



El Ala 11, “Vista, Suerte y al Toro”

PREMIO DEL EJÉRCITO DEL AIRE 2017

MODALIDAD ESCOLAR

ÍNDICE

- **INTRODUCCIÓN. SUERTE, VISTA Y AL TORO**
- **CAPÍTULO I. EL ORIGEN Y LA ORGANIZACIÓN**
- **CAPÍTULO II. UN ALA EMBLEMÁTICA**
- **CAPÍTULO III. LA VERSATILIDAD DEL GRUPO 22**
- **CAPÍTULO IV. INNOVACIÓN TECNOLÓGICA: EL EUROFIGHTER Y P-3 ORIÓN**
- **CAPÍTULO V. COOPERACIÓN INTERNACIONAL**
- **EPÍLOGO. LAS ALAS DEL CORAZÓN**

VISTA, SUERTE Y AL TORO

EL Ala 11 de la Base de Morón es probablemente uno de los cuerpos de las Fuerzas Armadas Españolas que mejor encarnan los valores de nuestro Ejército. Se trata de un grupo de profesionales brillantes, formados concienzudamente y adiestrados en las últimas tecnologías. Pero si su cualificación es excepcional, no lo son menos sus valores humanos: el funcionamiento del Ala 11 está regido por la lealtad y el compañerismo, por el trabajo diario y el espíritu de superación, por el valor y el honor, y por un sentido inquebrantable del compromiso hacia España y nuestras libertades democráticas.

Este es el motivo por el que hemos elegido el **Ala 11** como objeto de este humilde trabajo escolar. Este grupo representa todo lo bueno del Ejército español, sus ideales, su preparación, su calidad humana y profesional.

Sin duda, existen otros muchos cuerpos de nuestras Fuerzas que podrían equipararse al Ala 11, pero si algo puede aprender un ciudadano al acercarse al Ejército y conocer su naturaleza es que la vanagloria no tiene cabida en las fuerzas armadas, y lo verdaderamente importante es la vocación de servicio y la búsqueda de la excelencia, desde la humildad y el compañerismo.

Esta investigación, en ese sentido, quiere divulgar el trabajo de los hombres y mujeres del Ala 11, y rendirles un modesto y sincero homenaje. El homenaje de un grupo de jóvenes estudiantes de Secundaria que al realizar el trabajo ha descubierto un hermoso espejo de valores en el que poder mirarse, un bello ejemplo del que sentirse orgullosos.

Iniciamos el trabajo y afinamos la **vista** en nuestro objetivo. Esperamos tener un poco **suerte**. ¡**Y al toro!**

CAPÍTULO I

EL ORIGEN Y LA ORGANIZACIÓN

El Ala 11 nació el 30 de julio de 1999, tras el cierre de la Base Aérea de Manises (Valencia), y pasó a depender administrativamente del Mando Aéreo del Estrecho. La denominación del Ala 11 apenas tiene 18 años, si bien su historia procede de grupos anteriores con una larga tradición. El Ala 11, así pues, se formó al unirse los grupos 11, los “Gallos” de Morón, y el grupo 22. Entre los años 1995 y 1997, el grupo 11 operó con el F-18; el grupo 22, por su parte, se formó al llegar en 1992 a Morón los aviones P.3 "Orion" procedentes de la Base Aérea de Jerez de la Frontera (Cádiz).

La base de operaciones del Ala 11 es la Base Aérea de Morón. Se trata de un enorme complejo ubicado a 50 kilómetros de la capital hispalense y a tan sólo 14 kilómetros de Morón de la Frontera. La base está emplazada en un llano que reúne unas condiciones inmejorables para la aviación: una amplia superficie, una buena climatología para la práctica del vuelo y un espacio aéreo poco saturado. Se trata, sin duda, de una ubicación perfecta para una base aérea militar.

La organización del Ala 11 puede compararse a un mecanismo de relojería que funciona milimétricamente. Cada pieza, cada mando o soldado, es esencial para el conjunto y sabe lo que debe hacer en cada momento para que el Ala funcione a la perfección, con disciplina, lealtad a los compañeros, compromiso con el trabajo y profesionalidad. La orgánica del Ala 11 es similar a la del resto de unidades del ejército del aire. Esta organización se haya encuadrada en el Mando Aéreo General y bajo una Jefatura. Está compuesta por varios grupos: el Grupo 11, el Grupo 22, el Grupo de Apoyo, la Secretaría General, el Grupo de Material y la SEA o sección administrativa.

- **La Secretaria General.** Esta sección actúa como coordinadora entre el Jefe de la Unidad y los Jefes de los Grupos que la componen. Se encarga de la transmisión de órdenes a los distintos estamentos de la base y de asesorar a la Jefatura en cuestiones como las Relaciones Públicas, la redacción y promulgación de Normas de Régimen y Funcionamiento de Interior, nombramiento de servicios para el desarrollo de las funciones y misiones asignadas a la Unidad, etc.

Su misión como coordinadora entre la Jefatura de la Unidad y el jefe del 496 ABS de la USAF es también importante, manteniendo siempre actualizados los Memorandos de Entendimiento, que establecen las normas particulares y compromisos de actuación, para lograr un mayor aprovechamiento de los recursos e instalaciones compartidos.

