella que representa al EVA 9, ya que esta a diferencia de las demás consta de seis puntas, en honor al extinto escuadrón de Elizondo, del que recibió parte de los equipos con que lo dotaron.

El plan de infraestructura recogía además de las instalaciones estrictamente funcionales y operativas, la construcción de una zona residencial para el personal destinado y sus familias, por lo que a su finalización el conjunto estaría constituido por:

- Zona Técnica (ZT), donde se ubicaron los radares, equipos de comunicaciones, equipos electrónicos y de apoyo para el cumplimiento de su misión.
- Zona de Asentamiento (ZA), para vida y funcionamiento de la unidad. Jefatura, secretaría y demás dependencias logísticas y administrativas.



Logotipo oficiales

- Zona Residencial (ZR), ubicada en el núcleo poblacional, con viviendas e instalaciones de recreo y esparcimiento.

En febrero de 1971, se entregaron oficialmente los edificios de la Zona Técnica y el 11 de agosto se dio oficialmente la orden de la organización del Escuadrón de Alerta y Control n.º 9 (EAC 9)<sup>2</sup> por parte del jefe del Estado Mayor del Aire, teniente general Enrique Jiménez Benamú, siendo ministro del Aire el teniente general Julio Salvador Díaz Benjumea. No obstante, no sería

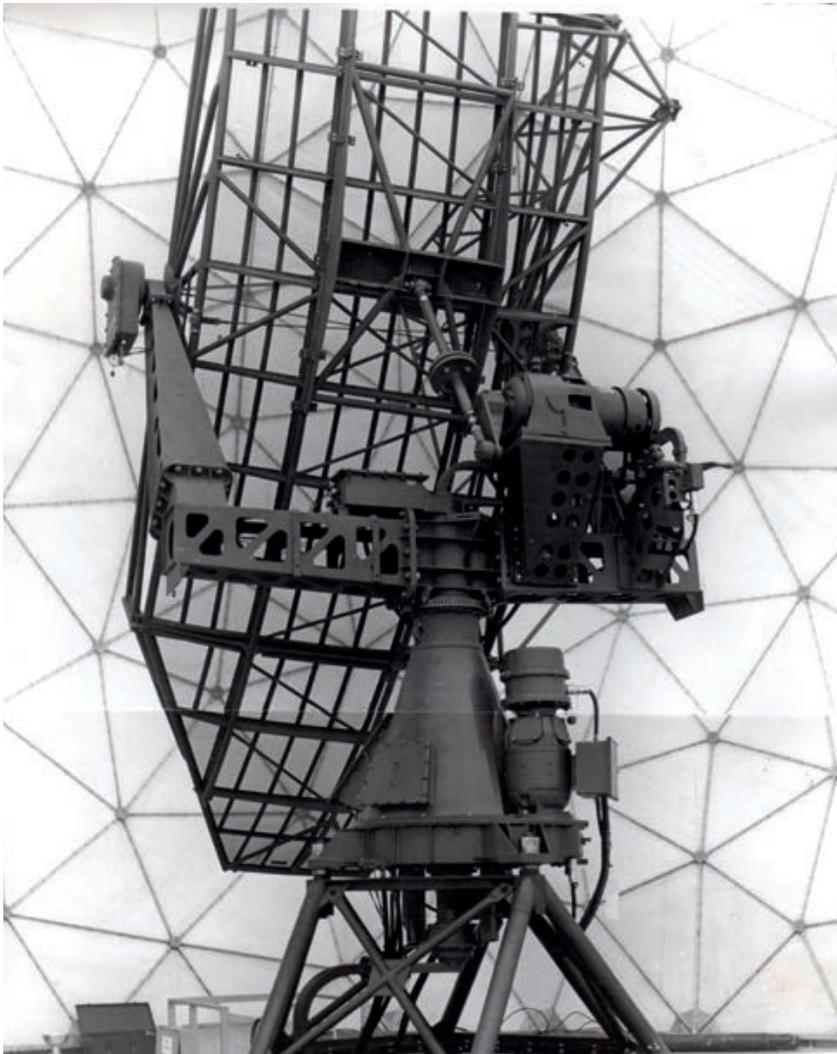
hasta diciembre cuando la empresa CECSA comienza la instalación de los equipos radar en la ZT.

