



DE LA **DÍA** **FIESTA** **NACIONAL**



GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE DEFENSA

EL DÍA DE TODOS

#DiadeTodos



INDICE

Ley que establece el Día de la Fiesta Nacional	3
Real Decreto que regula los actos del Día de la Fiesta Nacional	4
Secuencia de actos	5
Unidades que participan en el homenaje a la bandera	6
Composición del desfile aéreo	7 a 9
Composición del desfile terrestre	10 a 14
Unidad motorizada	10
1ª Agrupación a pie	10
2º Agrupación a pie	12
3º Agrupación a pie	12
4ª Agrupación a pie (paso específico)	13
Unidades a caballo	14
Historial Unidades	15
Otros actos conmemorativos	127

22831 LEY 18/1987, de 7 de octubre, que establece el día de la Fiesta Nacional de España en el 12 de octubre.

JUAN CARLOS I,

REY DE ESPAÑA

A todos los que la presente vieren y entendieren,

Sabed: Que las Cortes Generales han aprobado y Yo vengo en sancionar la siguiente Ley:

EXPOSICION DE MOTIVOS

La conmemoración de la Fiesta Nacional, práctica común en el mundo actual, tiene como finalidad recordar solemnemente momentos de la historia colectiva que forman parte del patrimonio histórico, cultural y social común, asumido como tal por la gran mayoría de los ciudadanos.

Sin menoscabo de la indiscutible complejidad que implica el pasado de una nación tan diversa como la española, ha de procurarse que el hecho histórico que se celebre represente uno de los momentos más relevantes para la convivencia política, el acervo cultural y la afirmación misma de la identidad estatal y la singularidad nacional de ese pueblo.

La normativa vigente en nuestro país a este respecto se caracteriza por una cierta confusión, al coexistir, al menos en el plano formal, distintas fechas como fiestas de carácter cívico o exclusivamente oficial.

Se hace conveniente, por lo tanto, una nueva regulación para dotar inequívocamente a una única fecha de la adecuada solemnidad.

La fecha elegida, el 12 de octubre, simboliza la efemérides histórica en la que España, a punto de concluir un proceso de construcción del Estado a partir de nuestra pluralidad cultural y política, y la integración de los Reinos de España en una misma Monarquía, inicia un período de proyección lingüística y cultural más allá de los límites europeos.

La presente Ley trata de subrayar, a través de la decisión de los legítimos representantes del pueblo español, la especial solemnidad de la fecha.

Artículo único.

Se declara Fiesta Nacional de España, a todos los efectos, el día 12 de octubre.

DISPOSICION DEROGATORIA

Quedan derogados los Reales Decretos 1358/1976, de 11 de junio, y 1728/1977, de 11 de julio.

DISPOSICION FINAL

La presente Ley entrará en vigor el día de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Por tanto,

Mando a todos los españoles, particulares y autoridades que guarden y hagan guardar esta Ley.

Palacio de la Zarzuela, Madrid, a 7 de octubre de 1987.

JUAN CARLOS R.

El Presidente del Gobierno,
FELIPE GONZALEZ MARQUEZ

MINISTERIO DE DEFENSA

13927 REAL DECRETO 862/1997, de 6 de junio, por el que se regulan los actos conmemorativos del Día de la Fiesta Nacional de España, en el ámbito del Ministerio de Defensa.

Por Real Decreto 996/1978, de 12 de mayo, se estableció, con carácter anual, el Día de las Fuerzas Armadas, coincidiendo con la festividad de San Fernando, y se regularon los actos a celebrar en cada una de las Capitanías Generales, con especial énfasis en una de ellas cada año, en la que tendría lugar una parada militar y el homenaje a la Bandera de España.

Con el propósito de ampliar la resonancia de la efeméride y subrayar la identificación de los Ejércitos con el pueblo español, por Real Decreto 530/1987, de 10 de abril, se extendió la celebración simultáneamente a todo el territorio nacional, quedando configurado el Día de las Fuerzas Armadas como una jornada de encuentro y comunicación entre los ciudadanos civiles y militares, a tenor de lo establecido por la Constitución Española y el espíritu de las Reales Ordenanzas para las Fuerzas Armadas.

Posteriormente, las Cortes Generales aprobaron la Ley 18/1987, de 7 de octubre, por la que se estableció el Día de la Fiesta Nacional de España en el 12 de octubre, con la finalidad de recordar uno de los momentos más relevantes de nuestra historia.

La especial solemnidad de la fecha, subrayada por la decisión de los legítimos representantes del pueblo español, aconseja realzar en lo posible su conmemoración y buscar en la misma la plena integración de todos los elementos históricos y culturales que conforman la nación española.

En este sentido, por el presente Real Decreto se trasladan al día 12 de octubre los actos más significativos que se venían desarrollando anualmente el Día de las Fuerzas Armadas, al considerar que tal medida contribuirá notablemente a la consecución de ambos fines. Al mismo tiempo se resalta la identificación de las Fuerzas Armadas con la sociedad a la que sirven, uniendo el más brillante acto anual de las mismas a los demás de celebración de este día.

Todo ello sin perjuicio de que en el día de las Fuerzas Armadas y las festividades que por tradición, historia o costumbre vienen celebrándose por los distintos Ejér-

bitos, Armas, Cuerpos o Institutos, se desarrollen los actos internos que se programen por el Ministerio de Defensa.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Defensa y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 6 de junio de 1997,

DISPONGO:

Artículo 1. Uniformidad.

El día de la Fiesta Nacional de España, el personal militar vestirá de gala y, en el ámbito del Ministerio de Defensa, se procederá al engalanado general de los edificios y buques, en los que ondeará la Bandera Nacional.

Artículo 2. Parada militar y homenaje a la Bandera.

De acuerdo con las instrucciones que cada año se dicten al respecto, el Día de la Fiesta Nacional de España tendrá lugar una parada militar.

Asimismo, se llevará a cabo un solemne homenaje de respeto y exaltación a la Bandera de España, enseña de la Patria y símbolo de su unidad y de la convivencia nacional.

Artículo 3. Actividades complementarias.

En fechas próximas al día 12 de octubre se podrán celebrar actos de carácter cívico-militar y las unidades militares realizar ejercicios de adiestramiento y desarrollar actividades culturales, deportivas o de cualquier otra índole, con la programación y en la forma que se ordene, al objeto de propiciar que los ciudadanos conozcan mejor sus Fuerzas Armadas.

Disposición final primera. Facultades de desarrollo.

Se faculta al Ministro de Defensa para dictar cuantas disposiciones considere necesarias en desarrollo del presente Real Decreto.

Disposición final segunda. Entrada en vigor.

El presente Real Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid a 6 de junio de 1997.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Defensa,
EDUARDO SERRA REXACH

SECUENCIA DE ACTOS

11.00 horas.- Llegada de SS.MM. Los Reyes.

Son recibidos por el Presidente del Gobierno, D. Mariano Rajoy.

Seguidamente serán saludados por:

- El Ministro de Defensa, D. Pedro Morenés*
- La Presidenta de la comunidad autónoma de Madrid, Dña. Cristina Cifuentes*
- La Alcaldesa de Madrid: Dña. Manuela Carmena*
- El Jefe de Estado Mayor de la Defensa, almirante general D. Fernando García Sánchez*
- y la Presidenta de la Asamblea de Madrid, Dña. Paloma Adrados*

Honores Militares a SS.MM. Los Reyes.

Revista de S.M. El Rey al Batallón de Honores.

Saludo de SS.MM. Los Reyes a las autoridades.

Izado y Homenaje a la Bandera Nacional.

Homenaje a los que dieron su vida por España.

Desfile aéreo.

11.30 horas aprox. -Desfile terrestre.

Saludo de SS.MM. los Reyes a autoridades militares responsables y participantes en el Desfile

Despedida de SS.MM. Los Reyes.

13.00 horas aprox.-Arriado de la Bandera Nacional.

Unidades participantes en el homenaje a la bandera y a los que dieron su vida por España:

Agrupación de Honores de la **Guardia Real**

Patrulla Águila de la Academia General del Aire

COMPOSICIÓN DEL DESFILE

DESFILE AÉREO

Al mando del teniente general Eugenio Miguel Ferrer Pérez, Jefe del Mando aéreo de Combate.

Grupo 1: Mando, cuña de tres cazas.

- 1 EF-2000 del Ala 14. Mando del Desfile.
- 1 EF-2000 del Ala 11.
- 1 F-18 del Ala 12

Defensa y Control del Espacio Aéreo de Soberanía Nacional

Grupo 2: Formación mixta de cazas, un rombo de cuatro aviones.

- 2 aviones EF-2000 del Ala 11
- 2 aviones F-18 del Ala 12.

Grupo 3: Formación de cazas compuesta por cuatro aviones AV-8B Harrier de la 9ª escuadrilla de la **Armada**.

Grupo 4: Formación de reabastecimiento en vuelo.

- 1 avión Hércules del Ala 31.
 - 2 aviones F-18 del Ala 15.
- ***Proyección Exterior***

Grupo 5: Cuña de tres aviones.

- 3 aviones EF-2000 del Ala 14.
- Baltic Air Policing***

Grupo 6: dos aviones.

- 1 avión Hércules del Ala 31.
- 1 avión C-295 del Ala 35.

Misiones en África

Grupo 7: Operaciones EUNAVFORMED y ATALANTA.

- 1 avión P-3 Orión del Ala 11.
- 1 avión CN-235 VIGMA del Ala 49.

· Contribución a la Acción del Estado

Grupo 8: cuña de tres aviones.

- 1 avión B-707 del Grupo 47.
- 1 avión A-310 del Grupo 45.
- 1 avión Falcon 900 del Grupo 45.

Ébola y Nepal

Grupo 9: cuña de tres aviones

- 3 aviones Canadair del Grupo 43.

Lucha contra incendios

Grupo 10: SAR, cuña de tres aeronaves.

- 1 avión CN-235 VIGMA del Ala 48.
- 1 Helicóptero Súper Puma del Ala 48.
- 1 Helicóptero Puma del Ala 49.

Grupo 11: Aeronaves del **Ejército de Tierra**

- 2 Helicópteros Tigre del Batallón de Helicópteros de ataque I
- 3 Helicópteros EC-135 del Batallón de Helicópteros de Emergencias II y del Centro de Enseñanza de Helicópteros
- 3 Helicópteros Chinook del Batallón Helicópteros de Transporte V

Grupo 12 Formación compuesta por:

- 1 helicóptero SH-60B de la 10ª Escuadrilla de la **Armada**.
- 1 helicóptero SH-3D de la 5ª Escuadrilla de la **Armada**.
- 1 helicóptero AB-212 de la 3ª Escuadrilla de la **Armada**

Grupo 13: Aeronaves de la **Guardia Civil**

-1 avión CN-235 VIGMA

-4 helicópteros HU-26

Vigilancia marítima

Grupo 14:

-Patrulla Águila. 7 aviones C-101.

Sobrevuelo con los colores de la Bandera Nacional.

Elementos de Control Aéreo:

- Escuadrilla de Circulación Aérea Operativa (CAO nº 1).

-Puesto de Control del Mando Aéreo de Combate, establecido con medios del Escuadrón de Apoyo al Despliegue Aéreo.

-Equipo de tierra de la Patrulla Águila.

DESFILE TERRESTRE

1. Unidad motorizada

- Sección de motos de la **Guardia Real**
- Mando del desfile; General Jefe de la **Brigada de Infantería Paracaidista “Almogávares” VI**, D. **Juan Cifuentes Álvarez**,
- Estado Mayor de la **Brigada Paracaidista**
- Unidad de Veteranos de las Fuerzas Armadas y de la Guardia Civil
- Unidad de Reservistas Voluntarios

2. Unidades a pie

1ª Agrupación a pie:

Mando: **Capitán de Navío D. José María Núñez Torrente**,
Comandante Director de la Escuela Naval Militar, con sede
en localidad de Marín (Pontevedra).

Escuadra de gastadores de la **Guardia Real**
Unidad de música de la **Guardia Real**

Batallón de la **Guardia Real**

Mando y Plana Mayor de Mando
Compañía “Monteros de Espinosa” del Ejército de Tierra
Banderas y estandartes nacionales con sus escoltas
reglamentarias:

Bandera de la OTAN

Bandera Brasil

Guardia Real

Academia General Militar

Brigada Paracaidista

Escuela Naval Militar

Agrupación de Infantería de Marina de Madrid

Academia General del Aire

Agrupación del Cuartel General del Ejército del Aire

Academia de Oficiales de la Guardia Civil

Compañía “Mar Océano” de Infantería de Marina
Escuadrilla “Plus Ultra” del Ejército del Aire

Batallón de alumnos de la Armada

Escuadra de gastadores

Mando y Plana Mayor de Mando

Brigada de guardiamarinas de la **Escuela Naval Militar**

Brigada de alumnos de la **Escuela de Suboficiales de la Armada**

Escuadrón de alumnos del Ejército del Aire

Escuadra de gastadores

Mando y Plana Mayor de Mando

Escuadrilla de cadetes de la **Academia General del Aire**

Escuadrilla de alumnos de la **Academia Básica del Aire**

Batallón de alumnos del Ejército de Tierra

Escuadra de gastadores

Mando y Plana Mayor de Mando de la **Academia General Militar**

Compañía de cadetes de la **Academia General Militar**

Compañía de alumnos la **Academia General Básica de Suboficiales**

Batallón mixto de alumnos de la Guardia Civil

Escuadra de gastadores.

Mando y Plana Mayor de Mando

Compañía de alféreces cadetes de la **Academia de Oficiales de la Guardia Civil**

Compañía guardias alumnos de la **Academia de Guardias y Suboficiales**

2ª Agrupación a pie

Coronel del Ejército del Aire, Pedro José García Cifo,
Jefe del Grupo de Seguridad de la Agrupación del
Cuartel General del Ejército del Aire de Madrid.

Batallón mixto de la **Armada**

Escuadra de Gastadores

Mando y Plana Mayor de Mando

Compañía de la **Agrupación de Infantería de
Marina de Madrid**

Brigada de marinería de Unidades de la **Flota** de
la Base Naval de Rota

Escuadrón del **Ejército del Aire**

Escuadrilla de Honores de la **Agrupación del
Cuartel General del Aire**

**Escuadrilla del Escuadrón de Zapadores
Paracaidistas del Ejército del Aire**

Compañía de la **Unidad Militar de Emergencias**

**Compañía del Grupo de Reserva y Seguridad Nº1 de
la Guardia Civil** con sede en Valdemoro (Madrid)

3ª Agrupación a pie

Coronel Jesús Arenas García, Jefe del Regimiento de
Infantería “Inmemorial del Rey” nº1, con sede en el
Cuartel General del Ejército de Tierra

Batallón del **Regimiento de Infantería**

“Inmemorial del Rey” nº 1

Escuadra de gastadores

Banda, mando Plana y Mayor de Mando

2 compañías

Batallón de la Brigada Paracaidista

Escuadra de gastadores de la **Brigada**

Paracaidista

Banda de música de la **Brigada Paracaidista**

Mando y Plana Mayor de Mando

2 Baterías del Grupo de Artillería Paracaidista

1 Compañía de la Bandera “**Roger de Flor**” **Iª de Paracaidistas**

Batallón Mixto del Ejército de Tierra

Escuadra de gastadores de la Brigada Acorazada XII

Compañía de la Brigada Acorazada XII

Compañía de Esquiadores-Escaladores de la Jefatura de Tropas de Montaña

Compañía de Mar con 2 secciones de Ceuta y 1 de Melilla

4ª Agrupación a pie (paso específico).

Coronel Antonio Esteban López, Jefe del Tercio “*Don Juan de Austria*” 3º de la Legión, ubicado en Viator (Almería).

Escuadra de gastadores con mascota

Banda de cornetas y tambores de la Brigada de la Legión

Unidad de Música de la **Brigada de La Legión “Alfonso XIII”**

Bandera de La Legión

Mando y Plana Mayor de Mando

Una Batería del Grupo de Artillería de la Brigada de la Legión

Una Compañía Mixta compuesta por la Bandera del Cuartel General y del Grupo Logístico de la Brigada de la Legión

Grupo de Regulares de Melilla nº 52

Escuadra de Gastadores y Banda de guerra del

Grupo de Regulares Melilla nº 52

Mando y Plana Mayor de Mando

2 compañías del Tabor “Alhucemas” **Grupo de Regulares nº 52**

3. Unidades a caballo

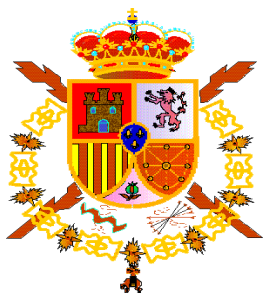
Sección hipomóvil de la **Batería Real**

Mando: Jefe Batería Real

Sección ligera con 3 piezas hipomóviles con tiro de a seis y 3 carrillos de munición con tiro de a cuatro

Escuadrón de Caballería de la Agrupación de Reserva y Seguridad de la Guardia Civil

GUARDIA REAL



Desde tiempos inmemoriales las Reales Personas han armado a un grupo de sus más fieles servidores para su protección y servicio. En España con las monarquías hispano-godas aparecen ya las primeras Guardias Reales. Quizá la más famosa de las guardias que aparecen en la Edad Media sea la de los Monteros de Espinosa, nacida en el Condado de Castilla en los albores del siglo XI y que durante mil años custodió a nuestros monarcas. Posteriormente los primeros Trastámara instaurarían guardias como las de los “Catafractos” o la de los “Cien Continuos”.

Tras la muerte de la Reina Isabel y como consecuencia de los atentados sufridos en Valladolid y Barcelona, en el año 1504, acordó el Rey Católico crear la “Guarda de Alabarderos”. Vestían a la suiza con “sayos medio colorados y medio blancos” y portaban alabardas, arma de origen danés introducida en España por la infantería suiza al servicio de los Reyes Católicos durante la toma de Granada. Este es el origen de la Guardia Real, unidad que lleva más de 500 años al servicio de la Corona de una forma casi continuada, exceptuando los periodos interregnos.

Con los reyes de la Casa de Austria, durante los siglos XVI y XVII, la organización de las Tropas de Casa Real permanece prácticamente constante y compuesta por la Guardia Española de Alabarderos, la Guardia Alemana de Alabarderos y los Archeros de la Cuchilla. El total de efectivos no pasó de los 400 hombres a excepción de los cortos periodos en que los “Guzmanos” y la “Guardia de la Chamberga” tuvieron la consideración de Regimientos de Guardia Real.

En el Siglo XVII, con la llegada de Felipe V, cambia el concepto de Guardia Real. Siguiendo el modelo francés se forman unas tropas de élite en número suficiente para cumplir un triple objetivo: custodiar a la persona del Rey y la Real Familia, sostener los derechos del trono interviniendo en los enfrentamientos internacionales que se estaban desarrollando con motivo de la Guerra de Sucesión y servir de modelo y estímulo al ejército.

Se unifican las guardias de alabarderos procedentes de la etapa anterior y se crean nuevas unidades como las compañías de Guardia de Corps o los regimientos de Reales Guardias de Infantería Española y Walona.

Aunque tras la Guerra de la Independencia y una vez finalizado el denominado “Trienio Liberal”, Fernando VII concede la consideración de Tropas de Casa Real a un gran número de unidades, la responsabilidad de su protección inmediata sigue recayendo en los alabarderos y en los Guardias de la Real Persona, unidad montada que sustituyó a los Guardias de Corps.

Durante el reinado de Isabel II se realizan sucesivas modificaciones en la organización de la Guardia Real quedando finalmente compuesta por el Cuerpo de Reales Guardias Alabarderos y el Escuadrón de Guardias de la Reina. Durante los reinados de Alfonso XII y Alfonso XIII, esta organización se mantiene vigente con cambios en la denominación de la unidad de caballería que se convierte en el Escuadrón de Escolta Real, desapareciendo durante el período de la II República.

Creada la Casa de S.M. el Rey en noviembre del año 1975, por orden de 31 de diciembre del mismo año se crea el Regimiento de la Guardia Real; distintos decretos modifican su estructura y finalmente quedará establecido su nombre actual: Guardia Real.

Estas diferentes organizaciones han mantenido a lo largo de la historia dos aspectos comunes, la misión de guarda y custodia a las Reales Personas y el sentido de fidelidad, afán de servir y espíritu de sacrificio que siempre calificaron el modo como los Guardias Reales españoles sirven a sus reyes.

Este pasado trae consigo un constante proceso de modernización para un mejor y eficaz servicio. Tradición y modernidad son características de esta unidad, pues aun manteniendo las tradiciones y el espíritu de siempre, las necesidades del servicio obligan a operar con estructura, procedimientos y medios de vanguardia.

Dependiente del Cuarto Militar de la Casa de S.M. el Rey, la Guardia Real es la unidad militar al servicio de S.M. el Rey. La Casa de S.M. el Rey tiene como misión: servir de apoyo a S.M. el Rey en cuantas actividades se deriven del ejercicio de sus funciones como jefe de estado.

Para contribuir a la misión general de la Casa, la Guardia Real tiene encomendada la ejecución de los siguientes cometidos esenciales:

- Proporcionar el servicio de guardia militar, rendir honores y dar escoltas solemnes a S.M. el Rey y a la Familia Real, prestando análogos servicios a los jefes de estado extranjeros, cuando se ordene.
- Apoyar a la Casa de S.M. el Rey.

Organización

La Guardia Real cuenta con un Estado Mayor, una Unidad de Música y cuatro Grupos (unidad tipo batallón).

- Grupo de Escoltas.
- Grupo de Honores.
- Grupo de Logística.
- Grupo de Apoyo.

Unidades que participan

- Sección de Motos.
- Unidad de Música.
- Sección Hipomóvil de la Batería Real.
- Escuadrón de Escolta Real (Escolta Solemne).
- Grupo de Honores compuesto por:
 - Compañía "Monteros de Espinosa" (Ejército de Tierra).
 - Compañía "Mar Océano" (Infantería de Marina).
 - Escuadrilla "Plus Ultra" (Ejército del Aire).

Escudo de la unidad



Guardia Real



Casa de S.M. el Rey

Uniforme de Gala Básico

Es un uniforme de época, réplica de los uniformes que en tiempos del Rey Alfonso XIII utilizaba el ejército español. En él se encuentran elementos de los uniformes de Infantería, Artillería e Ingenieros, pero es una mezcla de ellos sin ser ninguno en particular.

Se aprobó en 1976, apareció en público por primera vez en el desfile del Día de las Fuerzas Armadas del mismo año.