La SEGEN, Secretaria General, depende directamente del coronel jefe de la Unidad y al mando de un comandante engloba las secciones de Secretaria Particular, Registro, Operaciones, Oficina de Relaciones Públicas y Protocolo, Planes y Sección de Fotografía. La gran diversidad de actividades que se desarrollan en la Unidad obliga al personal a multiplicarse para realizar todos sus cometidos (ejercicios, maniobras nacionales e internacionales, visitas, etc.), siendo “polivalentes” en cualquiera de los negociados de la SEGEN.

- **El Grupo 11** que está compuesto por el Barracón de Alarma y por tres escuadrones:
 - **El escuadrón 111.** Es el primer escuadrón de combate equipado con un C-16. Su misión es proporcionar la capacidad aérea necesaria tanto ofensiva como defensiva para cumplir los planes nacionales y los compromisos derivados de la participación española en diversas organizaciones internacionales.
 - **El escuadrón 112.** Será activado cuando se complete el equipamiento del 111.
 - **El escuadrón 113.** Se trata del escuadrón de conversión cooperativa que se encarga de instruir y preparar a los pilotos que comienzan a volar en Eurofighter.
- **El Grupo 22.** Se ocupa de operar los aviones con los que está dotado, los P.3 Orion. Está constituido por el Suboficial Mayor y el 221 Escuadrón. Este último realiza, dentro de las fuerzas de reacción, misiones de guerra de submarinos, de reconocimiento, de minado y de salvamento y rescate. Su rol primario es el de patrulla marítima y el secundario, medidas de apoyo a guerra electrónica.
- **La S.E.A o Sección Económica Administrativa** cuyo cometido es la administración, intervención, contratación, depositaría de efectos y la pagaduría económica de la unidad. Es, en suma, el órgano asesor del Jefe de la Unidad en todo lo referente a la materia económica y financiera, encargándose de la contratación y la gestión presupuestaria
- **El Grupo de apoyo.** Su misión es suministrar los medios materiales y humanos necesarios para facilitar el desarrollo de las operaciones aéreas de la base, como Sanidad, Asistencia Religiosa y un Escuadrón de Servicios.

El Grupo de Apoyo es el responsable de todos los transportes, comunicaciones, equipos, meteorología, ayudas a la navegación. Como característica particular tiene

que cuenta con una Sección de Erradicación de Aves, siendo pionera en este servicio la Base de Morón.

Este grupo es responsable de todo el personal de la Unidad, formada, aproximadamente, por 1.300 personas entre hombres y mujeres, en materia orgánica, funcional y administrativa, así como el complejo Sistema de Seguridad, Sanidad, Servicio Eclesiástico, Acción social, etc.

El Grupo está formado a su vez por la Suboficialía Mayor, ESDI, un Escuadrón de Servicios, la OFAPEA, Sanidad, la Escuela de personal y la Asistencia Religiosa. El Escuadrón del Servicio se encarga de las telecomunicaciones, de la infraestructura, de la SATA, etc. Dentro del Escuadrón de Servicios está el SEINT, la cocina y el comedor, siendo este último autoservicio con capacidad de hasta 1.000 comidas simultáneas.

El Grupo de Apoyo y Personal también organiza periódicamente las “marchas tácticas” en las que el personal de la unidad recorre varios kilómetros con el objetivo de mantener una adecuada forma física y además lograr la CONFRATERNIZACION de todos aquellas personas que, aunque trabajan en la misma base, apenas se ven a lo largo del año.

Las telecomunicaciones, aparte de ser imprescindibles para los aviones C.16 y P.3, que manejan sistemas de última generación, han tenido desde hace bastantes años implicaciones revolucionarias en el ejército del Aire, y son el motor del avance tecnológico. La llegada de los americanos a Morón y a otras bases de utilización conjunta supuso una revolución en el concepto de las comunicaciones y las radioayudas para el ejército del aire, y el comienzo de la remodelación tecnológica de la Base de Morón. Hoy en día cuenta con una de las instalaciones de comunicaciones más completas del Ejército del Aire, avalado no sólo por su modernización, sino también por el impagable trabajo del personal, que a lo largo de generaciones ha logrado satisfacer todas las necesidades que una base demanda.

El grupo de apoyo se encarga también de la residencia del personal, contando con más de 150 plazas entre La Residencia, el pabellón de Oficiales y el de Suboficiales. La Tropa Profesional se aloja en las instalaciones donde antaño miles de jóvenes cumplieron el Servicio Militar. El personal de Policía y Seguridad, a su vez, se aloja en un área próxima al área operativa.

En la base hay un total de cuatro cantinas, frecuentadas además por el personal militar y civil de las instalaciones americanas, así como por el personal transeúnte en la base.

La enfermería está dotada de los medios necesarios para la primera asistencia y medios para evacuación. La farmacia suministra cualquier medicamento recetado además de los productos propios del servicio a todo el personal de la Unidad.