Llegado el año 1972, se produjo la entrega de las viviendas de la zona residencial y la incorporación del primer jefe de este Escuadrón, el teniente coronel Gregorio Garcerán Lavela, quien había sido destinado en el año 1971 por O.M. núm. 3019/71 de fecha 24 de noviembre. De forma provisional, algunas de las dependencias necesarias para la vida y funcionamiento de la unidad se ubicaron en los



Emblema del Escuadrón





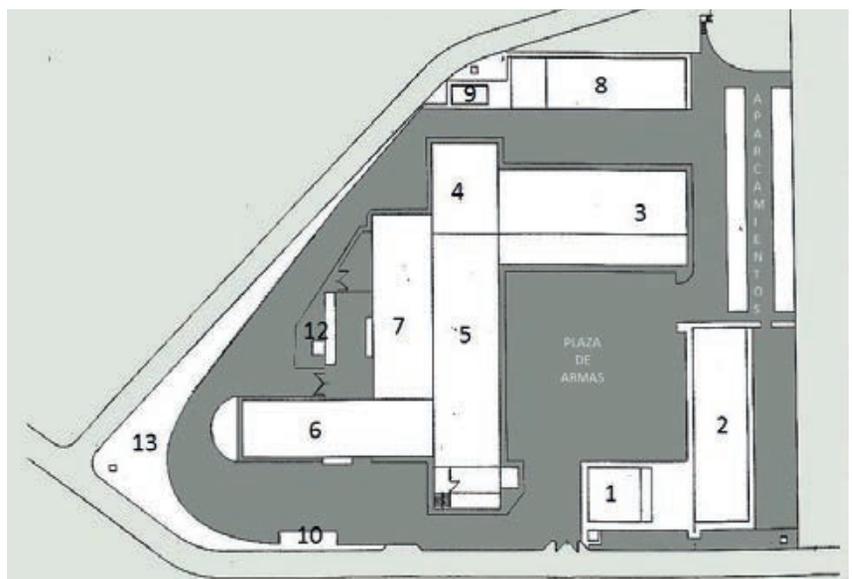
Antena de altura AN-FPS-90

bajos de los edificios de la ZR, que desde entonces fue conocida como Barrio de Aviación.

Posteriormente, el 28 de junio de 1973, se produjo la puesta en servicio del radar, quedando integrado en el Sistema de Alerta y Control Aéreo mediante teletipo n.º 568 del teniente general del Mando de la Defensa Aérea. Inicialmente solo se integró el radar de vigilancia (AN/FPS-113)<sup>3</sup>, ya que hasta abril del año 1974 no se instaló el radar de altura (AN/FPS-90)<sup>4</sup>. Una vez los dos radares estuvieron en servicio, permitía situar contactos en las tres dimensiones del espacio, quedando plenamente operativo.

En 1976 con la transición al Sistema Semiautomático de Defensa Aérea (SADA), se centralizó la responsabilidad del control en un único Centro de Operaciones de Combate y Centro de Operaciones de Sector (SOC/COC), localizado en la base aérea de Torrejón. Para ello se instaló un extractor de datos radar en cada asentamiento y se les proporcionó la posibilidad de transmisión digital. No obstante lo anterior, se mantuvo una capacidad limitada de control en todos los EVA para situaciones de emergencia gracias a las consolas existentes en las antiguas salas SAS<sup>5</sup>. La denominación de la unidad se modificó a la de Escuadrón de Vigilancia Aérea (EVA n.º 9).

Finalmente, en enero de 1977 con la entrega de la zona acuartelamiento, quedaban concluidas las obras de construcción de la unidad. A continuación, se produjo el traslado de todas las dependencias y oficinas anteriormente ubicadas en la ZR a las nuevas instalaciones. A partir de ese momento, las principales labores administrativas, formativas y logísticas se llevarían a cabo en la ZA, focalizándose las tareas operativas y de mantenimiento en la ZT, quedando



Plano de la zona de asentamiento

la ZR reservada al alojamiento, descanso y esparcimiento de su personal. Gracias a ello, el llamamiento del personal de reemplazo 1/77 sería el primero en realizar su plan de instrucción en la zona acuartelamiento.

Fruto de la buena relación existente entre la unidad y la sociedad de Motril, se hizo una gestión que derivó en la entrega en depósito a su población e instalación, de un avión HA-200 SAETA en 1981.