Material destacado que desfila



Moto Harley Davidson (Electra GlidePolice)

- 1340 FLT / 1 (FLHTP - i).

- Tara: 340 Kg.
- 2 cilindros, 1338 c.c./65 Kw.

Cañones Schneider

- Calibre 75/28.
- Año 1906.
- Fabricados en Trubia (Asturias) y Sevilla.
- Tirados por caballos hispano-bretones.

LA PATRULLA ÁGUILA

En mayo de 1985 se creó la Patrulla Águila, una de los más importantes escuadrones acrobáticos de Europa, que tiene su sede en esta Academia. Al comienzo estaba compuesta por cinco aeronaves, uniéndose posteriormente dos más. El sistema de humos se incorporó en el año 1992, coincidiendo con la inauguración de la Exposición Universal celebrada en Sevilla en ese mismo año.

Fomentar el espíritu aeronáutico, contribuir al prestigio del Ejército del Aire demostrando el entrenamiento de sus componentes en el vuelo en formación. Dar ejemplo de disciplina en vuelo y finalmente, promocionar la industria aeronáutica española, además de dar realce a importantes manifestaciones de la vida regional, nacional e internacional, son los objetivos que se plantearon inicialmente y que hoy en día, después de TREINTA temporadas, se mantienen vigentes.

En 1995 se celebró un festival aéreo en San Javier con motivo del 10º Aniversario de una, todavía entonces, joven Patrulla. Los días 5 y 6 de junio de 2010 se conmemoró el XXV aniversario de la Patrulla Águila, realizándose una jornada de puertas abiertas y un festival aéreo en el que participaron casi la totalidad de aviones del Ejército del Aire, así como la patrulla acrobática italiana “Frecce Tricolori”, eventos que contaron con la presencia de numeroso público y notable repercusión mediática.

Este año 2015 se celebra el 30 aniversario de la Patrulla. El “Diario de Operaciones de la Patrulla Acrobática de la Academia General del Aire”, del 5 de junio de 1985 decía: “El día cuatro de junio de mil novecientos ochenta y cinco, a primeras horas de la tarde, despegó de San Javier la formación Águila compuesta por cinco aviones C-101”. De esta manera comienza la singladura de la Patrulla Águila, decana de las patrullas españolas, en una travesía que se

extiende ya a lo largo de tres décadas. Atrás queda aquella primera exhibición del viernes 14 de junio de 1985 en la Base Aérea de Jerez, o la primera salida internacional que tuvo lugar el viernes 18 de julio de 1986 en Koksijde, Bélgica.

Merced a la callada labor de un sinfín de personas, la Patrulla Águila ha alcanzado el nivel de prestigio del que ahora disfruta. Durante estos 30 años se ha ido pasando de generación en generación el testigo del trabajo en equipo, la excelencia de todos los profesionales que han ayudado a su consagración como fiel reflejo del buen hacer de las Fuerzas Armadas y la cristalización de una ilusión cuya llama a día de hoy luce más brillante que nunca.

Han sido el esfuerzo y la entrega voluntaria de estos miles de profesionales los que han llevado en volandas a la Patrulla Águila a lo largo de estos seis lustros de acrobacias. En ellos se han vivido momentos entrañables, pero a la vez otros más complejos que se han superado gracias al tesón y la profesionalidad de estos hombres y mujeres.

B.A de ALBACETE y ALA NÚMERO 14



La Base Aérea de Albacete nace en Abril de 1929 como aeródromo de la Escuela Civil de Pilotos de la Compañía Española de Aviación. Por orden del Gobierno de la República permanece desactivada desde 1932 hasta 1936.

Durante la Guerra Civil española se establece en ella el Estado Mayor de la Aviación Republicana. Además, se utiliza como centro de recepción y distribución de los aviones de procedencia soviética.

Finalizada la contienda, en 1939, la Base pasa a pertenecer al Ejército del Aire, organizándose en ella, todavía con “KATIUSKAS” de procedencia rusa, la 13ª

Escuadrilla Estratégica. Le suceden otras unidades similares, con aviones “JU-88”, hasta 1962, año en que los bombarderos abandonan la Base para dar entrada a las Unidades de la Aviación de Transporte.

El Ala 37 y los aviones “DC-3” y “CARIBOU” constituirán el núcleo de esta Unidad de Transporte hasta que en 1974 ceda el puesto a la aviación de combate, trasladándose esta Unidad a la Base Aérea de Valladolid, y creándose una nueva que pasará a denominarse Ala-14.

ALA NÚMERO 14

El Mando crea de esta forma una nueva Unidad, el Ala-14, la cual quedará situada en la Base Aérea de Albacete y estará destinada a operar el nuevo material recientemente adquirido, el “MIRAGE F.1” (C-14 según denominación nacional), cuyos primeros aviones se recibirán en la Base *el 18 de Junio de 1975*.

La llegada del nuevo sistema de armas y su nueva misión, determinó la necesidad de transformar profundamente la Base con nuevas instalaciones, obras y servicios, que se han ido ampliando y completando a lo largo de los años adaptándose a los requerimientos de operación del Mirage.

El Mirage F-1 se mantuvo en servicio como única plataforma del Ala-14 hasta Mayo de 2012, momento en el que se incorporan los primeros Eurofighter (C-16), destinados a sustituir los Mirage F-1 como material de la Unidad, los cuales serán retirados de servicio en Junio de 2013.

Desde entonces, el Ala-14 se ha adaptado, tanto en personal como en material, a las condiciones y necesidades que requiere la operación del, prácticamente recién llegado, C-16, alcanzando en un reducido periodo de tiempo, a pesar de las dificultades que presenta el cambio a un material tecnológicamente tan avanzado, el nivel de operatividad que se requiere de una Unidad de primera línea del Ejército del Aire.

Actualmente el Ala 14, bajo dependencia orgánica del Mando Aéreo de Combate, participa en todos los principales Ejercicios de carácter nacional, así como aquellos internacionales para los que se la designa, siendo además una de las Unidades del Ejército del Aire con que cuenta la Alianza de forma permanente para la defensa del sur de Europa.

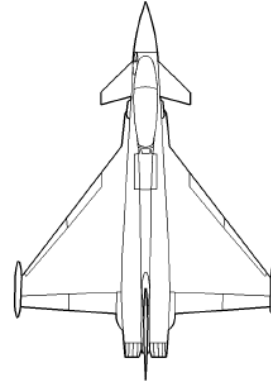
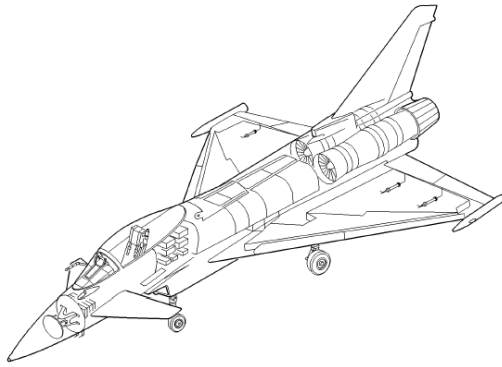
Dentro del esfuerzo operativo derivado del Plan Estratégico Conjunto, el Ala 14 tiene como misiones asignadas, en tiempo de paz, acciones de vigilancia y policía aérea del espacio aéreo de soberanía nacional, así como misiones de defensa aérea; en situaciones de crisis o guerra, le corresponderá llevar a cabo las operaciones ordenadas por el MANDO.

HITOS IMPORTANTES

- ✓ Creación del ALA-14 con el 141 Escuadrón en junio de 1974
- ✓ Llegada de los primeros aviones Mirage F-1 en junio de 1975
- ✓ Primer servicio de alarma en enero de 1977
- ✓ Creación del segundo Escuadrón del Ala-14, el 142, en abril de 1980
- ✓ Primeras 100.000 horas de vuelo F-1 en Noviembre de 1991
- ✓ Entrega de aviones Mirage F-1 al Ala 11 (Manises) en octubre de 1992
- ✓ Comienzo programa de modernización F-1 en febrero de 1996
- ✓ Incorporación aviones Mirage F-1 del Ala 11 y del Ala 46 entre octubre de 1988 y marzo de 1999, quedando como única Unidad del Ejército del Aire con Mirage F-1.
- ✓ Entrega del primer avión Mirage F-1 modernizado en febrero de 1999
- ✓ Ejercicio "Cope Thunder" en Alaska en julio y 150.000 h. voladas en agosto de 2002.
- ✓ Obtiene el Certificado de Gestión Medio Ambiental por la empresa AENOR en septiembre de 2003.
- ✓ Envío primer Contingente nacional para la Operación de Policía Aérea en los Países Bálticos de julio a diciembre de 2006, alcanzándose 175.000 horas de vuelo en diciembre de ese mismo año.

- ✓ Inauguración del Programa de Liderazgo Táctico (TLP) en octubre de 2009, situado hasta la fecha en la Base Aérea de Florennes (Bélgica), quedando establecidas sus instalaciones dentro de la Base de Albacete, la cual proporciona apoyo para la realización de los diferentes cursos.
- ✓ En mayo de 2011, dio comienzo el Curso de Transformación al C-16 Eurofighter, para Oficiales, y el Curso de Instrucción de Mantenimiento del C-16, para Suboficiales, en la Base Aérea de Morón, y en agosto se iniciaron las obras para la implantación del C-16: reforma de hangares para instalación del simulador y obras de adecuación de la pista de vuelo.
- ✓ Mayo de 2012, implantación del nuevo sistema de armas C-16, Eurofighter Typhoon.
- ✓ En octubre de 2012 se realizó la última alarma programada del C-14M
- ✓ En febrero de 2013, se realizó la primer servicio de alarma "QRA" programado del C-16.y la recepción del simulador de vuelo del C-16.
- ✓ Del 22 a 24 de junio, se celebrarán los actos conmemorativos con motivo del fin de vida operativa del Mirage F-1M con casi 200.000 Horas de Vuelo, incluyendo una jornada de puertas abiertas.
- ✓ En Junio de 2014, se participa en el ANATOLIAN EAGLE (Turquía), siendo el primer Ejercicio Internacional de gran entidad en la que el Ala-14 participa con el C-16.
- ✓ En enero de 2015 el Ala 14 desplegó en Lituania en el marco de la operación Baltic Air Policing de la OTAN.

CARACTERÍSTICAS DEL C-16



El avión:

El EF-2000 es un avión de caza de última generación, con unas características que lo posicionan entre los mejores en servicio en su clase. Su principal misión es el combate aéreo, pero también puede llevar a cabo misiones Aire-Suelo. El armamento primario son misiles SRAAM y MRAAM (corto y medio alcance). Las cargas externas van montadas en trece estaciones, tres de las cuales pueden ser usadas para los tanques de combustible. Puede llevar hasta diez misiles A/A o usar siete puntos para munición A/S al mismo tiempo que monta seis misiles A/A. También tiene un cañón Mauser de 27 mm.

Motores:

El avión está propulsado por dos motores turbofan Eurojet EJ200 MK 101 con postcombustión de 180 Kn (40.000lbs) de empuje. La tecnología y empuje de estos motores, junto con las características aerodinámicas y el peso del avión, permiten que pueda mantener vuelo supersónico sin necesidad de emplear la postcombustión (también conocido como capacidad de “supercrucero”), algo fuera de al alcance de la mayor parte de los cazas en servicio a nivel mundial.

Dimensiones:

Envergadura 11.09 metros

Longitud 15.97 metros

Altura 5.29 metros

Superficie alar: 50 m²

Pesos:

Básico en vacío: 11.500 Kg

Básico al despegue config. A/A: 17.200 Kg

Al despegue config A/A + 3 tanques: 20.100 Kg

Max. al despegue: 20.800 Kg

Sistema de Mandos de Vuelo (FCS):

El FCS es un sistema de control de vuelo digital cuádruple “fly-by-wire” (controlado por computadoras), el cual permite un manejo libre sin riesgo de sacar el avión de su envolvente de vuelo o producirle daños estructurales. Como resultado el EF2000 es un avión muy resistente a la vez que mantiene un alto grado de agilidad.

Características:

Max. Velocidad: 2.0 Mach

Carrera despegue: <700 metros

Limite de G's: +9g / -3g

Tiempo de ascenso hasta 40.000 ft: 1.5 min.

Aviónica:

Cabina: La disposición de cabina comprende un Head Up Display (HUD) de gran angular, tres pantallas multifunción a color, Multifunction Head Down Displays (MHDD) y un panel de aviso de fallos dedicado, Dedicated Warning Panel (DWP).

Sistema de Navegación: El Sistema de Navegación proporciona una precisa posición y datos de vector velocidad más una pantalla de control de la ruta de vuelo basada en datos LINS+GPS.

Radar: El radar CAPTOR es el sensor primario del EF2000 para la detección, seguimiento y adquisición de objetivos. Es un radar muy avanzado, multimodo, de pulso doppler con alto grado de automatización para minimizar la carga de trabajo al piloto en combate aéreo.

BASE AÉREA DE MORÓN Y ALA 11

En 1940 comienzan las obras en el **Aeródromo Militar “Vázquez Sagastizábal”**, nombre original de la Base, constituyéndose al año siguiente la **Escuela de Caza** con material Fiat CR-32 “Chirri”. Esta Escuela funcionaría hasta 1956 cuando se crea el **Ala de Bombardeo Ligero núm. 7**, con material Heinkel 111. En 1959 se transforma en el **Ala de Caza núm. 5** dotada con aviones F-86 “Sabre”.

En 1970 se reciben los primeros **F-5 “Northrop”** que en base a los acuerdos con los Estados Unidos de América habían sido construidos por C.A.S.A. en su factoría de Getafe. En 1971 se constituye el **Ala Táctica núm. 21**, que operará estos aviones hasta 1992 en que son dados de baja. Durante estos años la Unidad sería considerada por la prensa especializada como la “Unidad operativa más entrenada de Europa” teniendo una destacada labor en las operaciones llevadas a cabo con motivo de la descolonización del Sahara. En 1992 y de forma provisional, material C-101 procedente de la Academia General del Aire y de la Base Aérea de Maticán llega a Morón para sustituir al F-5.

También en 1992 se reciben en Morón los aviones P.3 “Orion” de la desaparecida Ala 22 de la B.A. de Jerez de la Frontera (Cádiz) que se incorporarían como Grupo 22 del Ala 21. Y en 1995 el Grupo 21 comienza la transformación al F-18, volviendo los C-101 a sus bases de procedencia. En 1996 se reciben los primeros ocho aviones que tras ser revisados en la B.A. de Zaragoza se incorporan definitivamente a Morón y con los que el Grupo 21 comienza a ser operativo en 1997.

El 30 de julio de 1999, al cerrarse definitivamente la B. A. de Manises (Valencia), se cambia la denominación de **Ala 21 por Ala 11**, recibéndose el legado histórico y el guión original del legendario García Morato. El Ala 11 queda entonces dependiendo administrativamente del Mando Aéreo del Estrecho (MAEST).

El 27 de mayo de 2004 llegan, procedentes de las instalaciones de EADS-CASA en Getafe, los tres primeros aviones C.16 así como los primeros pilotos que forman el 113 Escuadrón de Conversión Operativa, y el personal especialista que ha realizado los correspondientes cursos de adaptación al nuevo material aéreo.

En la actualidad, se continúa con la recepción de nuevos aviones totalizando 29 aparatos entregados a la unidad, 18 pertenecientes a la Tranche 1 y 11 pertenecientes a la Tranche 2 capacitados para llevar a cabo las misiones de defensa aérea. Se están incorporando progresivamente pilotos y especialistas que completarán las dotaciones asignadas a los Escuadrones 111, 112 y 113 con que contará el Grupo 11. En el año 2008, se procedió a la activación del servicio de alerta, participando activamente en las misiones de defensa aérea asignadas al Ejército del Aire.

En la Base Aérea de Morón, además de las Unidades de Fuerzas Aéreas mencionadas, hay presencia norteamericana desde 1957; En la actualidad se encuentra el 496 ABS de la USAF.

La importancia estratégica de esta Base la hace prácticamente insustituible para las fuerzas de la USAF al ser punto básico de apoyo en sus operaciones por encontrarse prácticamente situada a mitad de camino entre Estados Unidos y Oriente Medio. Es, además, base de apoyo para todos los vuelos de la lanzadera espacial dadas las características de las instalaciones aeronáuticas y de la pista de aterrizaje, una de las más largas de Europa.

Además de lo anterior, la Base Aérea de Morón / Ala 11 cuenta con los siguientes Grupos:

GRUPO DE APOYO: Es responsable de todos los equipos, transportes, comunicaciones, ayudas a la navegación, meteorología etc., necesarios para que la Unidades pueda llevar a cabo sus misiones. Tiene como característica particular contar con una Sección de Erradicación de Aves, siendo la Base Aérea de Morón pionera en este servicio.

Es el responsable de todo el personal de la Unidad (aproximadamente 1300 personas entre hombres y mujeres) en materia orgánica, funcional y administrativa, así como del complejo Sistema de Seguridad, -tanto de personal como de material-, Sanidad, Servicio Eclesiástico, Acción Social etc.

GRUPO DE MATERIAL: Su función principal es el control de todo el material de la Unidad, tanto aéreo como terrestre. Engloba talleres, almacenes, material inventariable, fungible etc.

SECCIÓN ECONÓMICO ADMINISTRATIVA: Es el órgano asesor del Jefe de la Unidad en materia económica y financiera, actuando como órgano de contratación y gestión presupuestaria.

SECRETARIA GENERAL: Esta Sección actúa como coordinadora entre el Jefe de la Unidad y todos los Grupos que componen la misma. Es asimismo el órgano asesor de la Jefatura en cuestiones como relaciones públicas, redacción y promulgación de normas de régimen y funcionamiento interior, nombramiento de servicios para el desarrollo de las funciones y misiones asignadas a la Unidad, etc.

ALA 12

El Ala 12 se encuentra estacionada en la Base Aérea de Torrejón (Madrid). El origen del Ala 12 se encuentra en la primera unidad de aviones de combate que fue establecida en la B.A. de Torrejón justo después de su construcción: el 61 Escuadrón de Caza.

La construcción de la Base de Torrejón fue obra de los EE.UU. según los acuerdos bilaterales del Programa de Ayuda para la Defensa Mutua (MDAP). Fruto de estos acuerdos de Septiembre del 53, en el verano del 57 comenzaron a operar los primeros efectivos de la USAF.

El Ejército del Aire comenzó a recibir material e instrucción por parte de los americanos, que vino a paliar la precaria situación en la que se encontraba la defensa aérea nacional a principios de los cincuenta. Se recibieron un total de 270 F-86 Sabre, la gran mayoría de segunda mano, procedentes de distintas unidades de la USAF.

La primera unidad que recibió el nombre de Ala 12 no se encontraba en Torrejón, sino en la Base Aérea de Valenzuela (Zaragoza). La "primitiva" Ala 12 fue el resultado de una importante reorganización del EA llevada a cabo en abril de 1965, por la que el Ala de Caza nº 2 pasaba a llamarse Ala 12, y su escuadrón de Sabres, el antiguo 21 Escuadrón, recibía la nueva denominación de 121 Escuadrón.

La primera unidad de caza española con base en Torrejón fue el 61 Escuadrón, que se constituyó en la B.A. de Getafe en la primavera de 1958, con las últimas 8 unidades de F-86 que se habían recibido hasta la fecha. En mayo de 1959, la Base de Torrejón estaba lista para albergar a la primera unidad del Ejército del Aire, y el 61 Escuadrón trasladó sus Sabres de Getafe a Torrejón. Un mes más tarde, el Escuadrón pasa a llamarse Ala de Caza nº 6. El Ala de Caza nº 6 llegó a contar con 25 F-86F Sabre y 6 Lockheed T-33. Los Sabres de Torrejón se distinguieron por una banda blanca alrededor del morro y el GATO en la parte frontal derecha del fuselaje, si bien durante los años de servicio del F-86 en Torrejón este esquema no fue siempre fijo.

La reorganización de abril de 1965 hace cambiar el nombre de la Unidad y pasa a llamarse Ala 16, mientras que el Ala de Caza nº2 de Zaragoza pasa a denominarse Ala 12. Es entonces cuando se recibe un Escuadrón de los mejores interceptadores de la época, el ya mítico F-104G "Starfighter", que compone la Unidad junto al Escuadrón de F-86 del que ya se disponía.

En marzo de 1971, la Unidad adquiere la denominación Ala de Caza nº 12, a la vez que recibe el primer Escuadrón de F-4C "Phantom II" para relevar al "Sabre". El Ala núm. 12 quedaba entonces compuesta de dos escuadrones: el 121 (con material F-4 C) y el 104 (con F-104 G).

En 1972, se recibe el segundo Escuadrón de F-4C, sustituyendo a los F-104G y a finales de ese año se completa la dotación de la Unidad con la incorporación de un nuevo avión, el KC-97L, de reabastecimiento en vuelo.

En mayo de 1973, el Ala Núm. 12 quedaba estructurada con tres Escuadrones, los 121 y 122 con F-4C y el 123-K con los KC-97L, causando baja este último Escuadrón a finales de 1976.

El 5 de junio de 1978, el Municipio de Torrejón de Ardoz ofreció el primer Estandarte al Ala, siendo madrina S.M. la Reina Dña Sofía. En octubre de ese año, se incorpora al Ala una Escuadrilla de RF-4C, aviones de reconocimiento, integrándose éstos en el 122 Escuadrón. En enero de 1989, se produjo la incorporación de 8 RF-4C procedentes de la Guardia Nacional (EE.UU.), sustituyendo a los anteriores RF-4C.

En marzo de 1989, se dota a esta Unidad de un nuevo avión de combate, el F-18 "HORNET" (EF-18), en versiones monoplace y biplace, con un total de 36 aviones, que se van recepcionando a lo largo de ese año. Con esta incorporación, el Ala 12 se componía de tres escuadrones: 121 y 122 con material F-18 y 123 (Escuadrón de Reconocimiento Aéreo Táctico) con 8 RF-4C. A finales de 1995, con el segundo lote de 6 RF-4C, queda terminada la dotación de estos aviones. Entre 1995 y 2002, el Ala núm. 12 participó, junto con otras Unidades del Ejército del Aire, en el Destacamento Ícaro en la Base italiana de Aviano, en las operaciones de pacificación de la antigua Yugoslavia, participando activamente en las Operaciones de ataque real DELIBERATE FORCE (1995) y ALLIED FORCE (1999) sobre Bosnia-Herzegovina, y sobre Kosovo y Yugoslavia, respectivamente. Por estas acciones, el Destacamento Ícaro se hizo acreedor a una de las recompensas más importantes en tiempo de paz, la Medalla Aérea con carácter colectivo, ya que buena parte de su personal recibió recompensa de carácter individual con distintivo rojo o azul.