En la base también hay un biblioteca, un gimnasio, una sección de automóviles, que cuenta con más de 3000 vehículos que recorren más de un millón de kilómetros al año, una sección de defensa química y contra incendios, una lavandería, una sección de meteorología con una terminal de METEOSAT. También cuenta con una capilla, la plaza de armas, considerada como el lugar más mágico de la base, una antigua torre de vuelos y una granja que antaño se encargaba del suministro de alimentos para la base.

La Plaza de España, auténtica plaza mayor de la base, es donde se llevan a cabo algunos de los actos más importantes entre ellos el Homenaje a los Caídos, en el que todo el personaje militar de la base y algunos civiles que se suman, homenajean la memoria de quienes llevaron hasta el fin su compromiso de Servicio al Ejército y a España. En esta plaza, ya para siempre, “jerezanos” y “moroneros” integrados en una misma unidad, rinden culto al personal de la Base Aérea de Jerez que falleció en acto de servicio mediante un monolito conmemorativo, que ocupa un lugar privilegiado dentro de la plaza.

La base de Morón puede ser autosuficiente en suministros como la energía eléctrica, el combustible y el agua potable, ya que cuenta con una central eléctrica propia, varios pozos con sus respectivas depuradoras y un ramal del oleoducto Zaragoza rota.

El servicio de erradicación de aves se encarga de evitar los impactos avión-ave que pueden provocar la pérdida de aparatos e incluso de pilotos. Aunque parezca extraño, un ave de pequeño tamaño, puede causar daños irreparables si impacta contra alguna zona sensible del avión, sobretodo si atraviesa la cabina y golpea al piloto, haciendo que está pierda el control, o si es absorbido por alguno de los motores, lo que significa su parada o incluso posibilidad de incendio. Este servicio emplea halcones, que son enemigos naturales de todas las aves y éstas huyen al verlos.

- **El Grupo de material.** Es el responsable de que los aviones estén en perfectas condiciones y listos para volar. Para lograrlo, cuenta con escuadrones de mantenimiento específico de cada tipo de avión, con personal de diferentes especialidades y un grupo de abastecimiento.

La función principal de este grupo, en definitiva, es el control de todo el material de la Unidad, tanto aéreo como terrestre. Engloba talleres, almacenes, material inventariable, fungible, etc., como talleres de motores, de electrónica, hangares de revisiones y reparaciones, secciones de pintura, talleres de armamento. El Grupo de Material está dividido en Abastecimiento (encargado del almacenamiento, recuento, armamento...), SINCA, encargada de la instrucción e inspección de los C. 16 y los P.3, entre otras

actividades, y dos grupos de mantenimiento, uno encargado del mantenimiento de los C.16 y de los P.3.

Como puede observarse, más allá de los medios materiales, el más preciado recurso del Ala 11 es el capital humano, el **personal**. Un personal ilusionado, con una demostrada lealtad y vocación de servicio a España y a los españoles y, como veremos en los siguientes apartados, dispuesto a ayudar y cooperar con una inmediatez asombrosa allá donde se les necesite.

CAPÍTULO II

UN ALA EMBLEMÁTICA

El ala 11 es una unidad de combate caracterizada por la disponibilidad, el compromiso, el respeto, el espíritu de equipo, la profesionalidad, y una mezcla de modernidad tecnológica y respeto a la tradición. Los más importantes valores del Ala 11 quedan reflejados, como veremos, en su peculiar emblema.



Suerte, vista y al toro

Este es el lema por el que se conoce al ala 11. Y esto no significa otra cosa que visualizar la zona en la que se encuentran y los medios de los que disponen, agarrar de la mano a la suerte y... entrar en combate.

Como podemos observar el parche está constituido por tres pájaros y el lema. Las tres aves son, de arriba abajo, un mirlo, un halcón y una avutarda. Cada una de ellas representan a tres de los pilotos míticos que durante la Guerra Civil española se les asignaron sendos aparatos italianos Fiat CR.32 "Chirri" para formar con ellos una patrulla de caza. Esta patrulla pronto se convirtió en Escuadrilla, para después convertirse en un Grupo y terminar siendo la Escuadra de Caza por excelencia.

Los tres pilotos fueron García Morato al cual se le asignó el halcón, por su arrojo y gallardía. Bermúdez de Castro, por su corpulencia y su pelo rubio, sería la avutarda; y por último, pero no por ello menos importante, Salvador Díaz-Benjumea, por su destreza voladora y por su tez muy morena, lo encarna el mirlo.

Estos tres pilotos pasaron a la historia por su gran pericia técnica y su valor en el combate, y se convirtieron posteriormente en el símbolo del Ala 22, el origen de lo que hoy es el Ala 11.

El Grupo 11 (que conforma el Ala 11 junto al grupo 22, al grupo de apoyo, al grupo material y S.E.A), cuenta con dos escuadrones cuyos emblemas resumen con bastante acierto la filosofía de estos cuerpos.

El emblema del 111 Escuadrón

Como podemos observar el parche está compuesto por una frase en latín, una hiena y el número del escuadrón.

"Excrementa edit Iacet semel pro anno et Tamen Irridet". La frase que encabeza el parche, escrita en latín, que significa: "Consume excrementos, descansa una vez al año y sin embargo se burla (ríe)".