Por otro lado, en 1993, debido a la necesidad de extender la operatividad de los radares y sus equipos asociados, hasta la llegada de los nuevos radares 3D Lanza y Alenia, se ejecutó el plan PROVIDA, que adaptó diversos equipos a las nuevas necesidades tecnológicas y operativas.

Un hito significativo fue, sin duda, la incorporación de las primeras mujeres a la unidad, en 1995, como también lo fue la derogación del Servicio Militar Obligatorio en 2001, que provocó una fase de adaptación de la unidad a la nueva composición de la plantilla.

Así mismo, en septiembre de 1997 se llevó a cabo la instalación del radar RAT-31 SL/T de la empresa italiana Alenia, en período de prueba y calibración en la plataforma de la ZT. En enero de 2001 sería desmontado para su traslado al CLOTRA (Centro



Vista aérea de la zona residencial

Logístico de Transmisiones), a fin de facilitar la entrada en servicio de los EVA n.º 5 y n.º 12, donde estaba previsto ubicar un radar de estas características. Por su parte en el EVA n.º 9 se ubicaría definitivamente un radar Lanza 3-D.

Este radar de última generación, basado en una arquitectura totalmente modular y escalable, tanto en el equipamiento *hardware* como en el *software*, sería fabricado por la empresa española Indra. Así, a finales de 2004, se produce la instalación

del citado radar 3D en la plataforma exterior del escuadrón, en periodo de prueba y calibración.

A continuación, en 2007, desaparecen del *skyline* de Motril las siluetas de los dos radomos que cubrían las antenas de los radares de vigilancia y de altura, para quedar una única esfera, a fin de llevar a cabo la reforma que permitiría la ubicación del nuevo radar. El mismo año, en honor al Escuadrón y con un gran acto militar, motivado por la futura concentración de toda la unidad en la ZT, tuvo lugar la inauguración de la fuente del Ejército del Aire, plaza principal de la ciudad de Motril, a los pies del Santuario de Nuestra Sra. de la Cabeza.

Tres años después, en 2010, tuvieron lugar unos eventos cruciales para la vida de la unidad, como fueron el traslado formal de toda la unidad a la ZT, dejando sin uso la ZA, y la instalación del radar Lanza 3D en su ubicación definitiva. El cierre de la ZA permitió que, en 2017, se cediera al Ministerio del Interior a solicitud del mismo, situación en la que permanece en la actualidad. La intención era ubicar en dichas instalaciones un centro de



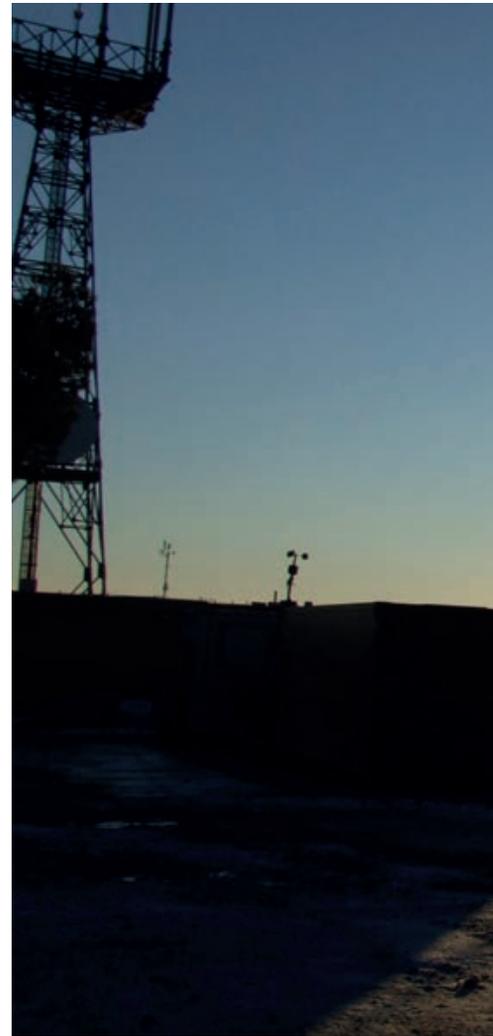
Instalación radar Alenia RAT 31 en pruebas



Personal en formación



Homenaje a los caídos



Antena radar LANZA 3D

estancia temporal de inmigrantes (CETI), que sin embargo no tuvo una buena acogida, lo que provocó que se cancelara el proyecto una vez se habían iniciado las obras, quedando sin uso alguno y sujeto a esporádicas e incontrolables actividades de vandalismo.