En octubre de 2002 queda desactivado el 123 Escuadrón, al ser dados de baja los RF-4C en el EA, y en noviembre de 2003 se alcanzaron las 100.000 horas de vuelo del avión EF-18 (en la actualidad más de 144.000), número de horas que habrían de sumarse a las 50.000 del Sabre, 17.000 del F-104 y 90.000 del Phantom. A finales de 2006, la Unidad supera una evaluación operativa de la OTAN, alcanzando, el 122 Escuadrón, la calificación de "Mission Capable".

En la actualidad, el Ala núm. 12 cumple el 25 aniversario de la llegada de los EF-18. Está integrada por dos Escuadrones (121 y 122), con aviones EF-18, con capacidad Aire/Aire y Aire/Superficie y con capacidad de realizar Reconocimiento Aéreo Táctico, gracias al pod RECCELITE.

El Ala 12 está mandada desde el mes de julio de 2014 por el Coronel D. Pablo Guillén García y es una de las Unidades más operativas del Ejército del Aire participando en la mayoría de los ejercicios organizados, tanto por los Mandos del E.A., como por los de la OTAN. Ejemplo de ello son los RED FLAG en el Desierto de Nevada y en Alaska (EE.UU.) o las operaciones Oddisey Dawn y Unified Protector en Libia en 2011. Hoy en día está compuesta por unas 600 personas, contabilizando personal de vuelo, sostenimiento y administrativos, tanto civiles como militares.

ALA 31

La creación del 301 Escuadrón tuvo lugar el **18 de diciembre de 1973** coincidiendo con la llegada del primer avión T-10 Hércules procedente de Estados Unidos a la Base Aérea de Zaragoza. Entregas posteriores completarían, a principios de 1980, los 12 aviones que componen actualmente la flota. En septiembre de 1978 se disolvió el 301 Escuadrón y se creó el Ala 31, nombre con el que sigue denominándose en la actualidad.

Desde su creación, el Ala 31 ha estado ubicada en Zaragoza, ciudad con la que está hermanada y prueba de ello es que en diciembre de 1979 el Ala 31 recibe su Estandarte, donado precisamente por la Ciudad y entregado en un solemne acto.

Los aviones Hércules T.10 / TK.10 del Ala 31, familiarmente conocidos como "Dumbos", son la espina dorsal del transporte aéreo militar español hasta la próxima llegada del Airbus A-400M. La Unidad está constituida por dos Grupos, el Grupo de Material (que realiza las revisiones y reparaciones y prepara las aeronaves para volar) y el Grupo de Fuerzas Aéreas (que vuela las misiones) compuesto por el 311 Escuadrón de Transporte y el 312 Escuadrón de Reabastecimiento en Vuelo.

El lema del Ala 31 "**lo que sea, donde sea y cuando sea**" refleja la filosofía de trabajo de los hombres y mujeres que la componen combinando misiones de todo tipo, desde apoyo aéreo logístico para despliegue de unidades y reabastecimiento en vuelo, a lanzamientos paracaidistas, operaciones aerotransportadas, asaltos aéreos, aeroevacuaciones, operaciones de búsqueda y salvamento, y transporte de ayuda humanitaria de emergencia.

El Ala 31 ha realizado desde su creación más de 178.052 horas de vuelo, transportando cerca de 1 millón de pasajeros, 141.865.206 Kg. de carga y se han trasvasado 37.036.330 litros de combustible en misiones de reabastecimiento en vuelo.

Desde que en febrero de 1.975 tuviera lugar el primer vuelo de ayuda humanitaria a Malí y Níger, una buena parte del esfuerzo realizado por el Ala 31 ha revertido en este tipo de misiones, en apoyo a zonas de catástrofes naturales, a Cruz Roja o Cooperación Internacional y en apoyo a la acción del Estado, así como a Naciones Unidas y a otros Organismos Internacionales, y en reconocimiento a las mismas, le fue concedida al Ala 31 en mayo de 1993 la Corbata del Mérito Civil para el Estandarte del Ala 31.

De entre todas las misiones de este tipo y de apoyo a situaciones de emergencia efectuadas se pueden mencionar las siguientes:

- Catástrofe del petrolero Urquiola. La Coruña - 1976
- Terremoto en Yugoslavia - 1979
- Cooperación en Guinea Ecuatorial 1979-1983. Se realizaron 46 misiones (1.339 horas de vuelo), transportando 10.508 pasajeros y 1.378 toneladas de carga.
- Terremoto en Argelia - 1980
- Terremoto de Méjico - 1985
- Erupción volcán Nevado del Ruiz - 1985
- Terremoto en El Salvador - 1986
- Terremoto de Tabriz (Irán) - 1990
- Ayuda al pueblo kurdo - 1991
- Huracán "George" y "Mitch", Centroamérica - 1998
- Terremoto en Turquía 1999
- Inundaciones en Mozambique - 2000
- Terremoto en El Salvador - 2001
- Terremoto en Irán - 2003
- Tsunami – Indonesia 2005
- Huracán "Katrina" – EEUU. 2005
- Huracanes "Wilma" y "Beta" – Centroamérica 2005
- Incendios en Galicia - 2006
- Apoyo logístico para la inmigración ilegal en Canarias - 2006
- Inundaciones en Filipinas –2006 (el destino más lejano al que ha volado la Unidad)
- Apoyo a la UME incendios Canarias y Valencia - 2007
- Destacamento en Nicaragua huracán "Félix"- 2007
- Terremoto en Haití – 2010. Se realizaron 5 misiones (191:30 horas de vuelo), transportando 256 pasajeros (AECID, UME y MINISDEF) y 183'5 toneladas de carga.

Pero como corresponde a una Unidad de Fuerzas Aéreas. Lo más destacable a lo largo de su historia ha sido la presencia del Ala 31 en zonas de conflicto, entre las que cabe destacar:

- EVACUACIÓN GUERRA CIVIL EN NICARAGUA (1979). Un T.10 fue desplegado a San José de Costa Rica para realizar vuelos entre dicha ciudad y Managua. Tras el ametrallamiento de un avión colombiano en fase de aproximación al aeropuerto de la capital nicaragüense, el Hércules español fue el único que permaneció en la zona, realizando 11 salidas en diez días, y evacuando a unas 1.500 personas de diversas nacionalidades. En los vuelos de ida a Nicaragua se transportó ayuda humanitaria

- UNTAG NAMIBIA - 1989. Entre los meses de septiembre y octubre un avión permaneció destacado durante 40 días. Se efectuaron 16 misiones de apoyo, volándose 835 horas, transportando 4.119 pasajeros y 1.250 toneladas de carga.
- CRISIS DEL GOLFO. OPERACIÓN DESERT STORM – 1ª GUERRA DEL GOLFO 1991. Desde agosto de 1990 hasta julio de 1991 el Ala 31 llevó a cabo un esfuerzo continuado en diversos tipos de misiones en la zona. Ello incluyó desde evacuaciones de ciudadanos españoles y extranjeros a apoyos para despliegues de las fuerzas de países aliados (EEUU, Reino Unido Y Francia) así como el sostenimiento del esfuerzo de los buques de la Armada destacados en el Golfo. Se realizaron más de 700 salidas, superando las 2.550 horas de vuelo.
- PROVIDE CONFORT TURQUIA-IRAN - 1991. Relacionada con las operaciones citadas anteriormente, en esta última el Ala 31 efectuó 22 salidas transportando personal y equipo entre Zaragoza, Sevilla y Torrejón y Diyarbakir e Incirlik en Turquía.
- REPATRIACIÓN REFUGIADOS ETIOPÍA – agosto 1991. Fletados para la ocasión bajo la Bandera de Naciones Unidas y apoyando la gestión del Alto Comisariado para los Refugiados, un avión de esta Unidad repatrió ciudadanos etíopes desde Djibouti a puntos de Etiopía en un esfuerzo de tres semanas, transportando 3.157 personas y 209 toneladas de carga, realizando un total de 127 horas de vuelo.
- EVACUACIÓN PERSONAL ZAIRE – septiembre 1991. Esta misión consistió en la repatriación de ciudadanos españoles desde Kinshasa, provocada por los desórdenes producidos como consecuencia de la sublevación de unidades del ejército del Zaire.
- EVACUACIÓN PERSONAL LUANDA (ANGOLA) – noviembre de 1992. Se evacuó personal español del aeropuerto de Luanda (inmerso en tiroteos), en coordinación con el Ministerio de Asuntos Exteriores.
- VUELOS EN APOYO A OPERACIONES EN LA ANTIGUA YUGOSLAVIA – 1992 hasta la actualidad. Desde los primeros vuelos a Split (Croacia), el Ala 31 ha apoyado a los contingentes españoles en Croacia, Bosnia-Herzegovina, Antigua República Yugoslava de Macedonia y Kosovo, dentro del marco de UNPROFOR, IFOR, SFOR y KFOR.

- UNAMIR RUANDA 1995. Dos T.10 permanecieron destacados en Nairobi (Kenia) 12 días en apoyo a la Fuerza Aérea Belga en misiones de aeroevacuación. Dichas misiones tuvieron lugar en un ambiente de amenaza caracterizada por la incertidumbre derivada de la situación catastrófica y caótica que vivía Ruanda en esos días. Como colofón a las mismas hay que destacar la misión de recuperación de religiosos y de sus fuerzas de protección de la ONU en el aeródromo de Butare, al sur del país, de altísimo riesgo. El éxito de dicha misión hizo acreedora a la tripulación de la felicitación de autoridades nacionales y extranjeras, destacando entre todas la de Su Majestad el Rey.
- DESTACAMENTO ICARO EN AVIANO (ITALIA) PARA OPERACIONES DE REABASTECIMIENTO EN VUELO EN APOYO MISIONES AÉREAS SOBRE ANTIGUA YUGOSLAVIA 1994-2002. Durante los casi ocho años que permanecieron destacados en la B.A. de Aviano (Italia), participando en las Operaciones Deny Flight, Joint Endeavour, Joint Guard, Joint Force, Decisive Force, Allied Force y Joint Guardian, los TK-10 transfirieron en vuelo más de 9 millones de litros de combustible a aeronaves pertenecientes a las Fuerzas Armadas de España, EEUU, Reino Unido, Francia, Italia, Canadá y Alemania.
- LIBERTAD DURADERA AFGANISTÁN 2001. Los vuelos a dicha zona se iniciaron en diciembre del año 2001 por medio de tres aviones T.10 que transportaron ayuda humanitaria de UNICEF desde España a Turkmenistán, para su posterior envío por tierra a Afganistán.

En febrero de 2002 se constituyó el Destacamento Géminis en la Base Aérea de Manás (Kirguistán) para la participación en la Operación Libertad Duradera. Inicialmente se desplegaron tres aviones, que fueron reducidos posteriormente a dos y, más adelante a uno. Las condiciones de operación se caracterizaban por un ambiente hostil, con amenaza antiaérea y pistas en malas condiciones, rodeadas de minas y con tramos de las mismas inutilizadas por cráteres de bombas.

En Manás, durante el invierno fue necesario acometer trabajos de mantenimiento a la intemperie a temperaturas inferiores a los 30 grados bajo cero. El 23 de junio del 2003 finalizó este Destacamento, para atender a las necesidades de aerotransporte surgidas en la operación de Reconstrucción de Irak. Se realizaron 331 misiones, con un total de 2.273:15 horas de vuelo, transportando 5.239 pasajeros y 2.835.804 Kg. de carga.

- APOYO RECONSTRUCCIÓN IRAQ 2003-2004. El 27 de octubre de 2003 partió hacia Kuwait el primer avión que constituyó el Destacamento ALTAIR, cuya misión principal era apoyar el despliegue español del personal estacionado en Irak. El avión se replegó a España en junio de 2004, tras volar 39 misiones, que supusieron 132:20 horas de vuelo, transportando 629 pasajeros y 53.469 Kg. de carga.
- OPERACIÓN RECONSTRUCCIÓN DE AFGANISTAN. Desde agosto de 2004 hasta octubre de 2009, el Ejército del Aire mantuvo en Manás (Kirguistán) el Destacamento MIZAR, liderado por el Ala 31 y compuesto por 63 hombres y mujeres pertenecientes al Escuadrón de Apoyo al Despliegue Aéreo (EADA), Grupo Móvil de Control Aéreo (GRUMOCA), Unidad Médica de Aeroevacuación (UMAER) y a otras unidades, entre ellas la Agrupación de la Base Aérea de Zaragoza, además de los más de cincuenta efectivos del Ala 31. Desde ese Destacamento se proporcionó Transporte Aéreo Táctico y Logístico así como Aeroevacuación Médica en apoyo a la Base de Apoyo Avanzada de Herat y al Equipo de Reconstrucción Provincial (PRT) de Qala i Naw, en la provincia de Badghis, ambos liderados por España, y que formaban parte de la aportación nacional a la Fuerza Internacional de Asistencia para la Seguridad en Afganistán (ISAF).

A partir del 13 de octubre del 2009, y motivado por el vencimiento del SOFA con Kirguizistan, se destacó el mismo avión en la FSB de Herat (Afganistán). Puntualmente, y con motivo de los relevos regulares programados de Contingente a ZO, se reforzó el Destacamento “Mizar” con un segundo avión. A su vez, y concretamente en el año 2009 con motivo de las Elecciones Generales en Afganistán, se tuvo que incrementar el apoyo con un tercer avión durante un periodo de tres semanas. El Destacamento MIZAR realizó cerca de 2000 misiones, habiendo transportando 76.514 pasajeros y 8.023.168 Kg. de carga hasta su repliegue en 2014.

- OPERACIÓN UNIFIED PROTECTOR. Desde el 20 de abril al 30 de octubre de 2011, un TK.10 y 18 personas de esta Unidad, se integraron en la ATT “Argos”, operando desde Cerdeña en la operación “Unified Protector”. Realizaron 633 horas de vuelo en 126 misiones, en las que transfirieron 1.049.570 litros de combustible a aviones franceses (Mirage 2000, Mirage F1 y Rafale), italianos (Tornado y AMX), canadienses (CF-18) y estadounidenses (F-18 y EA-6B) además de a los F-18 españoles.

En la actualidad, el Ala 31 realiza también misiones de aerotransporte de personal o material para el sostenimiento de las diversas operaciones tales como la operación “Atalanta” en Djibuti y la operación “Libre Hidalgo” en el Líbano.

El Ala 31 también participa en los diferentes ejercicios nacionales e internacionales, bien como protagonista realizando asaltos aéreos o lanzamientos paracaidistas, bien en apoyo a otras mediante reabastecimiento en vuelo o proporcionando capacidad de aerotransporte, como en el despliegue

del ejercicio Red Flag en Las Vegas (Nevada, EEUU) o en la Operación Cruz del Sur en Overberg (Republica de Sudáfrica) para el despliegue y repliegue de unidades designadas en las pruebas misil del Taurus en noviembre 2008.

Toda esta actividad ha sido posible gracias a la labor desarrollada por los hombres y mujeres que a lo largo de estos años han formado parte del Ala 31. Actualmente en la Unidad están destinados 284 hombres y mujeres:

- 7 Jefes (1 Coronel, 2 Tenientes Coroneles y 4 Comandantes)
- 45 Oficiales (20 Capitanes, 23 Tenientes y 2 Alféreces)
- 138 Suboficiales (1 Suboficial Mayor, 31 Subtenientes, 53 Brigadas, 42 Sargentos primeros y 11 Sargentos)
- 94 Tropa (1 Cabo Mayor, 15 Cabos primeros, 22 Cabos y 56 Soldados)

De ellos, respecto a su ocupación principal, 97 son tripulantes (47 pilotos, 18 mecánicos y 32 supervisores de carga) y el resto realizan labores de mantenimiento o administrativas.

Actualmente opera el Destacamento Marfil, en Dakar, en apoyo de la Misión Internacional Barkhane de Apoyo a Malí, mediante el traslado de tropas y material.

ALA 15

Fecha de creación: 1985

El Ala nº 15 fue creada el 16 de diciembre de 1985 por Orden Circular núm. 04/85-DOR, llegando los cuatro primeros EF-18, en vuelo directo desde los Estados Unidos de América, el 10 de julio de 1986. El salto tecnológico que supuso la llegada de este moderno avión de combate fue un gran reto para el Ejército de Aire, que se pudo superar exitosamente gracias al esfuerzo de adaptación realizado por el personal implicado.

Así el 23 de octubre de 1986 el Ala 15 realizó su debut con la intervención de la Unidad en un ejercicio programado con el resto de unidades aéreas del Ejército del Aire. A los pocos días, el 28 de octubre de 1986, también tuvo lugar la presentación institucional de la Unidad, al realizar Su Majestad el Rey don Juan Carlos I su primer vuelo en un avión F-18. Un año después, el Ala 15 también

hizo su presentación ante la sociedad española participando de forma destacada en el desfile aéreo que tuvo lugar con motivo de la celebración de la Fiesta Nacional.

Rápidamente el Ala 15 entró en la dinámica de gran actividad propia de las Unidades de Fuerzas Aéreas y, en apenas año y medio, exactamente el 13 de enero de 1988, alcanzó las 5.000 horas de vuelo. Ese mes, la Unidad completó su dotación de aviones, que a medida que fueron llegando se habían ido integrando en los tres Escuadrones con los que cuenta actualmente:

- El 151 Escuadrón (con indicativo Toro)
- El 152 Escuadrón (con indicativo Marte)
- El 153 Escuadrón (con indicativo Ebro)

Un año después, la Unidad alcanzó las 10.000 horas de vuelo, de lo que fue testigo su nuevo Estandarte, que había sido entregado por Su Majestad el Rey el 19 de septiembre de 1988, actuando como madrina Su Alteza Real la Infanta doña Elena.

Así pues el Ala 15 ya disponía de todo lo necesario para, a partir del 14 de enero de 1989 integrarse en el Servicio de Alarma Aérea, contribuyendo así a la defensa del espacio aéreo español.

El Ejército del Aire está siempre en continua evolución y, como parte de ella, en 1989 se produjo la reestructuración de la Base Aérea de Zaragoza. El Ala 15 pasó a denominarse Grupo 15 y se integró, junto con el vecino Grupo 31, en el Ala 31.

Pero las reestructuraciones no pararon la actividad y así en septiembre de 1991 se alcanzaron las 25.000 horas de vuelo. Prueba de la madurez alcanzada por la Unidad, en julio de 1994, el Ala 15 “cruzó el charco” para integrarse en el Ejercicio Red Flag en la Base Aérea de Nellis, en Nevada (EE.UU.), siendo la primera Unidad española en participar en tan importante evento, lo que hizo de manera muy destacable.

En diciembre de 1994, el Ala 15 tuvo su bautismo de fuego en operaciones reales: fue designada para participar en las misiones de paz de la OTAN en la República de Bosnia-Herzegovina y Kosovo.

10 años después de su creación, en agosto de 1996, se alcanzó el hito de las 50.000 horas de vuelo, todas ellas llenas de esfuerzo y de misiones cumplidas.

Al igual que anteriormente lo hizo Su Majestad el Rey, el 15 de abril de 1997, Su Alteza Real el Príncipe de Asturias don Felipe de Borbón y Grecia visitó a esta Unidad, realizando un vuelo en F-18.

Ya con las 75.000 horas de vuelo superadas por la Unidad (octubre 1999), en noviembre de 2000 el 151 Escuadrón superó una evaluación táctica de la OTAN, obteniendo la calificación de “Combat Ready”, siendo la primera Unidad de la Fuerzas Armadas Españolas en realizar, superar y obtener esta calificación.

Fruto de una nueva adaptación orgánica, el 9 de diciembre de 2002, el Grupo 15 de Fuerzas Aéreas vuelve a constituirse en Ala nº 15, retomando su denominación original, con la que alcanzó en noviembre de 2003 las 100.000 horas de vuelo.

Con ya veinte años en sus alas los aviones F-18 empiezan el proceso de modernización Mid Life Update (MLU), que tiene por objeto aprovechar las buenas características y condiciones de la célula del avión para instalar nuevos equipos y sistemas que permitan disponer de una plataforma más moderna, versátil y segura.

Pero la Unidad no se para y, a pesar de estar inmersa en este proceso de modernización de su flota, en octubre de 2007 alcanzó las 125.000 horas de vuelo, lo que supuso un hito muy importante para esta Unidad y que representa, en buena medida, la labor realizada por todos sus componentes desde su creación. Como prueba de ello, el 08 de junio de 2010 se le concedió al Ala nº 15 el Premio de Seguridad de Vuelo del Ejército del Aire en la modalidad “Trofeo Unidad”.

Al igual que habían hecho sus “primos” del 151 Escuadrón, del 22 al 24 de septiembre de 2010, se realiza la evaluación de la OTAN al 152 Escuadrón obteniendo la calificación de “Combat Ready”, siendo así el Ala 15 la primera Unidad de Fuerzas Aéreas española en disponer de dos Escuadrones Operativos con esta calificación.

El 04 de marzo de 2011 se entregó el Guion de Unidad al Ala nº 15. Unos meses después, el 10 de junio de 2011, se celebró el XXV Aniversario de la creación del Ala nº 15 y de la llegada de los primeros F.18 a la Base Aérea de Zaragoza.

Más recientemente, como prueba de la permanente disponibilidad y buena preparación del personal que integra la Unidad, del 3 de julio al 18 de octubre de 2011 el Ala 15 participó en la misión de la OTAN en la Operación Unified Protector-Libia, siendo destacados a la Base Aérea Decimomannu en Cerdeña (Italia) desde donde realizaron sus misiones.

Tras más de 25 años de servicio, los “tigres” del Ala 15 siguen teniendo sus garras afiladas.

BASE AÉREA DE GETAFE.

Getafe inició su vinculación con la aviación en 1911 al ser seleccionada como meta de la carrera aérea París-Madrid. Desde entonces, el Aeródromo Militar de Getafe acogió al Aeropuerto de Madrid, al Real Aero Club de España, a la Escuela Nacional de Aviación y a la factoría de CASA.

El Ala 35 fue creada el 1 de julio de 1955 en la B.A. de Getafe como unidad específica de transporte, constituyendo desde entonces una de las unidades más emblemáticas y con mayor tradición del Ejército del Aire.

