

Instalación provisional del radar Lanza.



EVA 2

Cincuenta años

JORGE F. SÁNCHEZ BARBANCHO
Comandante de Aviación

El pasado año se han cumplido 50 años del nacimiento del Sistema de Defensa Aérea. Fue en julio de 1958 con la puesta en servicio del primer Escuadrón de Alerta y Control en Villatobas. Quisiera dedicar este artículo a todos aquellos hombres y mujeres que han pertenecido al Escuadrón de Vigilancia Aérea nº 2 (EVA 2) a lo largo de sus cincuenta años de historia, contribuyendo con su labor al cumplimiento de la misión encomendada.

ORÍGENES Y ANTECEDENTES

Se podría decir que el verdadero origen de la actual Red de Defensa Aérea

y del EVA 2 hay que buscarlo en el primer Convenio de Amistad y Cooperación entre España y los Estados Unidos firmado en septiembre de 1953.

Mediante este convenio España permitía a Estados Unidos disponer de una serie de instalaciones militares que resultaban vitales en su estrategia de contención de la Unión Soviética y, llegado el caso, para la defensa de Europa Occidental. Por su parte, España obtuvo ayuda económica que se continuó hasta 1956, además de medios y apoyos para la modernización de las Fuerzas Armadas, que se han mantenido de diversa forma a lo largo de los años, y una vinculación directa a la seguridad occidental.

Como consecuencia de estos acuerdos la construcción de los Escuadrones de Alerta y Control corrió a cargo de las fuerzas aéreas de los Estados Unidos, si bien su utilización fue conjunta en una primera fase.

En lo referente al EVA 2, el 15 de diciembre de 1955 se inicia el Expediente de expropiación tramitado por la Región Aérea Central del Ministerio del Aire, en el cual pasan a formar parte de dicho ministerio terrenos del municipio de Villatobas, en la provincia de Toledo. En dicho emplazamiento se situaría un Escuadrón de Alerta y Control como parte integrante de la Red de Alerta y Control. La dirección de la totalidad del sistema defensivo se llevaría a cabo desde el Centro de Operaciones de Control (COC) situado en la Base Aérea de Torrejón.

CONSTRUCCIÓN DEL EVA 2

Se puede decir pues, que la historia del EVA 2 comienza a finales del año 1955. En esta época el Escuadrón no era más que una pequeña parte de la submeseta situado a 728 metros de altura.

El entonces cabo 1º Sánchez y su pequeño destacamento fueron los primeros militares en ocupar los terrenos del Escuadrón, con la misión de construir el asentamiento sobre el que, posteriormente, se emplazarían los edificios que albergarían el radar. Eran tiempos en los que se recibía la corres-



Observatorio
aéreo de Villatobas.



Plotter de la sala SAS.

pondencia oficial con esta dirección: “Observatorio Aéreo-Villatobas”.

El año 1957 es el de la construcción del RADAR y servicios anejos. Se afincaba en Villatobas el 871 Air Control and Warning (Escuadrón de Alerta y Control de Vigilancia) USAF, con el nombre de guerra “Guardian Angel”.

El 29 de marzo de 1957, el Escuadrón de Alerta y Control tiene su primer jefe español: el teniente coronel Rafael del Pozo y de la Piedra, dependiendo orgánica y operativamente del Mando de la Defensa Aérea.

Al final de este año, entre los días 6 y 13 de diciembre, se realizan las pruebas finales de los equipos con vuelos programados utilizando aviones del Ejército del Aire Español y de la USAF. La primera misión estaba cumplida, el Escuadrón tenía sus enormes antenas girando y vigilando el espacio aéreo español.

En el informe de evaluación correspondiente a las pruebas mencionadas, aparece ya la palabra “MATADOR”, origen del posterior escudo de la Unidad.

PUESTA EN MARCHA DEL SISTEMA DE DEFENSA AÉREO

Es “Matador” el primero en iniciar sus funciones y desde donde se comenzó con la tarea de vigilar, identificar y controlar todos los objetos aé-

DISTINTIVO DEL EVA 2



El origen de MATADOR se desconoce. Se supone que los componentes del Escuadrón buscaron para su indicativo radio la palabra que les pareció más española, sonora y con connotaciones taurinas,

en cualquier caso denotadora de valentía. A partir de esta palabra, se celebra un concurso para la elección del escudo correspondiente al Escuadrón. Mil fabulosas pesetas de 1957 ganó el español que presentó la constelación Tauro y que sería el emblema permanente del Escuadrón de Alerta y Control Nº 2, posteriormente Escuadrón de Vigilancia Aérea (EVA 2).

reos que penetraban y cruzaban los cielos de España, razón de ser de nuestro Sistema de Defensa. Esto sucedía en los primeros meses de 1958. En estas fechas se operaba desde las 08:00 hasta las 17:00 horas; posteriormente, el 9 de junio se crean tres equipos de trabajo que mantienen la vigilancia las 24 horas del día.