En 2021, celebraron diversos eventos conmemorativos por los 50 años de la unidad y un acto militar, recibiendo el reconocimiento a nivel local. Además, se programó una jura de bandera para el año 2022, en recuerdo de aquella que se celebrara en las instalaciones de la ZA en 2008 y en conmemoración de la incorporación de la mujer a las FAS. La jura

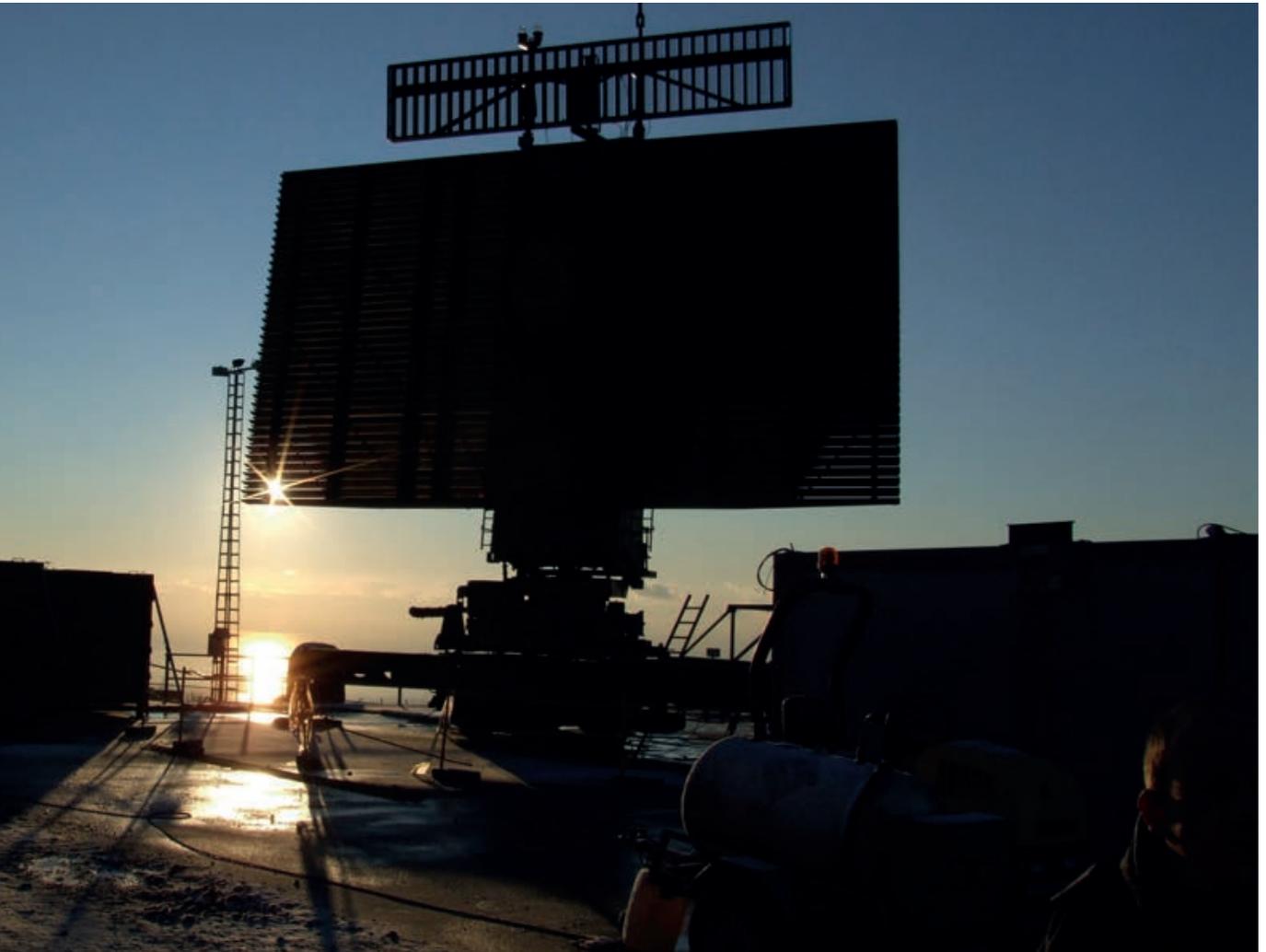
tuvo lugar el 29 de mayo, con gran acogida entre la población motrileña y alrededores y repercusión mediática a nivel nacional.