Sus misiones son las de Transporte Aéreo Logístico, y Transporte Aéreo Táctico, que incluye lanzamientos paracaidistas y de cargas, infiltración y exfiltración de grupos de asalto hacia o desde campos no preparados, operación con equipos de visión nocturna, reabastecimiento en vuelo, etc.

Varios tipos de avión han servido en el Ala 35 desde su fundación (Junkers 52, DC-3, DC-4, CASA 207 "Azor", CASA 212 "Aviocar", DH-9 "Caribou", CASA CN-235), siendo el C-295 (denominación militar T-21) el modelo actualmente en dotación. Su entrada en servicio en la Base Aérea de Getafe tuvo lugar en el año 2002 y supuso una mejora sensible de las características de robustez, versatilidad y sencillez de mantenimiento con respecto a modelos anteriores.

El T-21 está dotado con capacidades hasta entonces inéditas en un avión de transporte del E.A., como el reabastecimiento en vuelo, las medidas de protección contra misiles, las comunicaciones seguras, las medidas de protección física (blindaje interno y externo) o la capacidad de operación táctica nocturna con sistemas NVG.

Algunas de las acciones más destacadas llevadas a cabo por el Ala 35 desde su creación son:

- De 1979 a 1992: Destacamento de 2 aviones C-212 "Aviocar" en Guinea Ecuatorial como consecuencia del acuerdo de colaboración entre España y ese país en materia de seguridad y defensa.
- De 1989 a 1990: Despliegue de 8 aviones C-212 "Aviocar" en Namibia. El Ala 35 fue la primera unidad de las Fuerzas Armadas Españolas que participó en misiones internacionales bajo mandato de las Naciones Unidas (UNTAG).
- Entre 1990 y 1991: Se realizaron numerosas misiones al Golfo Pérsico en el contexto de las operaciones Desert Shield y Desert Storm tras la invasión de Kuwait por Iraq.
- En 1994: Participación en la misión de Naciones Unidas en Ruanda (UNAMIR) tras los enfrentamientos étnicos entre hutus y tutsis.
- En 2005: Despliegue en Indonesia de 3 aviones CN-235 con motivo de la participación en la operación de ayuda humanitaria a las víctimas del tsunami que asoló el sudeste asiático.
- Entre 2006 y 2008: Constitución del Destacamento ALCOR (1 avión C-295) en Herat (Afganistán), en el marco de la misión ISAF de la OTAN.

- Entre 2008 y 2009: Despliegue de 2 aviones C-295 en Yamena (República del CHAD) dentro de la operación EUFOR TCHAD/RCA.
- Entre 2009 y 2011: Se constituye nuevamente el Destacamento ALCOR del Ala 35 en Afganistán con 1 avión C-295.
- Entre 2013 y 2014: Constitución del Destacamento MARFIL (1 avión C-295) en DAKAR (Senegal), formando parte de la operación A/M (Apoyo a Mali), en apoyo a la operación BARKHANE que Francia desarrolla en ese país.
- Actualmente y desde el 05 de octubre de 2014 se encuentra desplegado un avión C-295 en Libreville (Gabón) en el Destacamento MAMBA, en apoyo de la operación SANGARIS que Francia desarrolla en la RCA.

La Base acoge también otras unidades con aeronaves de ala fija del Ala 48 con misión SAR, al grupo de Fuerzas Aéreas del Centro Cartográfico y Fotográfico (CECAF) y el Centro de Farmacia de Madrid (CEFARMA).

ALA 49

El Ala 49 se crea el 30 de julio de 2009, por la Instrucción 56/2009 del Jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire, que ordena el proceso a seguir para su constitución, y que su ubicación será en la Base Aérea de Son San Juan (Palma de Mallorca). Se completa el 27 de abril de 2011 con la Resolución 762/06399/11.

El Ala 49 reúne a la Base Aérea de Son San Juan (como Unidad) y al 801 Escuadrón de Fuerzas Aéreas, bajo el mando de un coronel. La jefatura del Ala 49 abarca igualmente al Centro Coordinador de Salvamento de Baleares (RCC), así como la Jefatura del Sector Aéreo de Baleares y las Comandancias Militares de los Aeropuertos de Palma de Mallorca, Ibiza y Menorca. Esta Unidad está compuesta por más de 400 personas entre militares y civiles.

La organización del Ala contempla al nuevo Grupo de Fuerzas Aéreas que cuenta con un único Escuadrón, el prestigioso 801 Escuadrón de Fuerzas Aéreas, dotado con helicópteros Puma HD.19, aviones Aviocar (D.3), y potenciado operativamente con aviones CASA 235 (D.4) de Vigilancia Marítima.

En más de cincuenta y cinco años de operaciones, el 801 Escuadrón de Fuerzas Aéreas ha operado a lo largo de su historia siete tipos de aeronaves, cuatro aviones y tres helicópteros. Entre los primeros encontramos el Grumman SA/HU-16 Albatross (AD.1/AD.1B) de 1954 a 1978, el CASA C-127 (L.9) de 1963 a 1974, el CASA C-212 Aviocar (D.3) desde 1979, y el CASA CN-235

VIGMA (D.4) desde 2008. En cuanto a los helicópteros, el Agusta-Bell AB-205 (Z.10/HD.10) de 1967 a 1983, el AS.332B Súper Puma (HD.21) de 1983 a 1994, y el SA.330 Puma (HD.19) desde 1994.

En abril de 2014 se dio de baja definitiva en la Unidad el D-3 tras un total de 40.800 horas de vuelo acumuladas en la Unidad desde su llegada.

La misión principal encomendada a todos estos medios aéreos ha sido la de localizar a las aeronaves siniestradas dentro de su área de responsabilidad (FIR Barcelona), así como colaborar con otros organismos tanto civiles como militares que así lo demanden.

El 801 Escuadrón Ha superado ya las 100.000 horas de vuelo, y ya ha realizado, entre otras, quince rotaciones de tripulaciones de helicóptero en Afganistán (Herat), tres rotaciones en aguas de Somalia (Yibuti), e inicia su primer despliegue en Cerdeña para operaciones de vigilancia marítima frente a Libia. Así, ha estado (y en algunos casos aún está) involucrada en misiones como la Reconstrucción de Afganistán (R/A) hasta el cierre del destacamento HELISAF a finales del 2013; la operación Atalanta contra la piratería en aguas del Índico; diversas misiones bajo mandato o coordinación nacional e internacional de vigilancia del Mediterráneo (Active Endeavour, Marco, Lévrier, etc.); y en un futuro cercano en la nueva misión de control y vigilancia de la inmigración ilegal en el mediterráneo EUNAVFORMED.

GRUPO 45 DE FUERZAS AÉREAS

Fecha de creación: 1956

El Grupo 45 se identifica con su símbolo de la paloma sobre el globo terráqueo ya que aviones del Grupo 45 han dado la vuelta completa al mundo en varias ocasiones y devorado miles de millas realizando misiones de transporte de personal. Pero el 45 es mucho más que eso. Próximo a cumplir 40 años de historia también ha destacado desde sus orígenes por la gran polivalencia de medios aéreos y el enorme rendimiento que les extraen en sus misiones diarias. Son cometidos mucho menos conocidos en apoyo de las Fuerzas Armadas y al servicio de la aeronáutica civil y militar de los que más adelante iremos dando cuenta.

Los primeros pasos del 45 Grupo están vinculados a una misión tan poco conocida como es la calibración y comprobación de ayudas a la navegación aérea. De hecho, su denominación inicial es Unidad de Comprobación y Calibración de Ayudas (UCCAN). Todo comienza en 1956 cuando la FAA

(Federal Aviation Administration) de EE.UU. presta al antiguo Ministerio de Aire una avioneta BEEHCRAFT D.18. Con ella se inicia la calibración del VOR (radioayuda aeronáutica) de Madrid y, más tarde se iría ampliando a otros lugares de España. En 1958 a través de la ayuda americana, se obtuvo el primero de los 2 DC-3 con que acabaría contando la unidad. Pronto se vio necesario el aumento de dotación puesto que con la modernización del país y el gran auge del turismo en los años sesenta, también se produjo un impulso en el desarrollo de la aviación en España, lo que llevó a una mayor complejidad en la estructura aérea y por tanto, más radioayudas a calibrar. En enero de 1966 el Servicio de Comprobación de Ayudas, adquiere un avión CONVAIR 340 para efectuar las comprobaciones a superior altitud, logrando así el solape de la Red de Navegación VOR y Comunicaciones. Es a partir de ese momento cuando comenzamos con el traslado de personal.

El 29 de julio de 1970, se adquiere el primer Falcon 20, equipado con una consola y registrador de datos de altura. El 2 de octubre de 1975, se compra otro Mystere Falcon 20, equipado con una consola de calibración más moderna y sofisticada, que permitía la calibración de ayudas militares. La llegada de los Falcon 20 supuso importante salto cualitativo en los medios técnicos de inspección de las ayudas a la navegación.

El 30 de marzo de 1978 la Unidad de Calibración, dependiente hasta ahora de la Subsecretaría de Aviación Civil del Ministerio del Aire, pasa a depender del Cuartel General del Aire, del recientemente creado Ministerio de Defensa.

- En el mes de mayo de 1978, se compra a Iberia un DC-8 para las misiones de largo alcance, posteriormente se adquieren más DC-8.

- En el año 1983 se adquiere material Falcon 50. Con sus tres motores de reducido consumo y su cuidado diseño aerodinámico se convierte en un aparato especialmente apto para su misión.

- En el año 1986 se comienza a realizar el transporte de órganos para trasplante. La incorporación de los Mystere a la unidad hizo surgir este nuevo tipo de colaboración con el Ministerio de Sanidad, que necesitaba reactores de estas características.

- Es en febrero de 1987, cuando el 401 Escuadrón pasa a denominarse 45 Grupo de Fuerzas Aéreas, y queda constituido por diversos escuadrones.

- En abril de 1988 se recibe material Boeing 707 (primer avión transoceánico de pasajeros a reacción), dando origen a un nuevo tipo de misión dentro del Grupo, como es el reabastecimiento en vuelo.

- También en abril de 1988 se adquiere el primer Falcon 900.

- En enero de 1993 la unidad abandonó definitivamente su sede original en la terminal militar del aeropuerto de Barajas y comenzó su nueva andadura en su nuevo emplazamiento de la Base Aérea de Torrejón de Ardoz.
- El día 24 de febrero de 2005, visita oficialmente esta Unidad el Excmo. Sr. General del Aire D. Francisco José García de la Vega, Jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire.
- El día 11 de marzo de 2010, el 45 Grupo de Fuerzas Aéreas recibe su Guión donado por Presidencia de Gobierno.

La flota actual del 45 Grupo, dedicado en exclusiva a misiones de transporte de autoridades, está compuesta por dos Airbus A310 y 5 Falcon 900B.

MISION

A efectos de preparación de la Fuerza y cuando por sus capacidades puedan actuar como una unidad de combate o de apoyo al combate, el Mando Aéreo de Combate (MACOM) podrá utilizar, de acuerdo con los procedimientos que se establezcan o previa coordinación con el Mando Aéreo General esta Unidad.

TRANSPORTE

Los aviones del 45 Grupo han transportado por numerosos países a un gran número de personal, entre las que destaca especialmente el traslado del Papa Juan Pablo II durante su visita a España en 1982. Se trata de una misión que comenzó a ser desempeñada por la Unidad de forma limitada a partir de 1966, con la compra de un avión Convair 340 y posteriormente con los DC-8. Tras el paso de los Boeing 707 al 47 Grupo, la Unidad realiza sus misiones con Airbus A310 y Falcon 900.

DE AYUDA HUMANITARIA, MISIONES DE PAZ, COOPERACIÓN INTERNACIONAL Y APOYO A LA POBLACIÓN

El Falcon 900 es el utilizado en aeroevacuaciones urgentes de heridos que necesitan un vuelo estable y rápido. Aun siendo las misiones de carácter humanitario y de apoyo a destacamentos O.N.U. minoritarias dentro de las asignadas a este Grupo, éstas siempre han sido realizadas con una puntualidad y desvelo igual o incluso superior al resto. Se puede decir que este tipo de misiones comenzaron el 14 de julio de 1979 con un vuelo MADRID-MONROVIA-GINEBRA-MADRID trasladando al entonces Secretario General de las Naciones Unidas. Desde entonces se han venido realizando misiones que aunque de naturaleza y tipo muy diferenciadas, podríamos agrupar en los siguientes apartados:

- Operaciones en Guinea Ecuatorial: el objetivo de estas misiones era el apoyo a la Cooperación Española en dicho país. Además de la ayuda propiamente

dicha se transportaron a altas autoridades de ambos países con el fin de lograr una más estrecha colaboración.

- Crisis del Golfo: aunque el número de misiones asociadas directamente a este conflicto fue muy reducido, es de destacar el amplio movimiento de personalidades que se realizó en orden a conseguir una más estrecha cooperación internacional.

- Apoyo a destacamentos de Naciones Unidas: en apoyo a diferentes destacamentos de Naciones Unidas en misiones de mantenimiento de Paz se han realizado unas 1.000 horas de vuelo, con más de 20.000 pasajeros transportados.

Los destacamentos apoyados, han sido los siguientes:

*UNTAG en Namibia y Angola

*ONUCA en Centro América.

*ONUSAL en El Salvador.

*UNPROFOR en la ex-Yugoslavia.

- Aeroevacuaciones: debido a la rapidez y estabilidad de los aviones pertenecientes al 45 Grupo se convierten en los ideales a la hora de realizar la evacuación de un herido que necesita cuidados urgentes y un vuelo lo más cómodo y rápido posible.

- Apoyo a fuerzas de la OTAN en la ex-Yugoslavia: en diciembre de 1995 la OTAN se hizo cargo de las operaciones internacionales para el mantenimiento de la Paz en la ex-Yugoslavia. El 45 Grupo ha continuado con su apoyo a las fuerzas allí desplegadas.

TRANSPORTE DE ÓRGANOS

A partir de 1986 se realizó lo que se denominó el transporte de órganos trasplantados (misiones TOT). Estas misiones consistían en el traslado, de forma imprevista y urgente, de un equipo médico desde la ciudad en la que se encontraba el hospital en el que se desempeñaban sus funciones y el posible receptor, y aquella otra en la que se situaba el donante. Minimizar el tiempo era muy importante para el éxito de la operación, por lo que era necesario el uso de aviones de altas características de los que, en ese momento, la aeronáutica civil carecía. Dada la premura de tiempo con que debía hacerse frente a la misión conllevó el tener siempre dispuesta una tripulación de servicio durante las 24 horas del día. Este agotador aunque inestimable cometido (hubo años con más de un centenar de salidas de este tipo) se prolongó hasta 1992, cuando pasó a ser desempeñado por compañías aéreas civiles.

A pesar de que 45 Grupo lleva a cabo innumerables misiones en el campo civil no podemos olvidar la naturaleza castrense de esta Unidad, como Escuadrón de Apoyo a la Fuerza que es. De esta forma destaca el elevado grado de operatividad y de cumplimiento de las misiones encomendadas, así como la gran disponibilidad y polivalencia del personal y del material: casi todos los modelos de aviones de la Unidad pueden ser empleados en el desempeño de más de una misión.

En los albores del siglo XXI, cada segundo de retraso puede suponer la pérdida de un tren hacia el futuro. Hay que estar en guardia constante y nosotros somos máximo exponente del avance que en nuestro ámbito se produce: poseemos los aviones más avanzados, dotados con los equipos más modernos. Y no sólo eso, sino que además, aviación civil cuenta con nosotros a la hora de desarrollar programas de I+D, lo que hace que nuestra Unidad esté siempre en vanguardia y preparada para adaptarse a las más modernas tecnologías.

47 GRUPO

RESEÑA HISTÓRICA

EL 47 Grupo Mixto de FF.AA. es una de las unidades aéreas más jóvenes, operativas y completas del Ejército del Aire.

Ocho hitos principales han conformado a la unidad tal y cómo es ahora:

- **Diciembre de 1982.** Ante la carencia de medios de Guerra Electrónica (EW) en el E.A. se crea la 408 Escuadrilla de Fuerza Aéreas, dotándola con dos (2) C-212 “Aviocar” con capacidad ELINT (Inteligencia de Señales Radar) y limitada capacidad ECM (Contra medidas Electrónicas) para el entrenamiento de unidades del Ejército del Aire en EW. La unidad estaba compuesta por 16 miembros entre Oficiales y Suboficiales y fue ubicada en la Base Aérea de Getafe.
- **Mayo de 1993.** Con la llegada de dos (2) Falcon 20, con capacidad de inteligencia de comunicaciones (COMINT) y de Guerra Electrónica, la Escuadrilla 408 se transforma en Escuadrón, continuando en la Base Aérea de Getafe.

- **Junio de 1994.** Se produce el traslado del 408 Escuadrón a la Base Aérea de Torrejón, donde la unidad pudo llevar a cabo su natural crecimiento al disponer de mayores instalaciones en esta nueva ubicación.
- **Abril de 1995.** Se constituye el Centro de Inteligencia Aérea (CIA) con la misión de elaborar la inteligencia necesaria para el planeamiento y empleo operativo de las unidades del Ejército del Aire. El 408 Escuadrón pasó a ser la unidad operativa de este centro.
- **Marzo de 1996.** Se recibe en el CIA el primer Boeing 707 (TM-17) y con él se adquiere la capacidad estratégica en la unidad. Esta plataforma está dotada de equipos para realizar misiones de Inteligencia de Señales (SIGINT) que cubre las áreas de Inteligencia de Señales (ELINT), Inteligencia de Comunicaciones (COMINT) e Inteligencia Óptica (OPTINT).
- **Noviembre de 2004.** El CIA se constituye en 47 Grupo Mixto de Fuerzas Aéreas, concentrando todos los aviones Boeing 707 y Falcon 20 que dispone el Ejército del Aire. A parte de las misiones anteriormente señaladas, la unidad empieza a realizar misiones de Reabastecimiento en Vuelo (AAR), transporte estratégico tanto de pasajeros como de carga, aeroevacuaciones médicas (MEDEVAC) y Calibración de radioayudas.
- **Noviembre de 2009.** Se firma un acuerdo de cooperación entre el Ejército del Aire y el Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial (INTA) para la operación de un avión C-212 de teledetección, con la asignación de esta misión al 47 Grupo Mixto de FF.AA.

43 GRUPO

El 43 Grupo de Fuerzas Aéreas es una unidad del Ejército del Aire bajo Mando Operativo de la Unidad Militar de Emergencias y su misión principal es la extinción de incendios forestales y la secundaria, participar en el apoyo de las misiones del Servicio de Búsqueda y Salvamento (SAR).

Para atender a las misiones citadas, el 43 Grupo dispone de 14 aviones CL-215T y 3 aviones CL-415.

Entre el 1 de octubre y el 15 de junio se mantienen dos aviones con sus tripulaciones en situación de despegue inmediato en la Base Aérea de Torrejón. Sin embargo, es en la denominada Campaña de Verano (entre el 15 junio y el 30 de septiembre) cuando la Unidad realiza su mayor esfuerzo, manteniendo un mínimo de 12 aviones de alarma, con sus tripulaciones, listos para actuar en cualquiera de las áreas de riesgo de España.

Durante este período la Unidad despliega normalmente en 6 destacamentos (Santiago de Compostela, Zaragoza, Albacete, Málaga, Badajoz y Pollensa (Mallorca)), además de su base principal en la Base Aérea de Torrejón.

La misión de extinción se caracteriza por vuelos a muy baja altitud, por operar en condiciones de baja visibilidad debido al humo, por viento que provoca grandes turbulencias y aviva el fuego, por la gran concentración de medios aéreos sobre la misma zona y por la orografía de la zona de incendio que suele ser escarpada. Estos son sin duda factores de riesgo que el 43 Grupo asume y afronta con seguridad a través de un continuado plan de adiestramiento.

Tanto el CL-215T como el CL-415 miden 20 m de longitud, 30 de envergadura y 10 de altura, tienen una autonomía de 4 horas y media en misión de extinción, un peso máximo al despegue de 26.200 kilos, una potencia de 5.000 caballos y son capaces de cargar casi 6.000 litros de agua en 12 sg, aunque la versión CL-415 presenta algunas diferencias como: mayor capacidad de carga de agua, sistema de agua con 4 compuertas de descarga en lugar de 2 y cabina electrónica en vez de analógica.

El 43 Grupo cuenta con 157 personas, entre pilotos, mecánicos y personal de apoyo (todos ellos miembros del Ejército del Aire).

El 43 Grupo también participa en misiones internacionales, colaborando en la lucha contra incendios y en ejercicios de intercambio con distintas naciones de nuestro entorno que operan el mismo tipo de avión, al objeto de compartir experiencias y formas de actuación comunes. En los últimos años se han efectuado misiones de extinción en Francia, Marruecos, Portugal, Bulgaria, Grecia e Israel.

En la actualidad la Unidad ha realizado un total de 161.532 horas de vuelo de las cuales 71.473 horas han sido en misión real de extinción de incendios forestales.

EL GRUPO 22. AVIÓN P-3 "ORIÓN"

En 1962, nace el actual Grupo 22 de Patrulla Marítima como 601 Escuadrón de Cooperación Aeronaval en la Base Aérea de "La Parra" (Jerez de la Frontera – Cádiz). Fue dotado con aviones AN-1 Grumman "Albatros", que realizaron casi 28.000 horas de vuelo hasta su baja en 1978.

En 1972 se adopta la denominación de Ala 22 de Lucha Antisubmarina.

El 25 de julio de 1973 se reciben los tres primeros aviones P-3 "Orión" en su versión "Alfa" que fueron reforzados con otros cuatro, también

del modelo "Alfa" en régimen de alquiler a partir de 1978 cuando se produjo la baja de los Grumman.

En 1988 se adquirieron a la fuerza Aérea Noruega 5 aviones P-3 del modelo "Bravo" que sustituyeron a los 4 aviones del modelo "Alfa" alquilados a la US Navy. Los P-3 "Orión" se convirtieron a partir de 1978 en la plataforma básica de Lucha Antisubmarina y Patrulla Marítima.

Actualmente la flota está compuesta por 1 avión P-3 del modelo "Alfa" (P-3A), 1 del modelo "Bravo" (P-3B) y 3 aviones del antiguo modelo "Bravo" modernizado a "Mike" cuya recepción se produjo en mayo de 2007. Esta modernización ha mejorado notablemente sus capacidades y amplía el ya de por sí amplio espectro de misiones en las que se han utilizado los aviones P-3.