Esta frase hace referencia a la perseverancia y al resistencia de este escuadrón, que incluso en las condiciones más adversas muestra una actitud favorable y no se queja de nada. Este lema es todo un estilo de vida, que anima a afrontar el trabajo con estoicismo y a no rendirse nunca ante los problemas y dificultades a los que a diario debemos enfrentarnos.

Por ello se les representa con una hiena, animal que vive en la oscuridad con una vida dura y, pese a ello, nunca deja de luchar para vivir.

El emblema del 113 Escuadrón

Este parche es un poco más sencillo. En él podemos ver a un gallo, animal asociado al Ala 11, junto a una espada guerrera y el número del escuadrón.



CAPÍTULO III

LA VERSATILIDAD DEL GRUPO 22

Una parte esencial del Ala 11 está formada por el Grupo 22. Se trata de un cuerpo con un decidido carácter expedicionario, y con una enorme versatilidad para realizar, como veremos, muy diferentes misiones. Entre ellas destacan la lucha antiterrorista o las misiones contra el tráfico de personas.

La Unidad de Cooperación Aeronaval fue creada en noviembre de 1962 y así nació el **601 Escuadrón de Cooperación Aeronaval**, hoy **Grupo 22 de Patrulla Marítima**, integrándose en el Mando de Aviación Táctica en la base Aérea de “La Parra”, situada en Jerez de la Frontera. El Escuadrón pasó a denominarse Grupo 61 y adoptó como emblema el diseño del capitán Manuel Ugarte, que condensaba la misión antisubmarina junto con el dibujo de las tradicionales cadenas de la Aviación Táctica.

El Grupo 61 desapareció, pasando el 661 Escuadrón a denominarse 206 Escuadrón. Cuarenta y cinco tripulantes de Jerez se desplazaron a Estados Unidos para recibir instrucción del avión P.3 “Orión”. Finalmente, el 4 de abril de 1972, el 206 Escuadrón pasó a ser denominado Ala 22, con su 221 Escuadrón. El 26 de julio de 1984, se creó el Destacamento Naval del Grupo 22 para los miembros de la Armada destinados en la B. A. de Jerez, que desapareció en 1992 al trasladarse a la Base Aérea de Morón, creándose entonces el “Equipo Naval del Ala 21”.

El grupo 22 de Fuerzas Aéreas está compuesto por un contingente de casi ochenta personas de las distintas especialidades necesarias para su operación: pilotos, TACCO’S, navegantes, mecánicos de vuelo (MAE), operadores de Radar (MYC), operadores acústicos, fotógrafos (CIM), tripulantes Armeros (ARM) y tripulantes Técnicos de electrónica (MEL). El edificio 1212 es actualmente la sede Grupo 22, y es la zona “geográficamente última” de la Base Aérea de Morón. Fue el centro neurálgico de la Base en los comienzos de las innumerables maniobras y ejercicios derivados de la integración de España en la OTAN. En sus instalaciones se gestaban las reuniones tácticas y estrategias que las misiones de los distintos países participantes debía preparar para la consecución de sus objetivos, quedando como B.O.C. (Base Operation Center) provisional para la Unidad.

Dicho Grupo, dotado con aviones P-3M "Orión", recientemente modernizados, realiza misiones de patrulla marítima y antisubmarina, disponiendo también de capacidad

para llevar a cabo misiones de Guerra Electrónica e ISR (Inteligencia, Vigilancia y Reconocimiento electrónico). También ha participado en misiones fuera de España que han impregnado a esta Unidad de un fuerte carácter expedicionario, demostrando su capacidad de despliegue y adaptación en distintos escenarios.

Entre ellas destacan la operación Sharp Guard para el embargo naval en el Mar Adriático. Ésta surgió como apoyo a la operación terrestre de UNPROFOR en la antigua Yugoslavia y se llevó a cabo de forma conjunta por la OTAN Y LA UEO. España participó con dos fragatas integradas en la Agrupación Naval de la Unión Europea Occidental (UEO) Y el Standing Naval Force Mediterranean (STAVANFORMED) de la OTAN. Esta presencia naval fue auxiliada por un buque de apoyo de la flota, un avión de patrulla marítima P.3 Orión del Ala 21 y un submarino. Con la misión general de la detección e inspección de todo tipo de buques con rumbo a la antigua Yugoslavia. Los aviones del Grupo 22 realizaron más de doscientas veinte misiones en el mar Adriático.

La lucha contra el terrorismo y el tráfico de personas

El grupo 22 también participó en la operación “Libertad Duradera”, como respuesta al terrorismo internacional. El día 8 de marzo de 2002 partió de la B. A. de Morón un P.3 y un avión Hércules con el personal de apoyo. Se iniciaron las labores de asentamiento del destacamento en la base aérea francesa. El destacamento estaba compuesto por cuarenta y dos personas, la mayoría del grupo 22 y un pequeño contingente de la EZAPAC que prestaba seguridad y apoyo. Fueron realizadas con el principal propósito de tener el control del tráfico marítimo en la zona, incluyendo localización e identificación de embarcaciones sospechosas de ser usadas para fines terroristas, tráfico de armas, contrabando, tráfico ilegal de personas y piratería.