### MISIÓN Y FUNCIONAMIENTO

El Escuadrón de Vigilancia Aérea n.º 9 debe responder a la misión encomendada, que consiste en la obtención y transmisión de datos radar para su posterior explotación en los centros de control, así como proporcionar al sistema de defensa aérea las comunicaciones radioterra-aire-tierra en su zona de cobertura, 365 días al año, sin interrupción. De esta manera, contribuye activamente a la Defensa del espacio aéreo de

soberanía y a la seguridad de la circulación aérea operativa y la general, completando este año 446 000 horas de servicio desde su creación, con una operatividad cercana al 100%.

Para ejecutar dicha misión se le dota de la estructura organizativa, procedimientos, medios y personal necesario, todo enfocado al mantenimiento de equipos y sistemas, que permita mantenerlos operativos en toda ocasión y circunstancia, lo que conlleva un permanente esfuerzo de formación y entrenamiento, que da lugar a una experiencia acumulada a lo largo del tiempo, apoyada en la abnegación y espíritu de servicio de su personal. Una buena parte de



éste trabaja a turnos de 24 horas, para que exista permanentemente alguien responsable de atender cualquier incidencia que pudiera surgir. A fin de conseguir y mantener la máxima capacitación y disponibilidad, la JSVICA ha establecido un sistema periódico de evaluación, que permite comprobar el nivel de técnico del personal y equipos de sus EVA.

Dicha estructura organizativa se fundamenta principalmente en dos escuadrillas: la de Mantenimiento y la de Apoyo y Personal.

Cabe destacar el gran desempeño y profesionalidad de todo el personal operativo, anteponiendo siempre el cumplimiento de la misión. Sin olvidar la inestimable labor del per-

sonal de sanidad de la unidad, cuya importante labor se ha acentuado desde que se constituyeran en Unidad de Vigilancia Epidemiológica (UVE 7), para el rastreo en diversas unidades del EA de casos y contactos COVID-19 durante la pandemia.

En cuanto a los procedimientos, la unidad crea y mantiene actualizados los procedimientos operativos que regulan el modo de proceder ante cualquier circunstancia del día a día, como pueda ser el nombramiento de servicios, la incorporación y despedida del personal o la gestión de expedientes, entre otros. Estos procedimientos han sido actualizados recientemente, coincidiendo con los planes de contingencia aplicados con motivo de la pandemia de la COVID-19.

Entre los medios asignados al EVA n.º 9, se encuentra el radar tridimensional de alerta temprana Lanza-3D<sup>6</sup>, así como de un radar secundario asociado, que es decisivo para la identificación de los contactos. Estos datos se envían a los centros de control para su explotación. Igualmente se dispone de equipos radio tierra-aire de la banda UHF y VHF, de la casa Rohde & Schwarz, que permiten las comunicaciones en su área de cobertura entre aeronaves, buques y centros de control. Así mismo existe la capacidad de comunicación punto a punto a través de la banda de HF, mediante equipos CEMTYS. Todos estos equipos son alimentados por la red eléctrica comercial,



Trabajos de mantenimiento en el radomo del EVA n.º 9

mente, para la refrigeración de la antena del radar durante el periodo estival.

Sin embargo, existen una serie de factores que marcan la idiosincrasia de la unidad, como son la meteorología, la orografía, la accesibilidad o el entorno social. En este caso, situados en el Monte Conjuero, a una altitud de 831 metros desde el nivel del mar, los principales condicionantes son una distancia a la ciudad más cercana, Motril, de 20 km. con ascenso por una carretera estrecha y sinuosa de 35 minutos, así como la distancia a la ciudad universitaria más próxima, Granada, a una distancia de 81 km y más de una hora de tránsito, que ha establecido unos flujos de personal y unas relaciones con los proveedores, que han devenido en una adaptación de los pro-

si bien se dispone de grupos electrógenos Caterpillar de respaldo y UPS asociadas.