Los aviones P-3 tienen capacidad para realizar, en mayor o menor grado, las siguientes misiones: lucha antisubmarina y antisuperficie, vigilancia marítima, minado, vigilancia de narcotráfico e inmigración ilegal, búsqueda y salvamento, mando y control aéreo, inteligencia electrónica y fotográfica, relé de comunicaciones, etc. ... y todo ello puede efectuarse a grandes distancias de la base de partida (más de 2.000 Km.)

La tripulación normal del avión está compuesta por 13 personas que trabajan coordinadamente para cumplimentar la misión asignada. El Grupo 22 está constituido por unas 74 personas que se ocupan de operar los aviones con los que está dotado (actualmente P-3), en los que se han efectuado a día de hoy , más de de 69.000 horas de vuelo a lo largo de toda su andadura.

El Grupo 22 ha participado en numerosos Ejercicios Multinacionales y en misiones de Mantenimiento de la Paz dentro del ámbito de la OTAN y UEO bajo auspicios de la ONU. Como más importantes, resaltar las realizadas en Yibuti durante dos años (2.002-04), dentro de la operación "Libertad Duradera" donde la Unidad mantuvo desplegados, de modo permanente, un avión P-3B y 44 personas, a lo largo de los cuales se efectuaron unas 240 misiones sobre los espacios marítimos del Mar Rojo, Golfo de Adén y Cuerno de África. Posteriormente se participó activamente en la Operación "NOBLE CENTINELA" , en lucha contra la inmigración ilegal.

La Unidad despliega en Yibuti en el marco de la "OPERACIÓN ATALANTA" de la Unión Europea contra actos de piratería en aguas de Somalia, en el marco de una resolución de las Naciones Unidas. En estos momentos Un P-3 y personal de la Unidad se encuentra desplegado en Sicilia en el marco de la Operación EUNAVFORMED, también de la Unión Europea.

NOMBRE AERONAVE: P-3 "ORIÓN"

Tipo de Aeronave: Avión	
Estado Actual de la Aeronave: En Servicio	
País de Origen	EE.UU.
Fabricante	Loockheed Aircraft
Designación	
Fabricante	P-3 ORIÓN
Ejército del Aire	P-3
Dimensiones	
Longitud	38,8 metros
Envergadura	30 metros
Altura	10,2 metros
Peso	
Vacío	34.650 Kg
Máx. al despegue	63.000 Kg
Motores	Cuatro motores Allison T56-A-14
Empuje	4.600 Cv
Velocidad	
Máxima	750 km/h (405 Kts)
Crucero	550 Km/h
Máximo Alcance	3.000 millas nauticas = 5.550 Km
Autonomía (Tiempo)	Catorce (14) horas
Techo Máximo	8.625 metros (33.000 ft).
Reabastecimiento en vuelo	No
Carga	18 puntos de carga exterior hasta un máximo de 20.000 lbs de combustible
Armamento	Torpedo, Cohetes Aire-Superficie, Minas, cargas de profundidad, bombas, duster.
Misión	Patrulla Marítima, Lucha antisubmarina, SAR
Primer Vuelo	25 noviembre 1959
Entrada en servicio en España	1973
Unidades en que presta servicio	Ala 11

ALA 48 BASE AÉREA DE CUATRO VIENTOS

El Ala 48 adiestra a su personal y mantiene en estado operativo los medios asignados para estar preparada a contribuir con sus capacidades de transporte, búsqueda y salvamento, recuperación de

personal en zonas de amenaza y vigilancia marítima en los planes operativos tanto nacionales como de las organizaciones multinacionales en las que participe España y apoyar, cuando le sea requerido, la acción de otros organismos del Estado, todo ello con el fin de colaborar en la Defensa de la Patria y de sus intereses.

Cumplir con todos estos cometidos requiere un continuo y exigente programa de entrenamiento en la Unidad, abarcando, además de las misiones de transporte VIP, misiones SAR/CSAR/CR/PR, operaciones aéreas especiales, aeroevacuación médica y vigilancia marítima.

Para poder cumplir con ambas misiones el Ala 48 cuenta con alrededor de 290 (Base Aérea de Cuatro Vientos y Base Aérea de Getafe) personas entre oficiales, suboficiales, tropa y personal civil, encargadas de llevar a cabo tanto las tareas de vuelo, como de sostenimiento y de administración.

El 19 de febrero de 1992 se crea en Cuatro Vientos, Madrid, el Ala nº 48, que queda constituida por un Grupo de Fuerza Aéreas, integrando tanto el 803 Escuadrón y como el 402 Escuadrón que ya se encontraban ubicados en esta histórica Base Aérea.

El 803 Escuadrón tiene su origen en el año 1954 cuando se crea en la Base Aérea de Getafe la 53 Escuadrilla de Salvamento con dotación de cinco helicópteros Sikorsky 55.

La Unidad mantuvo esta denominación hasta febrero de 1957, fecha en la que pasó a cambiar su denominación por la de 57 Escuadrilla de Salvamento. En noviembre de 1963, la Escuadrilla se convirtió en Escuadrón, aunque mantuvo su número. A partir de 1965 la Unidad adquirió el nombre de 803 Escuadrón, que ya ha mantenido hasta la actualidad, cambiando solo el apelativo "de Salvamento" por "de Fuerzas Aéreas", en 1967. En 1973 se produjo el cambio de ubicación del 803 Escuadrón, trasladándose desde la Base Aérea de Getafe a la Base Aérea de Cuatro Vientos.

Tras el Plan de Implantación para el traslado del Ala 48 a la Base Aérea de Getafe, aprobado el 27 de junio de 2007 por el Jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire, el ala fija del Ala 48 opera de nuevo desde la Base Aérea de Getafe con el CN-235 adaptado para vigilancia marítima (VIGMA), denominación militar D.4.

A lo largo de sus años de servicio el 803 Escuadrón ha acumulado más de 123.000 horas de vuelo. Múltiples han sido sus misiones en estos años, la mayor parte de ellas en apoyo a la población civil

Como parte del Ala 48, el 803 Escuadrón de Fuerzas Aéreas tiene un marcado carácter expedicionario, que le ha llevado a desempeñar numerosos despliegues para misiones internacionales, muchas de ellas en zonas de conflicto.

Como ejemplo, desde el mayo de 2005 hasta noviembre de 2013, el Ala 48 mantuvo un destacamento en la Base de Apoyo Avanzado de Herat (Afganistán) realizando misiones de ayuda en la reconstrucción del país bajo el mandato Internacional Security Assistance Force (ISAF). Este destacamento realizó 680 misiones MEDEVAC en las que rescató a 1080 pacientes.

Asimismo, el D.4 “VIGMA” ha participado en la Operación Atalanta desde 2010, en la Operación Unified Protector en 2011 y en la Operación Active Endeavour que, desde 2012, se lleva a cabo en las aguas del Mediterráneo.

El 402 Escuadrón es la unidad encargada de llevar a cabo todos los transportes de las altas personalidades del Estado, como son los miembros de Casa Real, Presidencia del Gobierno o los distintos Ministerios.

El 28 de junio de 1975 se crea la Unidad de Helicópteros, ubicándose en el Aeródromo Militar de Cuatro Vientos como unidad independiente equipada con material AS 330 Puma y Bell 205. En junio de ese mismo año inicia sus operaciones, realizando un vuelo con Su Alteza Real el Príncipe de Asturias, don Juan Carlos.

El 23 de noviembre de ese mismo año, don Juan Carlos I realiza su primer vuelo como Rey de España en los helicópteros de la Unidad, en un vuelo entre el Palacio de la Zarzuela y el aeropuerto de Barajas.

A los tres años de su creación pasa a denominarse 402 Escuadrón de Fuerzas Aéreas, designación que conserva en la actualidad.

Además de la misión de transporte VIP, el 402 Escuadrón ha realizado misiones de Búsqueda y Salvamento, así como misiones de transporte en apoyo de otros organismos del Estado

Por último, es necesario resaltar el valor añadido que supone para la motivación de las tripulaciones del 402, contar entre sus filas con el primer piloto de helicópteros de España, Su Majestad el Rey, cuya experiencia y presencia en las cabinas de vuelo de los Súper Pumas, ha sido y seguirá siendo un honor y un motivo de orgullo para este Escuadrón.

Desde su creación ha realizado más de 40.000 horas de vuelo y ha transportado a más de 85.000 pasajeros.

HELICÓPTERO SÚPER PUMA

DIMENSIONES

- Longitud: 18.7 m
- Envergadura: 3.380 m
- Diámetro rotor principal: 15 .6 m
- Diámetro rotor cola: 3.04 m

PESO

- Vacío: 4500 kg
- Máximo al despegue: 9000 kg

AUTONOMÍA

- Distancia: 572 km
- Tiempo: 04:30 h

MOTORES

- 2 Turbinas TURBOMECA MAKILA
- EMPUJE: 1900 CV

TECHO MÁXIMO

20000 fts

CN-235/D4

DIMENSIONES

- Longitud: 21.35 m
- Envergadura: 25.81 m
- Altura: 8.17 m

PESO

- Vacío: 8800 kg
- Máximo al despegue: 16000 kg

VELOCIDAD

- Máxima: 452 Km/h
- Crucero: 422 Km/h

AUTONOMÍA

- Máxima carga: 600 Km
- Carga 1800 Kg: 4720 Km

MOTORES

- 2 Turbohélices C17-9C (GENERAL ELECTRIC) con hélices cuatripalas
- Empuje: 1750 CV

TECHO MÁXIMO

4040 m

CARGA

48 pasajeros

3ª ESCUADRILLA DE LA ARMADA

La misión de la **Tercera Escuadrilla** es adiestrar el personal y alistar los helicópteros y el material necesario para proporcionar a la Fuerza las unidades aéreas embarcadas y destacadas que participarán en las operaciones y ejercicios que se determine. Para cumplir su misión, la Tercera escuadrilla estará preparada para llevar a cabo los siguientes cometidos esenciales, operando desde los buques o desde tierra:

- Transporte táctico de tropas.
- Apoyo mediante el fuego (escorta de helicópteros, escolta de convoyes, apoyo de fuego a operaciones de interdicción marítima, escolta de embarcaciones en el movimiento buque - costa, defensa de buques ante amenaza asimétrica [LSF, FIAC], apoyo de fuegos a la fuerza de desembarco, reconocimiento armado, RW-CAS, etc.
- Inserción y extracción de equipos operativos / patrullas mediante técnicas especiales (Fast rope, SPIE rigg, rappel, helo casting, salto

paracaidista en apertura manual). Transporte logístico de personal y de material mediante carga interna y externa.

- SAR.

El **AB-212** es un helicóptero biturbina utilitario propulsado por un "twin pac" PT-6T-3 y con rotores principal y de cola bipalas. Dispone de puertas correderas en ambos lados para el embarque/desembarque de personal y/o material. Se le pueden adaptar diversos equipos auxiliares para desarrollar distintas misiones: asientos para pasajeros, kit de camillas, kit de flotadores, lanzacohetes, ametralladoras, etc.

Dispone de gancho baricéntrico para tareas logísticas y grúa para tareas SAR.



Otras características:

- Velocidad Máxima : 130 nudos
- Combustible Máximo : 2400 libras (con depósitos auxiliares)
- Consumo : 650 libras / hora
- Autonomía 3,5 horas.
- El peso máximo limitado para operar desde tierra es de 11.200 libras. Para operar desde buque es de 10.500. El peso de la aeronave vacía es de unas 7000 libras.
- El AB-212 dispone de lanzadores XM200 E-1 para cohetes de 2.75 pulgadas. Son cilindros metálicos que pesan 139 libras cada uno (63 Kg) cargados; su longitud es de 154 cm. Y diámetro de 90 cm. Cada soporte para instalar el lanzador en el helicóptero pesa 50 libras.
- También monta ametralladoras MG-3-1A-3S (10.7 Kg) de 7,62 mm. con sus afustes (45.5 Kg).
-

5ª ESCUADRILLA DE LA ARMADA

La Quinta Escuadrilla de Aeronaves entró en servicio en la Armada en 1966, contando desde su inicio con el helicóptero SH-3D, fabricado por la empresa Sikorsky y cuyo diseño estaba dirigido a la lucha antisubmarina.

El primer helicóptero en incorporarse a la Escuadrilla, que porta el numeral 501, fue la primera unidad de su serie en el mundo, convirtiendo a la Armada en pionera en el uso de este helicóptero para la lucha antisubmarina. Desde su creación, la Quinta Escuadrilla lleva acumuladas más de 100.000 horas de vuelo, en las que ha desarrollado innumerables misiones.

Forma parte de la Flotilla de Aeronaves, situada en la Base Naval de Rota, desde la que se despliega para realizar sus misiones ya sea por tierra o embarcada en cualquiera de las unidades de la Flota con capacidad aérea.

CARACTERÍSTICAS

La longitud total del helicóptero son 23 metros, con una envergadura 20 metros, que lo convierte en el de mayor envergadura de las FAS. Es capaz de levantar 20.500 libras en el despegue y alcanza una velocidad de 120 nudos, con una autonomía de 5 horas y capacidad para relleno en caliente y “HIFR” (Hot In Flight Refueling).

Una de las características diferenciales respecto a otros helicópteros es la forma de su casco, que asemeja al de un barco, y que en caso de necesidad le permitiría tomar sobre la superficie del mar y posteriormente despegar y continuar su vuelo. Para darle estabilidad cuenta con los sponsons laterales, donde se retrae el tren de aterrizaje durante el vuelo y que una vez sobre la mar estabilizarían los movimientos de balance.,

El helicóptero cuenta con dos turbinas General Electric T58-GE-402, que generan una potencia de 1.500 CV cada una y le confieren la potencia necesaria para el transporte de hasta 15 soldados con equipo completo y los vuelos de transporte logístico con gancho baricéntrico, en los que puede transportar hasta 4000 libras.

9ª ESCUADRILLA DE LA ARMADA

Desde que el primer prototipo V/STOL, HAWKER P1127 con motor Pegasus hiciera su primera, torpe y errática prueba en vuelo estático, atado a una plataforma emparrillada el 21 de Octubre de 1960, han sido muchos y muy intensos los avatares vividos.

Después de la prueba con avión amarrado ya mencionada, en Noviembre del mismo año 1960, se llegaron a efectuar pruebas ya sin ataduras, y en Marzo de 1961 comenzaron las pruebas convencionales en pista larga.

En Septiembre de 1961, el vital paso de transición entre el vuelo apoyado en los chorros y el de alta velocidad al modo convencional, fue realizado en los dos sentidos. Desde aquel momento, el P1127 era ya un nuevo prototipo capaz de volar en vuelo estático, hacia adelante, a los lados y hacia atrás.

Llegados a este grado de evolución del avión, resulta simpático recordar a Thomas Edison, a quien se le atribuye el aforismo que viene a decir que el avión no valdrá un bledo, hasta que disponga de un motor que le capacite para hacer lo mismo que hace el colibrí, que es capaz de ascender y descender en línea recta y vertical, desplazarse en el aire hacia adelante y hacia atrás, y además posarse como lo hace el colibrí.

En Octubre de 1972, se dio el primer paso claro hacia adelante por parte de la Armada, en cuanto a integrarse en el programa del avión Harrier V/STOL, consistente en pedir a la Hawker Siddeley que hicieran una demostración del avión a bordo del "Portahelicópteros Dédalo", para lo que el Jefe de Pilotos de Prueba de la Hawker, John Farley, voló con un Harrier desde el aeropuerto de Dunsfold hasta el Dédalo, que se encontraba en aguas de Barcelona. Lo que la Comisión encargada de valorar el resultado de aquellas pruebas pudo apreciar, a juzgar por los hechos que a lo largo de todos estos años han venido sucediéndose, es que la demostración debió de ser un éxito, ya que con muy buen acierto se decidió que eso era lo que la Armada necesitaba, para pasar a disponer de hecho de una cierta potencia aeronaval.

En Agosto de 1977, el ya mencionado Piloto de Pruebas John Farley, realizó por primera vez el llamado salto del esquiador (ski jump) con un Harrier, lo que vino a mejorar de forma notable la capacidad de carga del avión en el despegue.

En 1987 se adquirieron 12 **AV-8B** formando el núcleo inicial de la Novena Escuadrilla. Los tres primeros aviones se recibieron en la B.N. de Rota el 6 de Octubre de 1987, y pasaron a denominarse AV-8B "Cobras".

A lo largo del año 1.996 y parte del 1.997 se incorporaron 8 **Harrier II Plus** destacando que Construcciones Aeronáuticas S.A. (CASA) en su factoría de Sevilla, tomó parte importante en la fabricación de este prototipo, al encargarse por entero del ensamblaje de los ocho aviones comprados por España, para lo cual la empresa española contó con la colaboración de un equipo de técnicos de la principal empresa fabricante, McDonnell Douglas Aerospace (MDA) hoy fusionada con Boeing, equipo que se desplazó a Sevilla para esta producción conjunta desde la ciudad de Saint Louis, Missouri, sede de la empresa americana.

Recientemente la escuadrilla ha cumplido las 50000 horas de vuelo.

Considerando además la experiencia más que positiva, acumulada por el **Arma Aérea de la Armada** en los más de 30 años que lleva operando con este avión, parece razonable esperar que como queda de manifiesto con el uso por parte de la Flotilla de Aeronaves del Harrier II Plus y el SNUG, la Armada seguirá manteniendo actualizada su flota de aviones Harrier, incorporando a su

fuerza aeronaval las nuevas versiones que se vayan produciendo, en el convencimiento de su indudable valor táctico

Entre sus misiones y capacidades, cabe destacar:

- **Patrullas Aérea de Combate (CAP)** en defensa de la Fuerza Naval.
- Reconocimiento armado y ataques contra objetivos navales y terrestres que se designen, usando todo tipo de munición.
- **Apoyo aéreo cercano (CAS)** en apoyo a una fuerza desplegada en tierra.
- Capacidad de efectuar misiones desde portaaviones y otros buques con capacidad aérea, así como desde bases avanzadas.
- Capacidad de efectuar misiones prolongadas mediante el reabastecimiento en vuelo del avión.
- Escolta de protección de helicópteros.
- Adiestramiento de los nuevos pilotos destinados en la Escuadrilla.
- Mantenimiento de primer escalón de los aviones asignados.



10ª ESCUADRILLA DE LA ARMADA

La Décima Escuadrilla de Aeronaves, compuesta por 12 helicópteros Sikorsky SH-60B "Sea Hawk" y una dotación de 169 personas, es una unidad joven y de grandes capacidades, preparada para ser desplegada desde tierra o a bordo de los barcos de la Armada para cumplir misiones SUW (guerra de superficie), USW (guerra submarina), apoyo a las Operaciones Especiales (con inserción mediante "fast-rope" o salto paracaidista y tiro desde plataforma aérea), SAR (salvamento y rescate), MEDEVAC (evacuación médica), apoyo logístico mediante VERTREP (aprovisionamiento vertical de cargas externas a la aeronave) o VOD (con grúa)... además de otras como COMREL (relé de comunicaciones), NSFS (apoyo a fuego naval de superficie) y más.

Los “Sea Hawks”, helicópteros armados con hasta 4 misiles anti-carro “Hellfire”, misil anti-buque “Penguin”, 3 torpedos anti-submarinos y una ametralladora lateral de calibre 12,7mm, con un peso máximo al despegue de 21.700 libras (más de 10 toneladas) y una longitud de 19,76 metros, movidos por dos turbinas de potencia de 1.940HP cada una, son una plataforma de probada fiabilidad (siendo una versión adaptada al medio y misión naval del “Black Hawk”), de gran rendimiento y capacidades, que junto con el constante adiestramiento, preparación y esfuerzo de tanto pilotos y dotaciones de vuelo como personal de mantenimiento, permite que la Décima Escuadrilla pueda cumplir todas sus misiones en todos los climas, tanto de día como de noche, y en casi cualquier condición meteorológica.

Todas estas características, que convierten en única a “La Décima”, han sido rentabilizadas por la Armada Española desde la creación de la unidad en 1988, habiendo estado los “Sea Hawks” presentes desde entonces en la gran mayoría de escenarios, tanto nacionales como internacionales, en los que ha participado España. Algunas de estas misiones reales son la operación Libertad Duradera de lucha contra el terrorismo en el océano Indico, el despliegue en el Líbano, la guerra de Irak (integrada dentro del grupo del portaviones americano T. Roosevelt), las agrupaciones permanentes de la OTAN por el Mediterráneo y el Atlántico, la operación Active Endeavour de lucha contra el terrorismo en el Mediterráneo, la intervención de la coalición internacional en Libia, las operaciones ATALANTA y OCEAN SHIELD en la lucha contra la piratería en el Indico entre otras, además de innumerables ejercicios y maniobras.

Actualmente, “la Décima” sigue manteniendo su nivel de operatividad y presencia en las misiones de la Armada Española. Es por ello que, aunque esta escuadrilla tiene su base en la Base Naval de Rota, Cádiz, integrada en la Flotilla de Aeronaves, se pueden encontrar a sus UNAEMBs (unidades aéreas embarcadas) presentes a bordo de los buques de la Armada Española en cualquier parte del mundo, con una media de más de 120 días de mar al año por persona. Gracias a este esfuerzo de su personal, la Escuadrilla y la Armada son capaces de seguir aprovechando al máximo las grandes capacidades de la plataforma “Sea Hawk”.

BATALLON DE HELICÓPTEROS DE TRANSPORTE V

Formando parte de la Aviación ligera del Ejército de Tierra (ALET), y ubicada en la Base “Coronel Maté”, se crea el 1 de Abril de 1.973 el BHELTRA-V denominándose inicialmente Unidad de Helicópteros de Transporte nº V, llamada coloquialmente “LA CINCO”, integrándose en las FAMET.



En Enero de 1.973 llegan los primeros HT-17, CHINOOK modelo CHARLIE “C”, matrículas ET-401 y ET-402, y en 1.974 se incorporan el resto de helicópteros hasta alcanzar la cifra prevista de seis. En 1.978 se adquieren otras tres unidades que engrosan la flota de la Unidad hasta nueve. Hay que esperar hasta 1.982 donde se reciben las tres primeras unidades del modelo “414” que supone un salto cualitativo en las prestaciones del helicóptero, posteriormente se le unirán en 1.987 otros seis . En 1.980 se reorganizan las FAMET. Y la UHEL V o “LA CINCO” pasa a denominarse BHELTRA-V, cuyo nombre actualmente ostenta.