En esta época el sistema de presentación de la información era manual, es decir, se pintaban las trazas y los datos por la parte de atrás de un enorme panel transparente. Este sistema exigía la habilidad de escribir toda la información en forma inversa de manera que pudiera ser directamente leída por la

parte delantera del panel, donde se situaba el personal de control.

El control del espacio aéreo se ejercía de forma autónoma por el personal de operaciones de cada escuadrón, en el área de su responsabilidad.

Fueron tiempos difíciles de integración y complementación entre hombres que representaban dos culturas, dos estilos de vida y dos idiomas diferentes, pero con una misma misión.

En este entorno de trabajo se consigue el bautismo de la actual Red de Defensa Aérea. El 8 de julio se realiza en el entonces denominado Escuadrón de Alerta y Control Nº 2 la primera interceptación realizada en el ámbito del Mando de la Defensa Aérea española, controlada desde Matador y realizada por aviones y pilotos del Ala de Caza Nº 1 de la Base Aérea de Manises, dotada de aviones F-86-F Sabre.

El 6 de septiembre de ese mismo año se inaugura oficialmente el Escuadrón, acto que es presidido por el jefe del Estado Francisco Franco Bahamonde.

A esta primera interceptación siguieron miles y miles. La situación geográfica del Escuadrón, próximo a Torrejón y relativamente cercano a Valencia, con una cobertura perfecta sobre la zona destinada a este tipo de misiones, fueron motivo de trabajo abundante y prácticamente ininterrumpido. Fue necesario aprender tácticas y técnicas correspondientes a muchos modelos de aviones. Nues-

tros F-86 y T-33, fueron los “coneji-
llos de indias”, pero las unidades
americanas sobre todo las tripulacio-
nes de los F-102 proporcionaron a
nuestros controladores un entrena-
miento importante y sacrificado.

Por el Escuadrón de Alerta y Con-
trol N° 2, pasaron la mayoría de los
controladores y operadores que poste-
riormente serían la base sobre la que se
edificaría toda la operatividad del sis-
tema. Cuando en el año 1959 comenzó
a funcionar el siguiente escuadrón,
Inoges, se tenía ya personal cualificado
para controlar, ejercer funciones de vi-
gilancia y mantener los equipos.

En estas condiciones de trabajo,
cooperación con los norteamericanos
y entrenamiento continuo, se llega al
primero de junio de 1962, fecha en
que se crea un equipo, el “A”, consti-
tuido íntegramente por personal espa-
ñol. El trabajo operativo se comparte
con militares del 871 SQN “GUAR-
DIAN ANGEL” de la USAF hasta
noviembre de 1964.

MAYORÍA DE EDAD

El 20 de noviembre de 1964, se fir-
ma la recepción de las instalaciones,
edificios, materiales y equipos por el
entonces jefe del Escuadrón teniente
coronel Campuzano. De esta forma
se pone fin a la permanencia de ope-
radores de la USAF que se había
mantenido durante seis años.

Continúa en el Escuadrón un destaca-
mento para asesorar al personal de ma-
ntenimiento en sus labores. A partir
de esta fecha los militares espa-
ñoles asumen la responsa-
bilidad de la vigilancia del
espacio aéreo español.

Fue una transición sin
traumas. El personal es-
taba perfectamente en-
treinado para asumir la
enorme responsabilidad
que se le venía encima. Los
resultados de ejercicios poste-
riores aportaron unos índices de ope-
ratividad que en nada tenían que en-
vidiar a la época anterior.

El año 1965 conlleva la necesidad
de aprender nuevas tácticas y técnicas.
El F-104 “STARFIGHTER” exige al
controlador que aprenda sus caracte-
rísticas, que conozca sus posibilidades

y las características del radar de a bor-
do, pero además hay que situar el
avión en posición impecable para que
la interceptación sea efectiva.

A partir de febrero de 1967 habrá
que ponerse nuevamente al día: el vie-
jo F-86 y el F-104 nos dirán adiós pa-
ra dar paso, primero al F-4 “Phantom”
y posteriormente el Mirage III-E.