Así mismo, como medios de apoyo se dispone de una dotación de vehículos, compuesta por todoterrenos, furgonetas de carga y de pasajeros, así como ambulancias, camión autobomba para extinción de incendios y camión cisterna, para transporte de agua potable. Destacar la reciente adquisición de una ambulancia con soporte vital básico, del que se carecía hasta la fecha.

Tecnológicamente se dispone de una LAN, conectada a un servidor local y a la red de propósito general (WAN-PG), que permite compartir y transferir archivos interna y externamente, así como la conexión a internet y la mensajería no formal.

Dada la necesidad de operar las 24 horas del día, se dispone de una completa cocina y del género necesario para alimentar a sus miembros durante el tiempo que se requiera, así como de dos grandes depósitos de agua para suplir sus necesidades vitales y alimentar el sistema de nebulización, implementado local-





Mantenimiento en el interior del radomo

cedimientos, a fin de fijar la plantilla todos lo posible y recibir los servicios en tiempo y forma.

A cambio se disfruta de un entorno natural envidiable, rodeados de coníferas y matorrales, así como encinas y alcornoques. En ese contexto, es frecuente cruzarse en el camino con conejos, jabalíes e incluso alguna cabra montés. Asimismo, son destacables las vistas desde su posición, ya que permite divisar ambos lados de la costa tropical. Al este Gualchos-Castell de Ferro, Polopos, Melicena o la Rábita y al oeste Carchuna-Calahonda, Torrenueva Costa, Motril y Salobreña, con la cordillera del Atlas en frente, cruzando el mar de Alborán. Sin embargo, debido a su altitud y su posición, sus instalaciones son objeto del azote de los vientos rei-

nantes, principalmente de poniente, aunque en ocasiones proviene del norte, arrastrando en invierno las gélidas temperaturas de Sierra Nevada, o del levante, provocando incluso que la lluvia se produzca a veces de modo ascendente.

Estas circunstancias introducen un factor de riesgo en los momentos más agudos, que mantiene alerta al personal de servicio en torno al radomo que protege al radar, para actuar en caso de necesidad. No obstante, para los casos más graves se cuenta con el equipo<sup>7</sup> de mantenimiento de radomos del SVICA. Merece reconocimiento la pericia y tesón de sus componentes que, a menudo, deben trabajar en condiciones de gran riesgo y fatiga.

Teniendo en cuenta el entorno natural que nos rodea, se puede decir que es constante la preocupación del personal del escuadrón por el cuidado del medio ambiente, a través del mantenimiento de los sistemas de depuración de aguas residuales y el tratamiento de residuos entre otros, como ha demostrado la superación de la última auditoría externa de AENOR. Por si no fuera suficiente, fruto de dicho compromiso con el medio ambiente, se elevó a SEPMA un proyecto de eficiencia energética pionero en el EA, basado en una instalación fotovoltaica, con el objetivo de hacer autosuficiente su edificio de usos múltiples (comedor, cantina, gimnasio y cuerpo de guardia).

Como no podía ser de otro modo según lo descrito, mencionar que el entorno socio-económico es eminentemente agrícola, enfocado en la producción de hortalizas y frutas tropicales, aunque con tintes marímeros gracias a la pujante industria pesquera y aún arraigado a su ancestral procesamiento de la caña de azúcar, de la cual se conservan vestigios, como su fábrica de melaza y otra de ron. Así mismo cuenta con una población que





Antena AN-FPS-113

se caracteriza por su hospitalidad y cercanía, acogedora en el trato y orgullosa de sus raíces y costumbres, que muestra un gran afecto hacia la institución militar en cada ocasión que existe oportunidad, contando con la unidad en multitud de actividades y eventos.

### FUTURO DEL ESCUADRÓN DE VIGILANCIA AÉREA NÚMERO 9

El Escuadrón de Vigilancia Aérea n.º 9, como el resto de unidades del SVICA, no ha dejado de evolucionar y adaptarse a las circunstancias y cambios tecnológicos, por lo que se siguen programando proyectos de modernización e inversiones que permitan su adaptación a los retos del futuro, actuando sobre tres áreas principalmente, como son su radar de vigilancia, el modo de interrogación IFF y su adaptación a la nueva Infraestructura Integrada de Información de la Defensa (I3D).