El BHELTRA-V ha representado a nuestras FAMET en los más recónditos puntos de nuestra geografía nacional. Lugares como Melilla, Islas Chafarinas, Peñón de Velez y Alhucemas están íntimamente ligados a esta Unidad.

También se ha participado en misiones en el extranjero, como fue el apoyo a la población Kurda en IRAK en 1.991 y apoyo al pueblo albanés en 1.999

Desde su creación la Unidad ha participado en misiones de todo tipo y naturaleza, inundaciones como las de Almería (1.973), Valencia, Cataluña y Andorra (1.982), Vascongadas y Cantabria (1.983), Valencia y Murcia (1.987). Transporte de personalidades, apoyo a la industria nacional, participación en

certámenes aeronáuticos en España y en el extranjero, misiones tan atípicas como

traslado de delfines, demolición de una torre en Badajoz, rescate de la estatua del emperador Trajano en Tarifa (Cadiz), rescate de aeronaves tanto civiles como militares



TOMA EN EL GALICIA



CHAFF Y BENGALAS

Con el paso del tiempo nuestro Batallón fue creciendo en personal y medios, incluso contó con el apoyo de una Compañía de helicópteros HU-10 entre los años 1.980 y 1.991.

En 1.991 se acomete el programa de modernización de los helicópteros HT-17 modelo "C" para transformarlos a modelo DELTA "D", que aumenta la capacidad y prestaciones del helicóptero equiparándolo al modelo en servicio en la Fuerzas Armadas de los Estados Unidos. Esta modernización se realiza en EEUU con la participación de la industria aeronáutica española, finalizándose en 1.993.



TOMA EN NIEVE



VISITA DE SS. JUAN PABLO II

En 1.999 se aprueba la modernización de los 5 helicópteros restantes, teniendo prevista su finalización en noviembre de 2.002.

En esta Unidad, los helicópteros están preparados y las tripulaciones entrenadas para operar en todo tiempo, de día o de noche, en condiciones de vuelo visual o en vuelos instrumentales

Encasillar en cifras la labor, el tesón y la entrega de tantos y tantos profesionales como han estado y hoy forman parte de la plantilla del Batallón, podría desmerecer el calor humano y la vocación derrochado en bien de la Unidad y por extensión de las FAMET, pero aunque solo sean unos datos fríos que nunca suplirán las horas dedicadas por cada uno de los que han prestado sus servicios a esta Unidad, durante estos 28 años de existencia los números son los siguientes:

		PERSONAL	CARGA	HT/HV
	37.457	299.450	33.975.584	25
HU-10	10.190	2.910	2.973.552	7



El helicóptero de transporte HT-17 modelo DELTA “D” es conocido como CHINOOK en el mundo aeronáutico. Este helicóptero está en dotación en el Batallón de Helicópteros de Transporte V (BHELTRA-V) de las Fuerzas Aeromóviles del Ejército de Tierra (FAMET) ubicado en la Base “Coronel Maté” en Colmenar Viejo (Madrid).



Las principales características del HT-17 son:

- Helicóptero de transporte con rotores en tandem, fabricado en Estados Unidos por Boeing Helicopters, dotado de dos motores de turbina que suministran una potencia de 3.750 HP. cada uno y puede alcanzar los 4.500 HP. si falla uno de ellos
- Velocidad máxima: 170 nudos, equivalentes de 325 Km/h.
- Velocidad de crucero: 120 nudos, equivalentes a 225 Km/h.
- Capacidad de pasaje: 3-7 tripulantes más 30-33 pasajeros.
- Autonomía: 3 horas. Con depósitos auxiliares (hasta 3 depósitos de 2000 litros), 9 horas.
- Carga máxima: 10.000 Kg. Puede realizar cargas externas a máxima carga con uno, dos o tres ganchos.
- En configuración sanitaria puede ser dotado hasta con 24 camillas para el transporte de heridos.
- Capacidad para evacuación de personal infectado con el virus Ébola.
- Capacidad para efectuar tomas en agua, infiltración/exfiltración de tropas anfibas, procedimientos para Unidades de operaciones especiales (rappel, fast-rope, spie-rig, etc.)

Batallón de Helicópteros de ataque *(BHELA-I)*

El origen del BHELA-I se remonta al mes de enero de 1980, con el nombramiento del entonces Comandante D. Benjamín Virgós Ortiz (hoy fallecido) como primer Jefe, en aplicación de lo dispuesto en la I.G. (Instrucción General del Ejército) 179/21, **recibiendo su primer helicóptero**, del modelo BO- 105 (ET-138), denominación militar española HR-15, **el 29 de septiembre de 1980**.

El Batallón se ubicó inicialmente, con carácter provisional, en la Base “Los Remedios” (actualmente Base “Coronel Maté”), en Colmenar Viejo (Madrid), **trasladándose definitivamente a la localidad de Almagro** (Ciudad Real) **en febrero de 1983**, donde ocupó los terrenos en los que **se inauguró la actual**

Base “Coronel Sánchez Bilbao” el 26 de abril de 1983, en un acto presidido por el entonces General Jefe del Estado Mayor del Ejército, Excmo. Sr. TG. D. Ramón de Ascanio y Togados.

La **misión operativa del BHELA-I**, como unidad de combate, se fundamenta en su permanente preparación para ejecutar acciones de reconocimiento y contracarro. Así mismo, debe estar preparado para formar parte en operaciones aeromóviles, misiones de apoyo en salvamento de combate, y para el apoyo a las Autoridades Militares y Civiles cuando así se ordene.

Desde su creación es constante la participación en ejercicios y colaboraciones, tanto con Unidades, Centros y Organismos militares, como con diversas entidades civiles, bien de la Administración o del ámbito privado.

Desde el punto de vista operativo, se debe destacar la siguiente participación:

- **Territorio nacional:** Operación “Romeo-Sierra” (en 2002, con motivo de la toma del Islote Perejil), R/M (de vigilancia de puntos sensibles del territorio nacional), y las distintas campañas conrainscendios en época estival (Bruxa, Centinela Gallego, Tormenta Blanca, etc.)
- **Operación “Charlie-Sierra” (Bosnia-Herzegovina):** entre el 3 de diciembre de 2007 y el 3 de diciembre de 2008 el BHELA-I generó una Unidad de Helicópteros (denominada ALTUHEL) que, en el marco de la Operación Althea de la Unión Europea, cumplió la misión de apoyo al Comandante de la Fuerza mediante helitransporte, observación y enlace.
- **Operación “ ISAF” (Afganistán):** entre el 17 de marzo y el 12 de noviembre de 2013 el BHELA I participó con 3 helicópteros Tigre HA-28 en la operación de reconstrucción de Afganistán, integrada en la Agrupación Táctica de Helicópteros ASPUHEL formada por helicópteros Súper Puma, Cougar, Chinook y Tigre, dentro del contingente español “ASPFOR” desplegado en el país asiático, con el objetivo principal de proteger el repliegue de las tropas españolas desplegadas desde la Base de Qala I Now hasta la Base de Herat.
- **Fuerza Conjunta de Reacción Rápida (FCRR):** el BHELA-I constituye la Unidad Base de generación de la Unidad de Helicópteros para esta fuerza desde su creación.

Con una plantilla de 126 Cuadros de Mando (entre pilotos, mecánicos de aeronave y personal con otras especialidades) y más de 180 Militares de Empleo de Tropa Profesional, el BHELA-I llegó a estar dotado, a principio de la década, con 45 helicópteros HR/A-15, de los que actualmente quedan solamente **17 del tipo BO-105 Bolkow**, algunos de ellos preparados para el vuelo con gafas de visión nocturna (GVN).

Sin embargo, el verdadero hito en la historia de esta Unidad es la **llegada de los 24 helicópteros de ataque HA-28 Tigre**, según denominación militar española, que supondrá una auténtica revolución, no sólo en el BHELA-I, sino en las Fuerzas Armadas Españolas, desde los puntos de vista operativo, de preparación, logístico, y tecnológico. Desde 2005 pilotos y especialistas de la Unidad han realizado los preceptivos cursos de capacitación en Francia, Alemania y en el Centro de Enseñanza de las FAMET tanto en Colmenar Viejo como en el CESIFAMET Almagro, no cesando de realizarse los cursos de actualización de conocimientos de los diferentes sistemas de armas, de aviónica y de mecánica, comenzándose también la transformación al nuevo modelo HAD, contando la unidad con cuatro helicópteros de esta versión en la actualidad.

En el plano institucional el BHELA-I ha recibido, a lo largo de sus casi treinta años de historia, una gran cantidad de visitas de Autoridades militares y civiles, tanto españolas como extranjeras, de entre las que destaca la que en mayo de 1997 realizó S.A.R. el Príncipe de Asturias, D. Felipe de Borbón, con motivo de la realización de un tema táctico previo a la imposición del distintivo de piloto de helicópteros del ET.

No es hasta septiembre del año 2008 cuando se recibe de nuevo en la Base la visita de S.A.R. el Príncipe de Asturias, con el objeto de mostrarle los progresos en el desarrollo de las infraestructuras e instalaciones necesarias para el nuevo helicóptero Tigre. Al final de la jornada D. Felipe pudo experimentar las sensaciones de vuelo a bordo del ET-701 en un vuelo de acomodación junto con el capitán (instructor) D. Carlos Carreres Villena.

Entre el 27 de mayo y el 8 de junio de 1980, el BHELA-I participa en el ejercicio "Puitinaja", realizado en el CENAD. San Gregorio con la División Acorazada Brunete Nº 1, realizando su primera misión táctica. El 6 de junio, y en el marco de esta actividad, una patrulla de tres HA-15, al mando del jefe de la Unidad, Comandante Virgós, tuvo el honor de **prestar escolta aérea al**

helicóptero Puma del Cuarto Real, en el viajaba S.M. El Rey, hasta el Puesto de Mando de la División. Previamente la formación sobrevoló, a solicitud del Cte. Virgós, autorizada por El Rey, la Basílica de Nuestra Señora del Pilar, para pedir a la Virgen su protección para España y su Rey. Desde entonces, el 6 de junio se constituyó como la fecha de celebración del Aniversario del BHELA-I.

La Unidad recibió la visita de S.M. El Rey D. Juan Carlos I, la mañana del 9 de marzo del 2010. En la que pudo recorrer las dependencias del nuevo Centro de Simulación y el recién terminado hangar de mantenimiento Tigre. Disfrutando de sendos vuelos de acomodación en el "Full Mission Simulator" de CESIFAMET y en el ET-706 junto al capitán (instructor) D. Jorge Aguado Hernández.

Del 19 de Septiembre de 2011 al 12 de Febrero de 2012 se desplaza al Líbano un Pelotón de Combustibles formado por un brigada y cinco de tropa, integrándose en la XII rotación de LISPUHEL dentro de la misión LIBRE HIDALGO.

Del 17 de marzo al 12 de noviembre de 2013 el BHELA I participó con 3 helicópteros Tigre HA-28 (ET-701, ET-703 y ET-706) en la operación de reconstrucción de Afganistán, integrándose en la Agrupación Táctica de Helicópteros ASPUHEL formada por helicópteros Súper Puma, Cougart, Chinook y Tigre, dentro del contingente español "ASPFOR" desplegado en el país asiático. Su misión principal fue dar apoyo y protección al repliegue de las tropas españolas desplegadas, en su movimiento desde la Base de Qala I Now hasta la Base de Herat.

La unidad ya ha recibido las cuatro primeras unidades del helicóptero Tigre HAD con matrículas ET-707, ET-708, ET-709 y ET-710, ensamblados en la factoría de Airbus Helicopters de Albacete.

Desde su creación hasta la actualidad, la Unidad cuenta ya con 117.000 horas de vuelo, y el modelo HA-28 actualmente ha acumulado 6600 horas de vuelo.

BATALLÓN DE HELICÓPTEROS DE EMERGENCIAS

(BHELEME II)

1. ANTECEDENTES

El Batallón de Helicópteros de Emergencias II (BHELEME II), está encuadrado orgánicamente en las Fuerzas Aeromóviles del ET (FAMET), de la Fuerza Terrestre del ET. (FUTER). Es heredero y depositario del Historial y tradiciones del extinto Batallón de Helicópteros de Maniobra II (BHELMA II).

2. HERÁLDICA

 <p>(Aprobado por orden de SEGENEME de 23 de marzo de 2009)</p>	<p style="text-align: center;"><u>DESCRIPCIÓN</u></p> <p>En campo de oro, traversa ondada de gules, resaltada de un helicóptero puesto en faja, terciado y contorneado, de sable aclarado de plata; sostenido de un creciente de plata anagramado con la palabra SAHARA, de sable. Filiera jaquelada en dos órdenes, de 70 y 66 escaques, de plata y azur.</p> <p>Atributos: corona real y cuatro palas de helicópteros.</p> <p>Lema: <i>Duc in altum, ad servire.</i></p> <p>Cartelas Operaciones: <i>Sáhara 1975; Kurdistán 1991; Bosnia-Herzegovina 2000-2002; Mozambique 2000.</i></p> <p style="text-align: center;"><u>JUSTIFICACIÓN</u></p> <p>El escudo está referido en su totalidad al Sahara, ya que la razón de creación de la Unidad fue precisamente cubrir dicho territorio. Allí terminó de organizarse, cumplió sus primeras misiones y entró en combate por primera vez.</p> <p>El helicóptero, por ser su medio de acción. El campo de oro, por las arenas del desierto. El creciente anagramado, representativo de las Unidades destacadas en el Sahara. La trasversa, por el río <i>Saquia El Hamra</i>, de aguas rojas, a su paso por <i>El Aaiun</i>. La filiera jaquelada, característica del antiguo</p>
---	---

	<p>escudo de la provincia de Villa Cisneros..</p> <p>El lema de la Unidad es el resultado de componer el del desaparecido BHELMA II (<i>Duc in Altum</i>, frase bíblica que significa “remar mar adentro”, no quedarse inmóviles, adentrarse. También significa “ hacia lo alto”) y el de la UME (<i>Ad Servire</i>, “para servir”).</p>
--	--

3. CRONOLOGÍA (ASPECTOS MÁS DESTACABLES)

- 24 MAR 71: **creación de la Unidad de Helicópteros de Intervención Inmediata**, con ubicación en la localidad de *El Aaiún* (Sahara), bajo mando del General Jefe de este Sector, con la misión de “apoyo aeromóvil a las unidades militares españolas desplegadas en la provincia del Sáhara y hacer frente al hostigamiento del Frente Polisario”. Constituye el embrión de la UHEL II, **siendo su primer Jefe el Cte. D. Juan Bautista Sánchez Bilbao**.
- 02 AGO 71: primer vuelo operativo de la Unidad y transformación de la Unidad en UHEL II. Esta fecha se tomó como la de celebración del **Aniversario de la Unidad**.
- 19 DIC 75: en el marco de la Operación *Golondrina* se culmina el **repliegue de la UHEL II del Sáhara**, tras cuatro años en los que participó en diversos hechos de armas y acciones bélicas, con un balance total de 10.087 horas de vuelo.
- 25 DIC 75: traslado de la UHEL II a la base de “El Copero” (Sevilla) para formar, junto con la UHEL IV, la Agrupación de Helicópteros Sur, con misiones que llegaron hasta las plazas, islas y peñones de soberanía nacional en el norte de África.
- 29 AGO 79: traslado de la UHEL II a su ubicación definitiva en la Base *Santiago*, en Bétera (Valencia). La Unidad contaba con quince (15) HU-10, tres (3) *Alouette* III y tres (3) HR-12 *Kiowa*, a los que se sumaron (9) HR-15 *Bölkow* en 1981.
- JUN 88: cambio de denominación a *Batallón de Helicópteros de Maniobra II* (BHELMA II).
- Década 90's: llegada de los HT-27 *Cougar*, en sustitución de los HU-10.

- 31 ENE 08: **disolución del BHELMA II.**
- 01 ABR 08: creación del Núcleo de Constitución del BHELEME II.
- 12 DIC 08: Creación del **Batallón de Helicópteros de Emergencias II** (BHELEME II), bajo mando orgánico del General Jefe de las FAMET, y bajo mando operativo permanente del General Jefe de la UME. Es designado heredero y depositario del Historial y tradiciones del BHELMA II. La Instrucción 70/2011, *Normas de Organización y Funcionamiento del Ejército de Tierra*, le asigna, en su artículo 38.2 el cometido principal de *intervención en cualquier lugar del territorio nacional para contribuir a la seguridad y bienestar de los ciudadanos en los supuestos de grave riesgo, catástrofe, calamidad u otras necesidades públicas*. Lo anterior, sin menoscabo de sus actividades, operativas y de preparación, en el ámbito específico del ET. Alcanzó las **capacidades operativas** de Lucha Contra incendios Forestales en 2009, y de Búsqueda y Rescate en 2011.
- La Unidad ha participado en todo el espectro de las operaciones:
 - Bélicas:
 - Campaña del **Sahara** (1975). Concedida corbata conmemorativa.
 - Operación R/S (islote **Perejil**, 2002). Concedidas **doce (12) Cruces al Mérito Militar con Distintivo Rojo a la Unidad**.
 - Islas y peñones de soberanía nacional en el Norte de África: número variable de rotaciones/año.
 - De Paz:
 - Operación A/K (**Kurdistán**, 1991). Concedida corbata conmemorativa.
 - Operación S/F (**Bosnia-Herzegovina**, 2000-2003): 5 rotaciones. Concedida corbata conmemorativa.
 - Operación *Enduring Freedom* (**Kirguizistán**, 2002-2003): 1 rotación.
 - Operación I/F (**Irak**, 2003): 1 rotación.
 - Operación R/A (**Afganistán**, 2004-2006): 6 rotaciones.
 - Operación L/H (**Líbano**, 2007-2009): 2 rotaciones.
 - Humanitarias:
 - **Inundaciones** Comunidad Valenciana (1982 y 1987) y Cataluña (1982).

- o Operación I/M (**Mozambique**, 2000). Concedida corbata conmemorativa.
- o Campañas de Lucha Contra Incendios Forestales (ICONA: 1989-1992, UME: 2010-2013). Rescates e Inundaciones (2012 y 2013), y Tormentas Invernales (2012-13). Entre ellas, destacan: terremoto de Lorca (2011), incendios forestales Cortes de Pallas y Andilla (2012) ; Andratx (2013); Javea (2014) y Zaragoza "Sierra de Luna" (2015). Evacuación del Balneario de Panticosa, aislado por la nieve (2013), e inundaciones en Chillón (Ciudad Real), se realiza la primera misión de rescate real con grúa (2013).

4. MATERIALES PRINCIPALES

HU-26 (denominación comercial: EC-135)	
	<ul style="list-style-type: none"> - Autonomía: 3 horas. - Pasajeros: hasta un máximo de 5, que disminuyen a 2 con la cámara Wescam. - Capacidades: <ul style="list-style-type: none"> • Reconocimiento, diurno y nocturno (Wescam). • Búsqueda, diurna y nocturna (Wescam). • Rescate: limitada, aunque está dotado de grúa.
HU-27 (denominación comercial: AS 532 AL Cougar)	
	<p>Similar al HT-27, de dotación en otras Unidades de las FAMET. A las capacidades genéricas (EVASAN, transporte de personal -23 personas- o material -4.500 Kg-, puesto de mando), suma las siguientes, específicas de emergencias:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Depósitos auxiliares de combustible, que incrementan la autonomía de 2,5 a 4,5 horas, lo que le permite cubrir todo el

	<p>territorio peninsular prácticamente.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ataque directo al fuego, con helibalde de 2.000 ó 3.000 litros, ambos de dotación. - Búsqueda diurna/nocturna (FLIR/faro de búsqueda), con cámara Wescam. - Rescate, con grúa.
--	--

CENTRO DE ENSEÑANZA DE HELICÓPTEROS (CEFAMET)

El Centro de Enseñanza de Helicópteros del ET (CEFAMET), ubicado en la Base “Coronel Maté” en Colmenar Viejo, es un Centro Docente Militar dependiente directamente de la Dirección de Enseñanza, Instrucción, Adiestramiento y Evaluación (DIEN), responsable de impartir las enseñanzas necesarias para la formación y perfeccionamiento de todo el personal que requiera de alguna titulación aeronáutica dentro del ET

MISIONES:

Impartir la enseñanza de perfeccionamiento en su área específica.

- Impartir la enseñanza de formación a los Suboficiales de la nueva modalidad del Plan de Estudios en la adquisición de la Especialidad Fundamental de Helicópteros.
- Capacitar y mantener al personal del Ejército para desempeñar las misiones específicas de las Unidades de Helicópteros y UAV,s del ET.
- Realizar estudios y experiencias relacionados con los medios de las FAMET y su empleo.
- Asesorar e informar sobre temas que se relacionen con helicópteros (doctrina de empleo, técnicas y procedimientos, seguridad de vuelo, etc.).
- Proponer el sistema de selección y los programas de perfeccionamiento del personal.
- Evaluar y realizar las correspondientes propuestas de adquisición o modificación de material.
- Gestionar y operar los sistemas de simulación de las aeronaves del E.T

HELICÓPTERO EC-135

El helicóptero HE-26 (EC-135) es helicóptero polivalente, idóneo tanto para el vuelo Visual (VFR Visual Flight Rules), para el vuelo Instrumental (IFR Instrumental Flight Rules), y para el vuelo con Gafas de visión nocturna (GVN). Permite cubrir todos los tipos de vuelos a realizar en los Curso de Piloto de Helicópteros del Ejército de Tierra, a los que acuden también alumnos de otros ejércitos o de la Guardia civil, particularmente, a la fase de vuelo con GVN.

El HE-26 cuenta con instrumentación mediante pantallas digitales, lo que facilita la transición a los alumnos hacia los otros helicópteros de dotación en el ET muchos más complejos o especializados, a la terminación de sus cursos, como son el Tigre y el NH-90.

Dispone de dos turbinas, que proporcionan un elevado grado de seguridad. Puntos fuertes de este modelo son su mantenimiento muy reducido, así como un ajustado consumo de combustible, lo que permiten, día a día, un elevado grado de disponibilidad de la flota.

Cabe mencionar que el CEFAMET, con gran esfuerzo y dedicación por parte de todos sus integrantes, ha alcanzado el pasado mes de diciembre las 150.000 horas de vuelo.

HE-26 (12 HELICÓPTEROS)

- Fabricante: Airbus Helicopters.
- Tripulación: 2
- Pasajeros: 5
- Carga útil: 465 Kg.
- Peso máx. al despegue: 2.910 Kg.
- Techo: 6.600 m. (20.000 pies)
- Vel. Máx.: 288 km/h. (155 nudos)
- Vel. Crucero: 220 km/h. (120 nudos)
- Radio Acción: 540 km.
- Capac. depósitos: 568 Kg (701 litros)
- Consumo/hora: 200 kg/h. (250 l/h.)
- Capacidad Vuelo: GVN / IFR
- Autonomía: 2 horas y 30 minutos.