El conflicto de la isla de Perejil fue un incidente armado que involucró a España y Marruecos. El conflicto se desató con la ocupación de la isla Perejil por una dotación de la Gendarmería Real de Marruecos. Tras un cruce de declaraciones entre España y Marruecos, finalmente, tropas españolas desalojaron a los infantes de Marina marroquíes que habían relevado a los gendarmes. El Grupo 22 participó activamente durante toda la crisis y en todas las operaciones aéreas lanzadas para recuperar Perejil: Patrullas, reconocimientos fotográficos, localización y seguimiento de unidades navales, marroquíes, etc. El Ala 21 mantuvo P.3 en el aire diariamente, además de otra aeronave en alerta en la B. A. de Morón. Durante los ocho días de este período de tensión, se realizaron nueve salidas que sumaron 43 horas de vuelo. Fueron unos días de actividad frenética e intensa para los integrantes del Grupo 22, que por estas fechas ya mantenía un contingente de Djibouti sosteniendo la operación “Libertad Duradera”, lo que supuso que todo este esfuerzo tuvo que realizarse sin parte del personal y con una aeronave ausente.

Las numerosas misiones del Grupo 22

El Grupo 22 ha estado y está presente en numerosas misiones de gran importancia para la defensa de los intereses españoles. Por ejemplo, la operación ACTIVE ENDEAVOUR, orientada al control del tráfico marítimo en las áreas de responsabilidad

españolas. Esta misión provee la información de todos los movimientos de mercantes y otras embarcaciones en tránsito por el Mediterráneo y zona del Estrecho de Gibraltar.

Otro ejemplo es la operación “Noble Centinela”. Esta misión fue encargada por el Gobierno al Estado Mayor de la Defensa en apoyo del Ministerio del interior ante la oleada de cayucos que llegan a las costas canarias. El objetivo de la misión, que se inició el 16 de mayo de 2006, es el control del espacio aéreo-marítimo humanos y la obtención de información anticipada sobre la llegada de inmigrantes, prestar apoyo en caso necesario y coordinarse en estas misiones con las autoridades civiles. Estas embarcaciones por sus características son difíciles de localizar. Todos los integrantes de la operación eran conscientes de la precaria situación en la que se encontraban estas personas y del grave riesgo que corrían cada minuto en el mar y pusieron todo su empeño e interés en localizarlas y sacarlas del océano. El repliegue se produjo en septiembre de 2008 para encuadrarse en la operación “Centinela Índico”. Durante la mediática crisis producida a raíz del secuestro del pesquero español Playa de Bakio por piratas somalíes, la Unidad desplegó en tiempo récord uno de sus P.3 a Djibouti, preparado para actuar en alta mar si fuera necesario. Tras la resolución positiva del incidente, el avión regresó a Morón. Como puede observarse, el Grupo 22 despliega misiones en lugares muy alejados de España. Por ejemplo, ante la presión que la amenaza de la piratería empezó a ejercer en la zona del Océano Índico próxima a Somalia sobre los pesqueros de bandera española, el Gobierno decide establecer la operación “Centinela Índico” destacando a la base aérea francesa de Djibouti un P.3 para luchar contra la piratería y proteger a los buques españoles en la zona. Mientras tanto, el Gobierno promovió el lanzamiento de una operación de la Unión Europea en la zona, esfuerzos que se tradujeron en la operación “Atalanta”.

La operación Atalanta que tiene como objetivo escoltar buques del Programa Mundial de Alimentos de la ONU, proteger a los barcos pesqueros y actuar como fuerza de persuasión y disuasión de las acciones piratas de la zona. El primer vuelo del P.3 español en la Operación Atalanta se realizó el 17 diciembre 2008. En los primeros ocho años en los que esta Unidad participó, en dos etapas distintas, en esta Operación Internacional, evitó más de diez secuestros, realizó varias intervenciones en las que se rescató a embarcaciones secuestradas, asumió la responsabilidad de ser la Unidad Coordinadora de todos los medios MPRA de la Operación, en las que participan medios aéreos de Alemania, Noruega, USA, Francia y Japón. Realizaron “el 26 de diciembre del 2008 una Navegación a las islas Seychelles en las que llevaron a cabo un “Site Survey” de las instalaciones y comprobando así la viabilidad de la operación desde este punto geográfico que les permitió alcanzar puntos remotos del océano Índico con permanencias en zona mayores. También exploraron la posibilidad de alcanzar áreas de patrulla a más de 500 millas de costa al sur de Mogadishio. Para ello un P.3 del 221 Escuadrón desplegó en Mombasa (Kenia) desde Djibouti. El 20 de abril de 2009 cruzó el Ecuador iniciando la operación en el hemisferio sur. La operación “Atalanta” sigue en curso. Se trata, como vemos, de un Grupo enormemente activo, versátil y polifacético, y más que necesario para defender los intereses de España en cualquier parte del mundo.