COMBAT GRANDE. PRIMERA MODERNIZACIÓN

Pero no sólo los aviones requieren
modernización, también el primigenio
radar de exploración AN/FPS-20 es su-
stituido por el AN/FPS-100, equipo que
entra en servicio en febrero de 1969 y

control con el fin de conseguir un control
centralizado. Durante el año 1972 se
sustituye el equipo de altura
AN/FPS-6 por el AN/FPS-90, que
dota al radar de altitud de posibilida-
des en caso de perturbación electróni-
ca. Entre los años 1973 y 1974 se re-
aliza una importante revisión en el
radar de búsqueda que hace que se
cambie la denominación de AN/FPS
100 a AN/FPS-113A.

SADA. CAMBIO EN EL CONCEPTO DE OPERACIÓN

Desde el año 1974 al 1977, se pro-
duce la gran renovación que significó
el cambio del sistema manual al siste-



*Entrega
del Escuadrón
en octubre
de 1964.*

que continuará hasta el primer progra-
ma de envergadura que acomete
el Sistema de Defensa Aéreo.

El 6 de agosto de 1970
se firma y refrenda el
nuevo Acuerdo de
Amistad y Coopera-
ción entre España y los
Estados Unidos, en él
se contempla entre otras
cuestiones el comprome-
so de modernizar y se-
miautomatizar la Red de Aler-
ta y Control. Nace así el programa
COMBAT GRANDE.

Entre los meses de enero de 1972 a
abril de 1974 se desarrolla el progra-
ma “COMBAT GRANDE I”, progra-
ma precursor de la semiautomatiza-
ción y que implica la transformación
de los Escuadrones de Alerta y Con-

ma semiautomático, lo que significó
que la función de vigilancia y control
que se realizaba de forma autónoma
pasaría a realizarse en el Ala de Alerta
y Control de forma Semiautomática.

La semiautomatización conlleva
cambios en la estructura del Sistema
de Defensa Aérea, se transforma el
COC de Torreón en Ala de Alerta y
Control y el Escuadrón cambia de de-
nominación: “ESCUADRON DE VI-
GILANCIA AÉREA N° 2” (EVA 2).

El cambio al Sistema Semiautomá-
tico de Defensa Aérea (SADA) no
sólo representa un cambio de de-
nominación y de equipos por otros de
tecnología superior. La moderniza-
ción implica también un cambio de
mentalidad y de manera de trabajar.
Así el programa SADA supone el fin
de una fase, casi 18 años, marcada



por la realización de misiones controladas desde los EVA a otra fase en las que las misiones son controladas de manera centralizada desde el COC de Torrejón y en la cual los EVA asumen las funciones de Altura, Contramedidas y de COC alternativo, en caso de emergencia o necesidad.

Hasta la implantación del sistema SADA este Escuadrón estableció 799.303 trazas, de ellas 27.650 de aviones desconocidos para los que se ordenaron 1.490 scrambles (despegues inmediatos con misión de interceptación). Asimismo se cumplieron 8.322 misiones de interceptación.

Este cambio supone una importante reducción de plantilla en el ámbito de los operadores pues, como ya se ha señalado anteriormente, sólo se llevan a cabo funciones de altura y contramedidas electrónicas. A partir de este momento cobra una especial importancia el personal de comunicaciones y electrónica, con los conocimientos y la capacitación técnica necesaria para mantener operativas las instalaciones las 24 horas al día y los 365 días del año.

Esta etapa estuvo marcada por el trabajo constante con el fin de poder controlar y manejar a la perfección los nuevos sistemas a la vez que continuar dando los niveles de operatividad que hasta el momento se habían alcanzado, realizando a su vez las misiones programadas y proporcionando datos al centro de control.

El reconocimiento al arduo trabajo anteriormente mencionado y la prueba del excelente nivel técnico y operativo alcanzado por el EVA 2 se obtiene en 1993. El Escuadrón recibe el premio "AL MEJOR" por parte del MACOM, consistente en una talla en madera de Don Quijote de la Mancha.

SIMCA

En su continuo esfuerzo por tener unos sistemas lo más modernos posibles el Ejército del Aire comenzó, en la década de los 80, a plantearse la sustitución de los radares existentes por unos de mejores características nació así el Programa SIMCA (Sistema Integrado de Mando y Control Aéreo). En 1992 se inicia el primer expediente de contratación de radares tridimensionales como futuros sensores del

Vista aérea del Escuadrón en 1958.



VILLATOBAS

La localidad de Villatobas y el EVA 2 han tenido desde los inicios del Escuadrón unas excelentes relaciones. La cercanía (apenas 3 km.), la hospitalidad y el carácter de los habitantes de Villatobas han hecho que se alcance, a lo largo de todos estos años, un enorme respeto y amistad entre los vecinos de esta villa y los componentes del Escuadrón.