GUARDIA CIVIL

Servicio Aéreo

Historia



Desde la creación en 1973 de su **Servicio de Helicópteros**, la Guardia Civil ha venido empleando medios aéreos en múltiples servicios.

En respuesta a las necesidades que han ido apareciendo desde su creación, **el Servicio Aéreo se ha ido dotando de helicópteros** capaces de desarrollar misiones de rescate, vigilancia, seguridad

y transporte. Recientemente, dispone también de **aviones de vigilancia lejana**. Además el Servicio dispone de una eficiente estructura de medios de apoyo en tierra.

La Guardia Civil también participa en la seguridad del transporte aéreo para lo que dispone de las Unidades de Seguridad de Aeropuertos e instalaciones aeronáuticas.

El Servicio Aéreo tiene por tanto encomendadas misiones heterogéneas; por un lado, el **apoyo desde el aire a las Unidades del Cuerpo**, y por otro, la **seguridad de instalaciones, pasajeros, y equipajes del transporte aéreo civil**.

Misión

Le corresponde la **organización, empleo y mantenimiento** de los medios de vuelo con que cuenta la Guardia Civil y además:

- **Colaboración con la Autoridad Judicial en el ámbito de su competencia.**
- **Asesoramiento en materia de policía administrativa en el ámbito aeronáutico a otras Unidades del Cuerpo.**

Organización y estructura

El Servicio Aéreo se articula en un **Órgano Central y Unidades Periféricas**. Corresponde al Órgano Central del Servicio Aéreo: la Jefatura del Servicio, el mantenimiento de aeronaves, la planificación de servicios, la coordinación de sus Unidades y la formación de sus tripulantes. Para ello cuenta con:

- **Jefatura**

- **Grupo de Enseñanza**
- **Grupo de Mantenimiento**
- **Unidades de Helicópteros**
- **Unidad de Ala Fija (aviones).**

Despliegue Territorial

El Servicio Aéreo de la Guardia Civil cuenta con bases en:

- A Coruña
- León
- Oviedo
- Logroño
- Huesca
- Torrejón (Madrid)
- Valencia
- Baleares
- Murcia
- Málaga
- Sevilla
- Rota (Cádiz)
- Tenerife
- Fuerteventura



Actualmente tiene desplegados dos destacamentos en Mauritania.

Para la labor diaria del Servicio Aéreo se cuenta con los siguientes medios:

- **Helicópteros:** modelos BO-105, BK-117, EC-135.
- **Aviones:** modelo CN-235.



DESFILE TERRESTRE

GUARDIA REAL



Con motivo de la proclamación de S.A.R. el Príncipe de España Don Juan Carlos de Borbón y Borbón como Rey de España el día 22 de noviembre de 1975, el Gobierno dispone, por Decreto número 2942/1975 de 25 de noviembre (BOE. núm. 284), la creación de la Casa de S.M. el Rey que estará integrada por las Jefaturas de Protocolo, Cuarto Militar, Secretaría de Su Majestad el Rey e Intendencia de la Casa del Rey y Patrimonio, a la que se integrarán en cuanto sea posible los miembros de las Casas Civil y Militar del anterior Jefe del Estado y de la Casa del Príncipe, que en ese momento desaparecen.

Por Orden de 31 de diciembre de 1975 (D.O. núm. 2) del Ministerio del Ejército, se crea el "Regimiento de la Guardia Real" sobre la base del antiguo Regimiento de la Guardia de S.E. el Generalísimo, cuyo personal será acoplado, en lo posible, en el nuevo Regimiento de la Guardia Real. La misma Orden dispone, en su artículo tercero, que el Teniente General Jefe del Cuarto Militar ejercerá la inspección del citado regimiento y todos los servicios. Sus facultades y atribuciones son análogas a los capitanes generales, excepto en lo relativo a Justicia.

Por Real Decreto número 310/1979 (Presidencia) de 13 de febrero (D.O. núm. 47) se reorganiza la Casa de Su Majestad el Rey y en su artículo 2º dispone que estará constituida por: Jefatura, Cuarto Militar, Secretaría General, Guardia Real y Servicio de Seguridad. Desaparece por tanto la denominación de regimiento, adquiriendo la denominación genérica de "Guardia Real." El mismo Real Decreto en su artículo 4º dispone que el Cuarto Militar es la representación de honor de los Ejércitos al servicio inmediato del Rey, dentro de la Casa de Su Majestad. Un teniente general o almirante en situación de actividad será el primer Ayudante de S.M. el Rey y Jefe del Cuarto Militar, con facultades de inspección sobre la Guardia Real.

La Compañía de la Guardia Civil cesa en su dependencia de la Guardia Real.

A principio de 1981 las Compañías de Fusiles Primera y Segunda (Grupo I) cambiaron su denominación por Compañía de Guardias Reales Alabarderos y Compañía de Guardias Reales Fusileros respectivamente.

En el año 1982 se forma la Sección de Coraceros dentro del Escuadrón de Lanceros.

Por Real Decreto número 434/1988 (Presidencia) de 6 de mayo (B.O.E. núm. 112), de reestructuración de la Casa de Su Majestad el Rey, se dispone que estará constituida por: Jefatura, Secretaría General, Cuarto Militar y Guardia Real y Servicio de Seguridad. En el mismo figura que la Guardia Real estará compuesta por:

Jefatura.

Unidades a pie.

Unidades a caballo.

Unidades motorizadas.

Servicios correspondientes.

La Ley 17/1989, reguladora del Régimen de Personal Militar Profesional, prevé la extinción de la Escala de la Guardia Real, y determina que tal extinción se concluirá con la integración efectiva de sus miembros en el Cuerpo de la Guardia Civil. También prevé que a los miembros de la Escala de la Guardia Real, con diez años de servicios efectivos, les sea de aplicación el R.D. 1000/1985, de 19 de junio, por el que se establece la situación de reserva transitoria en el Ejército de Tierra.

Por Real Decreto 984/1992 se aprueba el Reglamento de Tropa y Marinería Profesionales de las Fuerzas Armadas, que de acuerdo con la Ley Orgánica 13/1991 sobre el Servicio Militar configuran el modelo de la actual Guardia Real, ya que este personal de tropa podrá acceder a los destinos de la unidad, a cuyos efectos se determinarán los puestos de su plantilla orgánica que corresponden a cada ejército, empleo y especialidad.

El 3 de noviembre de 1993 cambia la designación de los Grupos I, II y III pasando a denominarse Grupo de Escoltas, Grupo de Honores y Grupo de Logística, respectivamente.

Con fecha 25 de Abril de 2001 y con motivo de la participación de la Guardia Real en el desfile de la Fiesta Nacional Francesa el 14 de julio, se crea la 2ª Sección de Coraceros encuadrada en el Escuadrón de Escolta

Real.

Con fecha 11 de enero de 2007 se disuelve la Cía. Mixta del Grupo de Escoltas y se crea la Cía. de Control Militar dentro de éste Grupo de Escoltas. A raíz de esta modificación la Cía. de Guardia Militar pasa a estar compuesta por 2 Secciones de Seguridad Inmediata y la Sección de Alabarderos. La Cía. de Control Militar estará compuesta por la Sección de Puertas y Controles, la Sección de Guías de Perros y la Sección de Motos. Igualmente con fecha 5 de abril de 2011 la Cía. de Guardia Militar pasa a denominarse Cía de Alabarderos.

Con fecha 27 de julio de 2010 se disuelve la Jefatura de Seguridad y Prevención creándose el Área de Seguridad de Acuartelamiento dependiendo del Grupo de Apoyo (nueva denominación del Grupo de Plana Mayor de Mando). El Servicio de Prevención de Riesgos Laborales pasa a depender de la Jefatura de la Guardia Real y el Área de Medioambiente se integra en el Grupo de Logística. La Plana Mayor de Mando cambia su denominación por la de Estado Mayor. Se suprime el Centro de Proceso de Datos pasando su personal a formar parte de la Compañía de Transmisiones. El Servicio de Infraestructura pasa a depender de Cuarta Sección del Estado Mayor. La denominación de Grupo de Plana Mayor de Mando se modifica por la de Grupo de Apoyo y la de la Compañía de Plana por la de Compañía de Apoyo.

Del largo historial de las unidades de Guardia Real, se escogieron para las compañías de cada ejército del Grupo de Honores los siguientes nombres: la del Ejército de Tierra, "Monteros de Espinosa", como homenaje al noble cuerpo que dio servicio a la Casa Real desde el siglo XI. La de la Armada, de Infantería de Marina, "Mar Océano", como recuerdo de las tradiciones históricas de los Tercios Viejos de Nápoles y del Tercio de la Armada de la Mar Océano, que en el siglo XVI combatieron por tierra y por mar, dando gloria a España y su Corona. La representación del Ejército del Aire, que cronológicamente hizo su aparición en la Guardia Real antes que la de Infantería de Marina, lleva el nombre de "Escuadrilla Plus Ultra", como recuerdo de la magna gesta que la Aviación española hizo en 1926, en la que tres aviadores españoles realizaron con éxito total la primera travesía transatlántica desde Palos de la Frontera hasta Buenos Aires.

BRIGADA PARACAIDISTA **«ALMOGÁVARES» VI**



La Brigada Paracaidista “Almogávares VI” recibe su nombre de los guerreros almogávares de la España de los siglos XIII y XIV, Infantería ligera acostumbrada a realizar incursiones en la profundidad del territorio enemigo y que llegó a operar en lo más lejano del área mediterránea. Heredera de las tradiciones de nuestros Tercios.



El origen de esta Unidad se remonta a 1953, cuando se creó la I Bandera Paracaidista al mando del Comandante D. Tomás Pallás Sierra y formada por componentes de la Legión de las Unidades de Montaña que decidieron voluntariamente integrarse en esta nueva Unidad . El 23 de febrero de 1954 se realizó el primer salto paracaidista, siendo esta fecha la que marca los sucesivos aniversarios de esta Unidad. La Brigada Paracaidista, como tal, se constituye en febrero de 1965 al recibir la Agrupación de Banderas Paracaidistas las unidades de apoyo al combate y logísticas necesarias para poder combatir de forma aislada. Su bautismo de fuego tuvo lugar en la campaña de Ifni-Sahara (1957-58), donde se produjeron las primeras bajas en combate de la Unidad.

Desde 1965 hasta hoy, la BRIPAC mantiene un elevado grado de preparación y adquiere una importante experiencia en el planeamiento de operaciones combinadas y conjuntas con otros países al realizar anualmente ejercicios bilaterales y participar en ejercicios multinacionales con unidades paracaidistas de países aliados.

Dada la experiencia y prestigio de esta Unidad en 1991 formó el grueso del contingente que España envió al Kurdistán tras la Segunda Guerra del Golfo. Esta fue la primera vez desde hacía más de 50 años que una unidad militar española era desplegada fuera del territorio nacional.

Desde entonces la BRIPAC ha desplegado en Bosnia i Herzegovina (1992-94, 1996, 1999 y 2003), Kosovo (2000 y 2001-02), Afganistán (2004, 2006, 2007, 2008, 2010 y 2012) y Líbano (2007 y 2010); operaciones en las que han dejado su vida 21 de nuestros paracaidistas.

En operaciones de Ayuda Humanitaria ha participado además de en el Kurdistán en Mozambique (Inundaciones, 2000) y en Pakistán (terremoto, 2005-06).

En la actualidad está desplegada en Malí en la Op EUTM de la Unión Europea.

Orgullosa de su breve pero intensa historia y heredera de gloriosas

tradiciones, la Unidad está siempre disponible para actuar en los puestos de mayor riesgo y fatiga allí donde lo demande el interés de España.

El Jefe de la Brigada, Mando del Desfile de este año 2013, lo ostenta el Gral de Brigada D. Juan Cifuentes Álvarez. Además participan el EM de la Brigada al mando de su Tcol. Jefe de Estado Mayor, Luis Cortés Delgado y dentro de la 2ª Agrupación a pie, dentro del Batallón del ET, con Escuadra, Banda de Guerra y una Compañía, de la IIª Bandera de la Brigada Paracaidista.

FALLECIDOS

- **Acción de guerra** ----- 47 incluidos 6 fallecidos en Líbano 2007 y 3 en Afganistán en 2006 (1) y 2007 (2)
- **Accidente paracaidista** 71
- **Acto de servicio**----- 66

RECOMPENSAS EXTRAORDINARIAS

Durante la participación de esta Unidad en las zonas de conflicto donde ha desplegado componente de esta Unidad han realizado acciones meritorias y destacadas que se han visto recompensadas con distintas condecoraciones:

Cruces Rojas:.....10
Cruces Azules.....22
Cruces amarillas.....1

UNIDAD DE VETERANOS DE LAS FUERZAS ARMADAS Y DE LA GUARDIA CIVIL.

Encuadrados en distintas hermandades y asociaciones repartidas por todo el territorio nacional.

En cabeza de la formación el vehículo ocupado por representantes de la junta nacional de la Real Hermandad de Veteranos y su presidente, el general del aire don Eduardo González-Gallarza, que fuera jefe del Estado Mayor del

Aire. La Real Hermandad de Veteranos, con el nombre inicial de hermandad de retirados, nació en el año 1957.

En esta edición participan representaciones de las siguientes organizaciones:

- La Delegación de Madrid de la Real Hermandad de Veteranos
- Veteranos de las Tropas Nómadas.
- Veteranos de Infantería de Marina.
- Antiguos Caballeros Legionarios.
- Veteranos de Fuerzas de Regulares de Ceuta y Melilla.
- Federación Nacional de Asociaciones de Veteranos Paracaidistas.
- Milicia Universitaria y por último
- Antiguos Guardias Civiles Auxiliares.

RESERVA VOLUNTARIA

Se crea por Real Decreto 1691/2003 de 12 de diciembre, por el que se aprueba el reglamento de acceso y régimen de los reservistas voluntarios (RV.S).

Misiones:

Son reservistas voluntarios los españoles que, en ejercicio de su derecho constitucional de defender a España, se vinculan temporal y voluntariamente con las Fuerzas Armadas por medio de un compromiso de disponibilidad para ser llamados a incorporarse a ellas, con el objeto de reforzar sus capacidades, cuando las circunstancias lo requieran, a fin de satisfacer las necesidades de la Defensa Nacional y hacer frente a los compromisos adquiridos por España.

El Gobierno determinará en la provisión anual de plazas de las Fuerzas Armadas, el número total de RV.S que deba alcanzarse durante el año, tomando para ello como referencia el modelo genérico de provisión de plazas y las plantillas de cuadros de mando y de militares profesionales de tropa y marinería.

El titular de defensa, previamente a cada convocatoria de RV.S determinará la distribución de plazas por Ejércitos y Cuerpos Comunes de las Fuerzas Armadas, a propuesta de la Subsecretaria de Defensa y de los Jefes

de los Estados Mayores del Ejército de Tierra, de la Armada y del Ejército del Aire, en el ámbito de sus respectivas competencias.

La Subsecretaría de Defensa aprueba las convocatorias para acceso a la condición de reservista voluntario que resulten necesarias, al objeto de alcanzar y mantener a lo largo del año el contingente de reservistas fijado por el Gobierno.

Misiones en el extranjero:

Por decisión del Consejo de Ministros, de fecha 14 de enero de 2005, se participa en la Operación “Respuesta Solidaria” de ayuda a Indonesia.

La duración de la misión fue de dos meses a partir del 02 de febrero de 2005.

Los seleccionados, dos médicos y tres enfermeros, se integraron en el personal médico del buque de desembarco “Galicia” de apoyo a la operación.

También está previsto activar Reservistas Voluntarios para participar en Congresos y Reuniones Internacionales pertenecientes a los tres Ejércitos y a los Cuerpos Comunes de las Fuerzas Armadas:

ESCUELA NAVAL MILITAR



La Escuela Naval Militar es el Centro de Formación de todos los oficiales de los distintos cuerpos y escalas de la Armada española, incluidos los reservistas voluntarios.

La misión de la Escuela Naval es la formación militar, naval y técnica de sus alumnos para capacitarlos en el desempeño de las funciones que les correspondan al alcanzar su primer empleo como oficial de la Armada.

Diariamente, los alumnos de la Escuela Naval comparten su vida de diana a silencio. Un apretado horario, común para todos, que empieza con el toque de diana a las 06:45, regula las múltiples actividades que se desarrollan a lo largo de la jornada.

Después del estudio matinal y antes de comenzar las clases, la revista de policía, educación continua de la importancia de la presencia y el porte militar, congrega en el patio de D Álvaro de Bazán a las distintas brigadas que componen el Batallón de Alumnos.

La comida y un breve descanso suponen una parada en el programa de actividades que se reanuda con clases prácticas y ejercicios marinos durante las tardes.

Las salidas al campo o a la mar en buques y goletas de la Escuela o en unidades de la Flota complementan la formación de los alumnos.

La lectura de la orden a las 18:00, marcan el final de la jornada lectiva, que se complementa con periodos de estudio que garantizan que los alumnos cumplan con los requerimientos académicos de sus exigentes Planes de Estudios.

Este curso escolar 2013-2014 ya es el cuarto curso de carrera de los Cuerpos General e Infantería de Marina bajo el nuevo modelo de Enseñanza de Formación de Oficiales derivado de la Ley de la Carrera Militar, que dispone la obtención de un Título de Grado Universitario del Espacio Europeo de Educación Superior como requisito previo a obtener el nombramiento de oficial

La Escuela Naval Militar tiene su origen en la Real Compañía de Guardias Marinas, creada por Patiño en el año 1717 bajo el reinado de Felipe V, instalándose en Cádiz en el castillo de la Villa emplazado cerca de la Catedral

Después de diversos emplazamientos, en 1943 la Escuela Naval Militar se traslada de San Carlos (San Fernando – Cádiz) a su actual emplazamiento en Marín, dentro de la Ría de Pontevedra.

La Escuela Naval constituye, además del centro de formación de los oficiales de la Marina, la única base naval de apoyo que la Armada posee en las Rías Bajas gallegas, prestando apoyo logístico a unidades de la Flota y Marinas Aliadas en ejercicios y maniobras, así como a otros ejércitos e instituciones públicas que operan en la mar.

ESCUELA DE SUBOFICIALES DE LA ARMADA



La Escuela de Suboficiales de la Armada (ESUBO) es un centro de formación que tiene como cometido la preparación y capacitación para el ejercicio profesional y la obtención de las especialidades fundamentales de los alumnos que optan al acceso a la Escala de Suboficiales de la Armada, tanto del Cuerpo General como de Infantería de Marina.

Planes de estudio para el acceso a Suboficial

Para ello, la formación está organizada en dos planes de estudios. El primero, de un año de duración, es el correspondiente a la formación militar general y específica, para obtener la especialidad fundamental. El segundo es un plan de estudios para la obtención del título de Técnico Superior de formación profesional del sistema educativo general, con una duración de dos años.

Los alumnos que acceden a la ESUBO sin el título de Técnico Superior de formación profesional de su especialidad cursan los dos planes de estudio, durante tres años. Si el opositor cuenta con el Título Superior del sistema educativo general, cursa sólo la formación militar general y específica, durante un año en el que estudian los módulos formativos obligatorios y específicos comunes a todas las especialidades.

Los dos años para la obtención del Título Superior no se desarrollan en la ESUBO, sino en las diferentes escuelas de especialidad, situadas en Ferrol para las especialidades de Cuerpo General y en Cartagena para el Cuerpo de Infantería de Marina. Una vez superados los planes de estudios, regresan a esta Escuela donde reciben su nombramiento de Sargentos.

Batallón de alumnos y dotación de la ESUBO

Este año han comenzado su formación 189 alumnos. Seis de ellos han ingresado por acceso directo sin requisito de poseer el título de técnico superior, y los restantes por promoción interna.

Dentro de los estudios de formación se imparte también el Curso de formación de suboficiales del Cuerpo de Músicas Militares, que realizan una fase en cada una de las escuelas de Suboficiales de los tres ejércitos.

Además son impartidos en la ESUBO los Cursos de Capacitación para el ascenso a Suboficial Mayor, a Brigada y a Cabo Mayor, de Perfeccionamiento del idioma inglés en niveles medio y avanzado y de formación de Aspirantes a Reservista Voluntario de la categoría de Suboficial.

Actualmente la Escuela cuenta en su plantilla con 161 personas, correspondiendo 114 de ellas al personal militar y 47 al personal civil, entre ellos 49 mujeres. Para desarrollar la actividad docente se cuenta con 7 oficiales, 13 suboficiales y 18 profesores civiles.

Breve historia

La Escuela de Suboficiales de la Armada se encuentra situada al norte de la ciudad de San Fernando –antigua Real Isla del León– (Cádiz), frente al Arsenal de la Carraca, separada de este último por el caño Sancti-Petri y ocupando el recinto que fuera la Escuela Naval Militar, pasando a ser la

Escuela de Suboficiales de la Armada a partir del año 1943. Forma parte del conjunto histórico-monumental que comprende la Población Militar de San Carlos, diseñada ésta para la Marina Real durante el reinado de Carlos III y construida durante los años 1775 a 1798.



ACADEMIA GENERAL DEL AIRE

La Academia General del Aire se encuentra ubicada en la Base Aérea de San Javier, que está situada junto al Mar Menor, en la región de Murcia. Esta base fue construida por la Aeronáutica Naval entre 1927 y 1931, pasando a formar parte del Ejército del Aire en octubre de 1939.

En su primera etapa el aeródromo de San Javier fue base aeronaval, alojando entre otras unidades varias escuelas de la Aeronáutica Naval, por lo que desde sus orígenes, ha estado ligada esta instalación a la enseñanza aeronáutica. La Aeronáutica Naval también construyó la mayoría de los hangares y edificios de la Base de San Javier, dándole su fisonomía actual, que apenas ha variado a lo largo del tiempo.

Durante la guerra civil española de 1936-39, la Base Aeronaval de San Javier pasó a formar parte de las Fuerzas Aéreas de la República Española y dada su situación en retaguardia e instalaciones, fue dedicada a la enseñanza de vuelo, constituyendo junto al cercano aeródromo de Los Alcázares uno de los principales núcleos de la aviación republicana.