CAPÍTULO IV

INNOVACIÓN TECNOLÓGICA: EL EUROFIGHTER Y P-3 ORIÓN

Una de las señas distintivas del Ala 11 ha sido la innovación en tecnología aérea. Sus escuadrones siempre han pilotado aviones punteros, entre los modelos más modernos y avanzados de cada época. El máximo exponente de esta búsqueda de la excelencia técnica es sin duda el C.16 Eurofighter, considerado por los expertos como uno de los tres mejores cazas militares en la actualidad.

C.16 Eurofighter

Programa eurofighter:

El EF-2000 Typhoon es el resultado de un proyecto multinacional que surgió por la necesidad de varios países europeos de disponer de un caza polivalente de altas características desarrollado exclusivamente con tecnología propia, para sustituir a los aviones de las diversas fuerzas aéreas de Europa, permitiendo a la industria aeroespacial europea ponerse a la cabeza de la tecnología mundial.

Nuestro país se unió a proyecto el 2 de septiembre de 1985, y ha supuesto para nuestra industria un gran revulsivo en investigación y desarrollo tecnológico.

Se trata de un avión interoperable con las Fuerzas Armadas de nuestros aliados cuyo primer prototipo realizó su primer vuelo el 27 de marzo de 1994.

Compromiso de adquisición:

-Gran Bretaña: 37%	232 aviones + 65 opcionales
-Alemania: 30%	180 aviones
-Italia: 19%	121 aviones + 9 opcionales
-España: 14%	87 aviones + 16 opcionales

El avión:

Es un caza supersónico de superioridad aérea todo tiempo, de muy altas características. Su misión primaria es el combate aéreo, tanto fuera como dentro del alcance visual, teniendo como misión secundaria el ataque a superficie.



Estructura:

El C.16 tiene una longitud de 16 mts, una envergadura de 11 y algo más de 5 mts de altura. Tiene muy bajo peso debido a los materiales de alta tecnología con que ha sido fabricado (fibra de carbono). Este hecho, unido a la gran potencia de sus motores y a su configuración en canard y ala delta, hacen del C.16 un avión extremadamente potente y maniobrable.

Propulsión:

El C.16 está propulsado por dos motores turbofán EJ-2000, que proporcionan 20.000 libras cada uno en postcombustión. Es capaz de despegar en tan solo 700 metros y de subir a 40.000 pies de altura en un minuto y medio. Alcanza una velocidad de hasta dos veces la del sonido, siendo capaz de mantener una velocidad supersónica sin el empleo del postquemador.

Aerodinámica y sistema de control de vuelo:

La alta maniobrabilidad del avión se debe en gran medida a su configuración en deltacanard, que le proporciona también una majestuosa figura. Esta configuración, unida a su gran potencia, proporciona al avión una capacidad de viraje muy elevada tanto en subsónico como en supersónico.

Aviónica:

Es un avión revolucionario de avanzada tecnología de los sistemas y equipos de aviónica que lo integran. El avión procesa la información obtenida mediante todos sus sensores y presenta la información al piloto de una manera intuitiva que facilita enormemente su

misión. El enorme grado de automatización de sus funciones minimiza la carga de trabajo del piloto.

Armamento:

El EF-2000 posee 13 estaciones para cargas externas, lo que le proporciona una gran capacidad de carga de armamento para misiones aire-aire o aire-suelo.

Para aire-aire puede llevar hasta 10 misiles, tanto radáricos de medio alcance, como infrarrojos de corte alcance, complementados con el cañón interno Mauser de 27 milímetros. El avión está preparado para la integración de misiles de la próxima generación.

Para misiones aire-superficie, está prevista la integración de una gran número de armas, tanto convencionales como "inteligentes".

Ejercicios DACT:

El grupo 11 se desplaza a la B.A de Gando, para participar en los ejercicios denominados DACT encaminados a evaluar las capacidades del binomio avión-piloto en combate contra distintos tipos de aviones.

Accidente:

El único accidente acaecido con un Eurofighter del Ala 11, se produjo el día 24 de agosto de 2010, cuando al despegar una formación de dos aviones compuesta por los CE.16-08 y 09, el primero una vez había despegado, se precipita contra cabecera de la pista 02 de la Base por causas hasta el momento desconocidas.