En el primer caso se deberá modernizar el radar Lanza 3D al objeto de implementar mejoras en el seguimiento de misiles balísticos, la detección de blancos con poco eco radar, díganse drones o aeronaves *stealth*, las medidas de protección

electrónica, sin olvidar los componentes que permitan una mayor eficiencia de mantenimiento.

Igualmente se deberá actuar en el radar secundario asociado, que deberá ser capaz de trabajar en el modo 5/S, de reciente implantación, para que le permita la posibilidad de interrogar aeronaves de forma selectiva, con un cifrado más robusto y resistente a la perturbación, añadiendo la posibilidad de que estas aporten sus datos de posición geográfica.

Simultáneamente se debe continuar con la adaptación a la I3D, sistema por el que, a través de una red conmutada de paquetes, fluirán los datos entre los radares del sistema de defensa aérea y sus centros de mando y control. Dicha evolución supondrá un desafío de adaptación a las necesidades de tiempo real, resiliencia y resistencia ante un previsible aumento de las amenazas cibernéticas.

### 50.º ANIVERSARIO

Finalmente, mencionar que con motivo del medio siglo cumplido el pasado año, se programaron una serie de actividades culturales y castrenses que permitieron dar difusión a la citada efeméride y reforzar los lazos existentes entre la población local y esta unidad del Ejército del Aire y del Espacio. Para ello se realizó una presentación a los medios en el Ayuntamiento de Motril del citado aniversario así como de los actos previstos, se organizó un con-



Emblema conmemorativo



Acto central del 50.º aniversario

curso local de logos que derivó en un emblema conmemorativo, se organizó una conferencia con antiguos y actuales miembros, una exposición fotográfica itinerante, incluida la instalación de una tienda de GRUMOCA con motivo del Festival Aéreo Internacional de Motril, se editó un vídeo institucional de la unidad, se realizó un acto militar con descubrimiento de placa conmemorativa y se recibieron diversos homenajes y reconocimientos, inaugurando una plaza en el Puerto de Motril en honor a esta unidad.

Así mismo, a punto de finalizar ese año y con motivo del citado aniversario, se nos solicitó por parte del Ayuntamiento de Motril la organización de una jura de bandera civil, que finalmente tuvo lugar el 29 de mayo.

En definitiva, 50 años de servicio a la patria común de todos los españoles, cargados de anécdotas y vivencias, que han dado lugar a la confianza depositada en la unidad, así como al cariño y reconocimiento del que ha sido objeto desde las más variadas instituciones locales y provinciales, por lo cual nos sentimos afortunados y agradecidos. ■

#### AGRADECIMIENTOS

Al cabo 1.º Juan Martínez Ferrer, que a lo largo del tiempo que permaneció destinado en la unidad, ha realizado una labor callada de recolección de datos e imágenes que ha permitido engrosar este artículo con muchos de los pasajes y eventos mencionados.

#### NOTAS

<sup>1</sup>[https://es.wikipedia.org/wiki/Escuadr%C3%B3n\\_de\\_Vigilancia\\_A%C3%A9rea](https://es.wikipedia.org/wiki/Escuadr%C3%B3n_de_Vigilancia_A%C3%A9rea)

<sup>2</sup>Denominación inicial del EVA núm. 9

<sup>3</sup>Radar AN/FPS-113 de vigilancia aérea, el cual estaba dotado de capacidad de detectar blancos a una distancia de hasta de 400 km en los 360.º de azimut, dando la posición de los mismos en demora y distancia.

<sup>4</sup>Radar AN/FPS-90, adaptado para calcular la altura de los blancos.

<sup>5</sup>En la sala SAS, mediante consolas americanas UPA-35, se llevaban a cabo misiones de entrenamiento de los controladores para caso de emergencia.

<sup>6</sup>Diseñado por la empresa nacional Indra Sistemas, permite la localización de blancos de modo simultáneo, tanto en azimut y distancia como en altura, mediante la exploración por pinceles y el permanente giro de antena.

<sup>7</sup>Instruido en trabajos en altura y para revisar, reparar o sustituir cualquiera de los paneles que componen dicha estructura si fuera requerido, alguno de sus miembros pertenece a la unidad.



Fuente del Ejército del Aire