Estas buenas relaciones se han puesto de manifiesto en varias ocasiones. Prueba de ello es el homenaje al Escuadrón del día 13 de septiembre de 1975 en el cual se puso una placa conmemorativa en la que puede leerse: "Homenaje de Villatobas al Escuadrón de Alerta y Control Nº 2, Protector de Nuestros Cielos".

Otra muestra más de las excelentes relaciones entre Villatobas y el EVA2 fue el 13 de septiembre de 1988 con la inauguración en esta localidad de un monumento a los Caídos del Ejército del Aire y una calle dedicada a la Aviación Española, donde se encuentra dicho monumento.

Desde aquella fecha cada 13 de septiembre, dentro de sus fiestas patronales, la localidad de Villatobas realiza un homenaje al Ejército del Aire. En este acto se rinde homenaje a todos aquellos que dieron su vida por España en el cumplimiento de su deber a la vez que se pone de manifiesto el hermanamiento entre la localidad de Villatobas y el Escuadrón, como familiarmente se denomina al EVA 2 en esta localidad.

Sistema de Defensa Aéreo español.

Con el objeto de prolongar la vida operativa de los radares existentes hasta la adquisición de los radares tridimensionales de nueva generación se realiza, entre 1994 y 1995, el programa "PROVIDA". Mediante este

programa se llevaron a cabo modificaciones en los radares pasando a denominarse AN/FPS 113AM y AN/FPS 90M.

El programa SIMCA avanza y en el año 2001 se instala provisionalmente en el EVA 2 el radar LANZA, de



Antigua sala de OPS.



Inauguración del monumento a los Caídos del Ejército del Aire el día 13 de septiembre de 1988.



Homenaje de Villatobas al Ejército del Aire.

construcción española, para ver si cumple con los requisitos establecidos en el expediente de contratación anteriormente mencionado. Estas pruebas son satisfactorias, lo cual da luz verde a que se instale el radar LANZA como sustituto del AN/FPS 113AM y del AN/FPS 90M.

Llega, con el programa SIMCA y la instalación de radares LANZA, una época de incertidumbre en el EVA 2, pues en un principio no se contempla la modernización del Escuadrón, situándose un nuevo escuadrón en el Pico del Lobo, provincia de Guadalajara. Este futuro escuadrón supondría el final del EVA 2 pues su zona de influencia quedaría cubierta por el nuevo.

La época de incertidumbre llega a su fin cuando el 1 de junio de 2005 el entonces ministro de Defensa José Bono anuncia que debido a razones medioambientales se decide no instalar nin-



gún radar fijo en el paraje del Pico del Lobo y como alternativa se instalará un radar fijo en Villatobas, esto implicaba remodelar el EVA 2 mejorando notablemente sus capacidades.

El día 27 de octubre de 2005, el jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire, acompañado por el teniente general jefe del Mando Aéreo General y por el Suboficial Mayor del Ejército del Aire, realizó una visita oficial al Escuadrón en la cual confirmó la noticia. El EVA 2 continuaría con su misión de mantener operativos los equipos de radar y comunicaciones ininterrumpidamente, para contribuir con la información que estos recogen, y junto con la de otros EVA a defender el espacio aéreo de soberanía nacional.

EL EVA 2 HOY

Actualmente el EVA 2 se encuentra en un profundo proceso de cambio. El cambio al radar LANZA supone un cambio total en la estructura del Escuadrón. Esta transición implica cambios en infraestructuras, orgánica y adaptaciones de personal.

Quizás lo más llamativo sean los cambios en infraestructuras, pues la mayoría de los edificios serán demolidos y los que queden serán reformados y adaptados a las nuevas necesidades, dando como resultado una reducción significativa de las instalaciones del Escuadrón.

Al igual que en épocas anteriores la modernización lleva implícita una reducción de personal (el número de efectivos con el nuevo radar quedará en torno a 60). El cambio a un radar mucho más moderno y completamente automático que requiere únicamente labores de mantenimiento hace que la plantilla de personal se reduzca significativamente, quedando únicamente personal de mantenimiento y apoyo.

No quisiera terminar esta reseña histórica del EVA 2 sin reconocer la labor callada y diaria de un personal del cual no se ha hecho mención hasta el momento, tal vez porque su trabajo no se refleja en índices de operatividad. Sin el trabajo del personal de apoyo y seguridad no hubiera sido posible el día a día de este Escuadrón y por tanto la supervivencia de este a lo largo de estos 50 años ■