P-3 ORION

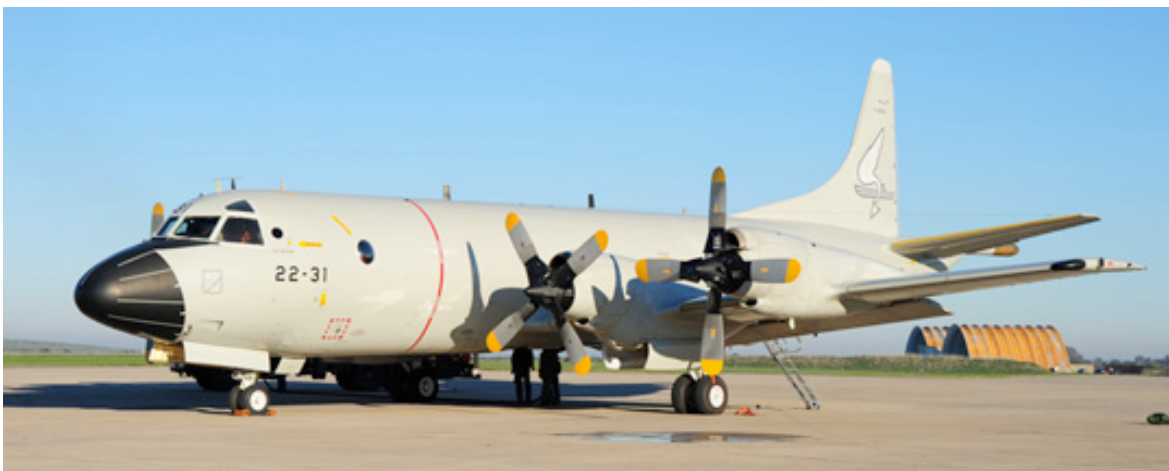
Avión de patrulla marítima desarrollado a finales de los años 50 por la compañía estadounidense Lockheed. El primero de ellos voló en diciembre de 1957 y el modelo entró en operación al cabo de un año. Lockheed respondió a la petición de la U.S Navy para un nuevo avión de patrulla que sustituyese al Lockheed P2-V Neptune.

El P-3 A Orión, versión militar del avión Electra, entró en servicio en la armada estadounidense a mediados de 1962. El avión tiene cuatro turbopropulsores que le dan una velocidad comparable a los caza turbopropulsados, o incluso a jets lentos como el A-10 Thunderbolt.

La primera versión de producción, designada P3V-1 voló por primera vez el 15 de abril de 1961, pero cuando se hicieron las primeras entregas, en 1962, la denominación se unificó a P.3.

El esquema de colores de los P.3 españoles ha cambiado desde el blanco y gris de los años 1960, pasando por el gris de baja visibilidad de los años 1980, hasta el actual color crema brillante de los aviones que serían entregados a partir de 2012.

Los P.3 españoles no se tiene previsto sustituir por otro modelo hasta antes del 2025.



Características generales:

-Tripulación: de 6 a 18 tripulantes

-Longitud: 35,6m

-Envergadura: 30,4m

-Altura: 11,8m

-Superficie alar: 120,8 metros cuadrados

-Peso vacío: 35.000kg

-Peso cargado: 61.400kg

-Peso útil: 26.400kg

-Peso máximo al despegue: 64.400kg

-Planta motriz:

4x turbohélice Allison T56-A-A14 de 3.430 kW cada uno.

4x Hélices cuatripala Hamilton Standard de 4.11m de diámetro.

Rendimiento:

- Velocidad máxima operativa (Vmo): 750Km/h (466MPH; 405kt)
- Velocidad crucero (Vc):610 Km/h (379MPH; 329kt)
- Alcance en ferry: 8.944 Km (4.829nmi; 5.558 mi)
- Techo de servicio: 8.626 m (28.300ft)
- Régimen de ascenso: 16 m/s (3.140ft/min)
- Carga alar: 530Kg/m²
- Potencia/peso: 60 W/kg

Armamento:

- Puntos de anclaje en las alas: incorpora 10 pilones subalares con capacidad para cargas de armamento de 500 Kg. en los pilones exteriores y 1.000 Kg en los demás. En estas estaciones, el P.3 español puede cargar:

- Cohetes
- Bombas o cargas de profundidad
- Minas

- Bahía de bombas: Interna con capacidad para cargas de armamento hasta un total de 2.400Kg

- Torpedos
- Bombas o cargas de profundidad
- Minas
- Balsas salvavidas

El último vuelo:

El día 9 de Agosto de 2012 y con un vuelo de apenas dos horas, el avión P.3A-03 (22-22), realizaba su último servicio en activo para el ejército de aire, dejando tras de sí, una amplia gama y muy variada historia de misiones nacionales e internacionales, principalmente en las denominadas Centinela Indico y Atalanta.

En la primera operación, el avión realizó 66 misiones, invirtiendo en ellas unas 500 horas de vuelo, y en la segunda, la Atalanta, efectuó 238 misiones con más de 1.900 horas de vuelo.

COOPERACIÓN INTERNACIONAL

La Base Aérea de Morón y el Ala 11 es la cuna de la tradición de tres Bases; la Base Aérea de La Parra (Jerez), Base aérea de Manises (Valencia) y la propia de Morón. Además, es la clave donde se mezclan las más importantes tradiciones del ejército del Aire formadas por las Unidades que han mantenido a través de los años las más puras virtudes de la Fuerza Aérea: La Caza, comenzada por el legendario García Morato y continuada por la Escuela de Caza de Morón, y por la Base Aérea de Manises y sus unidades.

En la propia historia del Ala 11 subyace un **espíritu de cooperación**. Esto puede verse de forma muy clara en el papel que juegan las Fuerzas Armadas Españolas en la defensa aérea de la OTAN. En ese sentido, España apoya la misión de Policía Aérea de la OTAN en los países bálticos (BAP). El Cuartel General Supremo de las fuerzas Aliadas en Europa (SHAPE) solicitó formalmente a España, el 3 de junio de 2014, que considerase aportaciones a la OTAN para reforzar la BAP. A finales de diciembre de 2014 se desplazaron cuatro cazas C-16 “Eurofighter” pertenecientes al Ala 11 del Ejército del Aire que, junto con el personal de mantenimiento del Escuadrón de Apoyo al Despliegue y del Grupo Móvil del Control Aéreo (GRUMOCA) forman, en enero de 2015, el destacamento aéreo táctico “Ámbar”, con un total de 113 efectivos.

La misión de policía aérea de los aviones españoles está dirigida por el Mando del Componente Aéreo de la OTAN (AIRCOM) desde Ramstein (Alemania), y refuerza el espacio aéreo de la Alianza en los alrededores del mar Báltico. El destacamento 'Ámbar' está formado por 114 militares, entre pilotos, personal de mantenimiento, comunicaciones, controladores, inteligencia y sanidad. El jefe de este destacamento español es el teniente coronel Enrique Fernández. Tanto los aviones como la mayoría del personal pertenecen al Ala 11, de la base aérea de Morón de la Frontera.

Esta unidad dispone actualmente de 25 'Eurofighter'. Los aviones se encuentran en la base aérea de Ämari (Estonia), a unos 40 kilómetros de la capital, Tallín siempre en alerta (QRA, por sus siglas en inglés 'Quick Reaction Alert') bajo control operativo de la

OTAN, a través del Centro de Operaciones Aéreas Combinadas (CAOC) de Uedem (Alemania). Esta alerta la mantienen de forma permanente dos aviones, por periodos de una semana de duración. También se realizan misiones de adiestramiento para conservar el estado de alistamiento de las tripulaciones.

Hasta la fecha, el destacamento ha realizado 108 salidas, con más de 160 horas de vuelo. La misión de policía aérea, con una duración de aproximadamente cuatro meses (del 1 de enero al 4 de mayo de 2015), consiste en asegurar la integridad del espacio aéreo de la Alianza Atlántica y proteger a las naciones aliadas de posibles ataques. Además, son responsables de mantener el espacio aéreo seguro de forma que pueda ser utilizado y transitado por el tráfico aéreo comercial. La misión de la en los Países Bálticos se inició en abril de 2004 y se ha mantenido hasta la actualidad de forma ininterrumpida. Las Naciones Aliadas rotan periódicamente al mando de esta misión, cuyo objetivo es la defensa del espacio aéreo de Estonia, Lituania y Letonia.

En la actualidad, además de los cuatro Eurofighter españoles, Italia tiene cuatro Eurofighter en Lituania, junto a cuatro MiG-29 polacos, y en Polonia Bélgica tiene desplegados cuatro F-16. Según el teniente coronel y el personal de mantenimiento, el Eurofighter se comporta en el frío de Estonia incluso mejor que en el calor de Morón. Aunque algunas salidas se suspendieron, todas salvo una por una avería se han debido a las condiciones meteorológicas.

Operation Active Endeavour (OAE)

La OAE es otro buen ejemplo del importante papel que desarrolla el Ala 11 en colaboración con nuestros aliados. Se trata de una operación naval de la OTAN contra el terrorismo que se ejecuta desde el 2001 en todo el Mediterráneo y representa la primera respuesta de la Alianza Atlántica en caso de que algún riesgo se materialice en amenaza. La contribución española se materializa año por año, comprometiendo medios navales de la Armada y aviones del Ejército del Aire, que se ofrecen como aportación nacional a la Operación en las Conferencias de Generación de Fuerzas.

En 2014, España participó con aviones de Patrulla Marítima (P-3 Orión) o de Vigilancia Marítima (D4 CN-295) del Ala 11, que realizan cuatro vuelos al mes.

EPÍLOGO:

LAS ALAS DEL CORAZÓN

Quienes buscan valores auténticos en un mundo en crisis, quienes buscan respuestas humanas en medio de la decadencia moral, siempre pueden acudir al Ejército. El Ejército, cada uno de sus hombres, es el referente para los que quieren dar lo mejor de sí mismos por los demás y defender un ideal.

En estas líneas puede resumirse el mensaje de esta investigación. El objetivo de este trabajo escolar era conocer a fondo el funcionamiento de uno de los cuerpos más prestigiosos del Ejército del Aire y las Fuerzas Armadas Españolas, el Ala 11. El conocimiento de este mundo supone un revulsivo para todos los que se acerca a él, como ha ocurrido con los participantes de este trabajo.

En el Ala 11 encontramos un ejemplo de compañerismo y de espíritu de equipo, un ejemplo de profesionalidad y excelencia, un ejemplo de servicio a los demás y de compromiso con las libertades, un ejemplo de valor, un ejemplo de humildad y sacrificio, en suma, un ejemplo.

El trabajo de los hombres y mujeres del Ala 11 es un orgullo para los que aman a su país; es una demostración de que podemos ser mejores, como personas, como colectivo, si ponemos lo mejor de cada uno en cada cosa que hacemos.

El espíritu y la fuerza de estos hombres y mujeres vuela muy alto. **Los que desean que su alma emprenda el vuelo, tienen al Ejército del aire y a los hombres del Ala 11.**