Al finalizar la guerra civil, la Base de San Javier pasó a formar parte del recién creado Ejército del Aire. En esta nueva etapa, de nuevo fue su misión principal la enseñanza de vuelo, creándose la Escuela Premilitar Aérea, la cual formaba a los pilotos de complemento, siendo la primera promoción en 1940 de 400 alumnos. La Escuela de San Javier se englobaba en el Grupo de Escuelas de Levante, del que formaban parte las Escuelas Elementales de El Palmar y Alcantarilla, así como el Aeródromo de Los Alcázares y diversos campos eventuales como el del Carmolí.

Al desarrollarse el Ejército del Aire, fue necesario dotarlo de una academia general de oficiales, al igual que el Ejército y la Armada. Así por Decreto de 28 de julio de 1943, se creaba la Academia General del Aire, siendo Ministro del Aire el General Don Juan Vigón Suerodíaz. Esta nueva unidad tenía como

misión la de formar a los futuros oficiales profesionales del Ejército del Aire en los aspectos militar, aeronáutico, cultural-humanístico y físico.

El 15 de septiembre de 1945, ingresa la primera promoción de la Academia General del Aire, siendo su primer director el Coronel D. Antonio Munaiz de Brea. El 10 de Diciembre del mismo año recibió su primer Estandarte Nacional donado por el Ejército del Aire y adquirido por suscripción entre todos los oficiales del mismo, conservándose actualmente esta Enseña en el Museo del Aire de Cuatro Vientos. La AGA convivió con la Academia de Oficiales de León hasta 1949, a partir de este momento hasta 1989 será la principal academia del Ejército del Aire, siendo actualmente la única academia de formación de oficiales del Aire.

La enseñanza de vuelo ha sido el eje central de la formación en San Javier, la cual se compone de dos fases, una inicial elemental, a la que sigue una fase de perfeccionamiento, que posteriormente se denominaría de vuelo básico. La enseñanza elemental tuvo en la avioneta Bucker Bu-131 su principal instrumento didáctico entre septiembre de 1945 y marzo de 1976; a partir de febrero de 1958 se constituyó el Escuadrón de Vuelo Básico con los primeros aviones Beechcraft T-34 Mentor. Estos aviones formaban parte del material recibido gracias a los acuerdos de amistad con los Estados Unidos de Norteamérica, con ellos se mejoró la enseñanza de vuelo impartida en San Javier.

En la AGA también volaban aviones polimotores, con los que se realizaba la enseñanza de materias como: navegación, fotografía aérea, prácticas de bombardeo y cursos de observador. Entre estos aviones cabe destacar el ubicuo Junkers Ju-52, los bombarderos Heinkel He-111 y tras los citados acuerdos con Estados Unidos el transporte polivalente DC-3.

Durante el curso académico 1958-59 S.M. El Rey D. Juan Carlos I, realizó su plan de formación militar en la AGA, formando parte de la undécima promoción. S.M. el Rey realizó su primer vuelo el 16 de septiembre de 1958 en la Bucker E.3B-174, también voló la Mentor y el Junkers Ju-52, recibiendo el emblema de piloto militar en el acto celebrado el día 15 de Julio de 1959.

En el curso 1962-63 se incorporaron a la AGA los aviones North-American T-6, trasladándose la Escuela de Vuelo Básico de Salamanca a San Javier, este material permaneció en la AGA hasta el curso 1981-82 en que fue sustituido por los CASA C-101. La extinta Escuela de Vuelo Básico de Matacán se creó en 1954, siendo el escalón previo a la enseñanza en reactores, desde 1963 la AGA asume esta función, potenciándose el Escuadrón de Vuelo Básico con los citados T-6.

En octubre de 1969 la refinería de Escombreras, cerca de Cartagena, sufrió un grave incendio colaborando eficazmente en su extinción, los servicios de contraincendios de la AGA, que además aportó sus servicios sanitarios. Durante el curso 1970-71 la AGA cumplió sus Bodas de Plata, que se conmemoraron el 15 de julio de 1971 coincidiendo con

la entrega de despachos. En el curso 1971-72, la AGA recuperó la formación de los aspirantes a los Cuerpos del Ejército del Aire, que hasta entonces se formaban en diversas escuelas. También durante este curso se incorporaron a la AGA los aviones Hispano HA-200 Saeta, primeros reactores de fabricación nacional y que permanecieron hasta la llegada del C-101.

A partir del curso 1976-77 para ingresar en la AGA había que superar un curso en el Centro de Selección de la Academia General del Aire (CSAGA) que se ubicó en Granada, para pasar posteriormente a Los Alcázares a partir del curso 1980-81, sistema que finalizó con la reforma de la enseñanza militar de 1986.

El 27 de Abril de 1980, presidido por S.M. El Rey, se celebraron los actos de bendición y entrega de la Bandera Nacional a la Academia General del Aire, siendo madrina de la misma S.M. La Reina Doña Sofía. Hay que destacar que la Academia General del Aire fue la primera unidad del Ejército del Aire que tuvo derecho a ostentar bandera.

SM. el Rey Felipe VI de Borbón, integrado en la XLI Promoción, realizó sus estudios en la

A.G.A. durante el curso 1987/88 recibiendo el despacho de Teniente el día 10 de Julio de

1989. S.A.R. realizó su formación aeronáutica en los aviones T-34 Mentor, C-101 y C-212

Aviocar.

En el curso académico 1988-89 ingresó la primera mujer en la AGA, la cadete Doña María Eva Lequerica de Jaén, aspirante al Cuerpo de Farmacia. Desde entonces la proporción de mujeres alumnas ha tenido un crecimiento constante, superando en la actualidad el 10%.

La AGA celebró sus bodas de oro durante el curso 1993-94, contando con la presencia de SS.MM. Los Reyes de España, publicándose con tal motivo el libro "Academia General del Aire. Crónica de 50 años" obra de don Rafael Mellado Pérez, funcionario de la AGA y excronista oficial de San Pedro del Pinatar.

Con el cambio de siglo la AGA aparece como la única academia de formación de oficiales del Ejército del Aire, estando plenamente capacitada para asumir los retos que plantean la evolución tecnológica y los cambios estratégicos del panorama mundial.

El día 02 de marzo de 2004 se consigue el hito Histórico que representa la superación de las 176.124 h. de vuelo de la avioneta BÜCKER BÜ-131 JUNGSMANN por el CASA C-101

Aviojet en esta Academia que actualmente cuenta con más de 250.000 horas de vuelo.

En el curso 2006/2007 por primera vez una mujer alcanzaba la aptitud de caza y ataque: doña Rosa María García-Malea López y al curso siguiente la Alférez Alumna Rocío González Torres consiguió la máxima nota en esta especialidad. Otro hito importante de la integración de la mujer en la AGA, lo constituye el hecho de que durante el curso 2008-09 fue abanderada de la AGA doña Lourdes Losa Calvo siendo reconocida por tanto como la mejor alumna de la academia, logrando ser la primera mujer en finalizar sus estudios como número uno de su promoción en julio de 2010.

Hay que resaltar la celebración del Festival Aéreo AIRE06 los días 3 y 4 de junio de

2006, dentro de los actos que se desarrollaron por toda la geografía murciana durante la segunda quincena de mayo y principios de junio, con motivo de las jornadas "Murcia nuestra cuna", con una asistencia estimada a la exposición estática de 200.000 personas y al Festival propiamente dicho de 500.000, contribuyendo a ello la participación de las mejores formaciones aéreas, tanto nacionales como extranjeras.

En el año 2007 se promulgo la Ley 39/2007 que además de reformar la carrera militar, introduce un gran cambio en la enseñanza militar. Fruto de esta Ley es el nuevo modelo de enseñanza militar; en el mismo se contempla la creación de Centros Universitarios de la Defensa, lo que permitirá proporcionar una doble titulación a los alumnos de la AGA: una civil como ingeniero y otra militar como título propio, para ello el Ministerio de Defensa ha suscrito un convenio de colaboración con la Universidad Politécnica de Cartagena.

El 29 de septiembre de 2010 se inauguró el primer curso escolar conforme a este nuevo modelo de enseñanza. Esta reforma es la más importante que ha tenido la AGA en sus 69 años de actividad, pues no sólo cambia en profundidad los planes de estudio, sino también la propia concepción del centro, siendo ahora un centro militar de formación superior en el que se integra un centro universitario.

Hasta la fecha, la AGA ha filiado más de 8.600 alumnos y ha realizado casi 900.000 horas de vuelo en más de 25 tipos de avión distintos, manteniendo con ilusión como misión principal la formación integral de todos los oficiales del Ejército del Aire español.

ACADEMIA BÁSICA DEL AIRE



Ejército del Aire".

Por Real Decreto 331/1992, de 3 de abril, se crea la Academia General Básica del Ejército del Aire que, bajo la denominación de Academia Básica del Aire, tiene la misión de "formar a sus alumnos en los principios constitucionales y en las características de las Fuerzas Armadas, así como capacitarles profesionalmente y habilitarles para adecuar permanentemente sus conocimientos al desarrollo de la ciencia y técnica en orden del cumplimiento de los fines asignados al

Este centro docente militar de formación se ubica en el Aeródromo Militar de León, instituido por Real Decreto publicado en la Gaceta de Madrid el 18 de Marzo de 1920, en el que se disponía la creación de cuatro Bases Aéreas: Madrid (Getafe), Zaragoza, Sevilla (Tablada) y León. El primer aterrizaje se produjo el día 25 de enero de 1923 y su inauguración tuvo lugar el día 27 de abril de 1929

Aunque en sus inicios estuvo dedicado a misiones operativas, pues no en vano en sus instalaciones tuvieron su base, desde octubre de 1923, los aviones De Havilland DH9 y Fokker IV-C, pertenecientes al Grupo 23 de la Escuadra número 3 y, posteriormente, en 1931, los Breguet XIX del Grupo 21 de Reconocimiento y Bombardeo de la Escuadra número 1; muy pronto se pondrían en marcha en el Aeródromo actividades dedicadas a la formación de personal.

Tras la reorganización de las Escuadras de Aviación, en 1931, se crea el Parque Regional Norte en la Base Aérea de León. Sus instalaciones, dedicadas a tareas de mantenimiento, van ampliándose hasta alcanzar su mayor desarrollo en el periodo de 1937 a 1939, durante la estancia de la Legión Condor. En estos años, la plantilla de obreros llegó a alcanzar la cifra de 1.800 y la instalación pasó a denominarse Maestranza Aérea, manteniéndose en este emplazamiento hasta 1955, fecha en la que se trasladaría a la Base Aérea de Cuatro Vientos, para integrarse en la allí existente.

Y es precisamente en 1939, cuando se crea la Escuela de Aprendices, en la que podían ingresar los jóvenes de entre 16 y 18 años, los cuales eran instruidos, durante dos años, en tecnología industrial, matemáticas, dibujo,

conocimiento de materiales, prácticas en talleres, cultural general y político-social, educación moral y religiosa, instrucción militar y educación física. A la finalización de sus estudios, los alumnos podían acceder a la Escuela de

Especialistas, ubicada por aquel entonces en Málaga, o directamente a la Maestranza como soldados-obreros.

En ese mismo año, que también es el de nacimiento del propio Ejército del Aire, se crea la Academia de Aviación, en la que durante sus diez años de estancia en León, antes de trasladarse a San Javier con el nombre de Academia General del Aire, se formaron los Oficiales que conformaron las primeras promociones. El 15 de septiembre de 1950, se traslada a León, procedente de Málaga, la Escuela de Especialistas del Aire. Aun cuando en un principio comenzaron su formación alumnos de todas las especialidades, poco tiempo después se crearon la Escuela de Transmisiones y la de Cartografía y Fotografía, ambas en Madrid, por lo que, a partir de entonces, en León se impartirían únicamente los cursos de Mecánico de Mantenimiento de Avión y Armero Artificiero.

En el año 1992 la escuela cedió el testigo a la Academia Básica del Aire, y en junio de 1993 reciben sus despachos los componentes de la última promoción de Especialistas. Durante sus 42 años de andadura en León, la Escuela de Especialistas del Aire formó a más de 18.000 especialistas.

Desde ese año se han graduado en la Academia Básica del Aire 21 promociones, es decir, 3.403 Suboficiales, de los que 267 son mujeres

. Enseñanza de formación para el ingreso en la Escala de Suboficiales

El plan de estudios para el ingreso en la Escala de Suboficiales, cuya duración es de tres cursos académicos, conjuga la formación militar general y específica con la formación técnica dirigida a obtener un Título de Técnico Superior en Formación Profesional, del sistema educativo general.

Los alumnos permanecen en la Academia durante los dos primeros años de su carrera. Periodo en el que cursarán una de las dos titulaciones de Formación Profesional:

- Mantenimiento Aeromecánico
- Sistemas de Telecomunicaciones e Informáticos.

En el tercer año, los alumnos de la Especialidad de Mantenimiento Operativo continuarán sus estudios en este Centro, en tanto que los de Protección y Apoyo a la Fuerza lo harán en la Escuela de Técnicas de Seguridad, Defensa y Apoyo (Base Aérea de Zaragoza), y los de Control Aéreo y Sistemas de Información y Telecomunicaciones en la Escuela de Técnicas Aeronáuticas (Base Aérea de Torrejón) A la finalización de su periodo formativo, los alumnos reciben el Título de Técnico Superior en Formación Profesional, en la especialidad correspondiente, siendo promovidos al empleo de Sargento e ingresando en la Escala de Suboficiales del Ejército del Aire.

La vinculación de León a la Aeronáutica desde los orígenes de ésta y los estrechos lazos que las diferentes Unidades ubicadas en este monumental Base Aérea han mantenido con la ciudad y sus gentes motivó que para el diseño del Emblema de la Academia Básica del Aire se tomarán dos elementos característicos de esta ciudad y provincia: El León y la leyenda del “Paso Honroso”.

El Lema se toma de una gesta de caballerías protagonizada por D. Suero de Quiñones (1434), teniendo su escenario en un puente sobre el río Órbigo del antiguo reino de León donde se asienta actualmente la villa de Hospital de Órbigo (célebre por su hospital de peregrinos del Camino de Santiago). El Caballero D. Suero solicitó a su rey que le dejase hacer un Paso Honroso; que consistía en retar a todo caballero que cruzase el puente a que asintiera en reconocer su honor de caballero o se midiera con él en combate. Según los cronistas del hecho se rompieron más de trescientas lanzas en combates sostenidos con caballeros llegados de otros reinos de España y Europa.

Este lema, hace referencia a las costumbres caballerescas medievales. Hoy, el honor, caballerosidad, espíritu de sacrificio, lealtad, gallardía, renuncia generosidad, nobleza y entrega a valores superiores, son las reglas y virtudes que se desean transmitir al Caballero Alumno durante su paso por esta Academia.

ACADEMIA GENERAL MILITAR.



1ª ÉPOCA.

Con la Restauración de la Dinastía Borbón, el 20 de febrero de 1882, a propuesta del Ministro de la Guerra, General Martínez Campos, firmaba S.M. el Rey Alfonso XII, el Real Decreto por el que se creaba en el Alcázar de Toledo, la Academia General Militar, consolidándose, de este modo, un sistema unitario de Enseñanza Militar que cerraba los anteriores de Cadetes de Cuerpo, Colegios particulares de las Armas y otras muchas procedencias.

Su primer Director fue el General D. José Galbis Abella y su único Jefe de Estudios el Coronel de Ingenieros D. Federico Vázquez Landa, el “alma de la General”.

En ella cursaron estudios 2.250 alumnos pertenecientes a 10 promociones. El 17 de julio de 1886, la Reina María Cristina, viuda de S.M. Alfonso XII entrega a la Academia General Militar su Bandera.

Por Orden de fecha 8 de febrero de 1893, el entonces Ministro de la Guerra, General López Domínguez clausura el Centro, volviéndose a las Academias de Arma, Colegios y Escuelas.

2ª ÉPOCA.

El Presidente del Gobierno de S.M. D. Alfonso XIII, General D. Miguel Primo de Rivera y Orbaneja, antiguo cadete de la 1ª Época, propone al Rey la firma del Decreto de reapertura de la Academia General Militar con el propósito de continuar la tarea de la anterior y manteniendo su mismo espíritu. Se elige en esta ocasión la ciudad de Zaragoza por su tradición heroica, por su privilegiada situación y por la proximidad del campo de maniobras “Alfonso XIII” -hoy, de San Gregorio-, construyéndose a tal efecto un conjunto de edificios de estilo neomudéjar entre febrero de 1928 y noviembre de 1929.

Como Director del centro se elige al General D. Francisco Franco y Bahamonde que ostentó el cargo hasta la disolución de la Academia por segunda vez en 1931 y como Jefe de Estudios al Coronel de Estado Mayor D. Miguel Campins Aura al que se debieron muchos de los avances pedagógicos que en la Academia se aplicaron, alcanzando en este periodo prestigio internacional como centro moderno de Enseñanza Militar.

En esta segunda época surge el Decálogo del Cadete, tratado de ética militar que regía y rige la formación militar de los alumnos. En ella cursaron estudios 775 alumnos en tres promociones. Durante la reforma militar emprendida por la Segunda República se firma el Decreto de 30 de junio de 1931 de su disolución, volviéndose a las Academias Especiales de las Armas.

3ª ÉPOCA:

Por Ley de 27 de septiembre de 1940, el entonces Jefe del Estado y antiguo Director del Centro, Gral. Franco, ordena la reapertura de la Academia General Militar. El 15 de septiembre abre nuevamente sus puertas bajo la dirección del General D. Francisco Hidalgo de Cisneros y como Jefe de Estudios el Coronel D. Francisco Blasco de Narro.

Hasta la fecha, han cursado sus estudios más de 22.000 oficiales del Ejército de Tierra, Guardia Civil y Cuerpos Comunes en LXIX promociones de la antigua Escala Superior de Oficiales (ESO) y XVII de la extinguida Escala de Oficiales (desde 1992).

Como hitos importantes merecen destacar:

- La incorporación de la Guardia Civil a partir de 1951 para cursar sus dos primeros años de formación.
- La creación, en 1973, del Curso Selectivo impartido por la Universidad de Zaragoza y la AGM como paso previo al ingreso.
- La incorporación, en 1979 y hasta 1983, del Cuerpo Nacional de Policía para cursar estudios en el Centro durante dos años.
- La incorporación, en 1989, de la primera mujer a los Cuerpos Comunes de la Defensa y en 1990 de la primera mujer al Cuerpo General del ET.
- El inicio, en 2010, derivado de la Ley 37/2009, del nuevo modelo de Enseñanza Militar de Formación de oficiales que comprende, por una parte, la formación militar general y específica y, por otra, la correspondiente al título de grado de Ingeniería de Organización Industrial.

Hay que destacar en esta época la presencia como caballeros cadetes de S.M. el Rey Don Juan Carlos I en los cursos académicos de 1955 a 1957 y de S.A.R. el Príncipe de Asturias Don Felipe en los años 1985-86.

ACADEMIA GENERAL BÁSICA DE SUBOFICIALES



En el año 1.974 se crea la Escala Básica de Suboficiales con el fin de impartir el curso común de integración de esta Escala. Hasta entonces, para el ascenso de cabo primero a sargento se exigía una buena cualificación profesional y superar un curso en las Escuelas de Aplicación de las Armas; lo que superaba a su vez el período en el que bastaban los conocimientos prácticos adquiridos en el mero ejercicio profesional. La creación de un centro único, con un sistema de ingreso y

un proceso de formación de varios años, semejante al empleado para los oficiales, supuso un cambio decisivo.

El entonces campamento "General Martín Alonso", situado a unos cinco kilómetros de la localidad leridana de Tremp, fue el lugar escogido para albergar la Academia General Básica de Suboficiales. Un lugar, sin duda, dotado de unas magníficas condiciones naturales para desarrollar el aprendizaje de la profesión castrense. En la actualidad se denomina Academia General Básica de Suboficiales.

En cuanto a la formación de los futuros suboficiales del E.T., los alumnos del Cuerpo General del Ejército que han accedido por la forma de ingreso directo, y no acrediten formación militar previa, podrán recibir un complemento formativo adicional, antes del inicio del curso académico. Los contenidos de ese complemento incluyen una formación militar básica, para poder ser capaces de desarrollar los planes de estudios de su formación posterior. Acabado este complemento formativo, continuarán su formación en las diferentes Academias especiales, donde cursarán dos planes de estudios. Uno de ellos militar, para adquirir una Especialidad fundamental del Ejército, y otro civil para la obtención de un título de Técnico Superior, a lo largo de tres cursos académicos. Finalizados los mismos con éxito, recibirán su Real Despacho y serán promovidos al empleo de Sargento de la Escala de Suboficiales del Cuerpo General del Ejército. Recibirán así mismo, el título de Técnico Superior de formación profesional del sistema educativo general correspondiente.

ACADEMIA DE OFICIALES DE LA GUARDIA CIVIL



La Academia de Oficiales de la Guardia Civil, que cuenta con más de 50 años de historia, comenzó teniendo su sede en Madrid. En la entonces denominada Academia Especial se formaban durante tres años de Enseñanza Militar de Grado Superior los futuros Oficiales de la Guardia Civil, procedentes de la Academia General Militar de Zaragoza, en donde ya habían compartido otros dos años de formación con el resto de futuros Oficiales del Ejército de Tierra.

En 1.981 la Academia Especial trasladó su sede a la localidad de Aranjuez (Madrid), en donde permanece en la actualidad, si bien, a partir de mayo de 1999 adoptó su actual denominación de Academia de Oficiales, y en ella ya no sólo se forman los alumnos procedentes de la Academia General, que pasarán a integrar la Escala Superior de Oficiales, sino que también cursan sus estudios los futuros miembros de la denominada Escala de Oficiales, que hasta entonces venían formándose en la Academia de Promoción con sede en Madrid.

Recientemente, se ha iniciado en esta Academia la implantación del nuevo Centro Universitario de la Guardia Civil (CUGC), mediante un convenio de adscripción suscrito entre la Secretaría de Estado de Seguridad y la Universidad Carlos III de Madrid. En este centro se impartirán estudios para la obtención del título de grado universitario en Ingeniería

de la Seguridad, así como cualquier otro que en un futuro pueda ser instaurado, figurando en el Registro de Universidades, Centros y Títulos.

Este Centro Universitario de la Guardia Civil fue creado para dar cumplimiento al mandato legal establecido en la Ley de la carrera militar, con el que se pretende dar un salto de calidad en la formación de los futuros oficiales del Cuerpo. La integración de las enseñanzas militares y universitarias constituye así un plus añadido a la formación que se venía impartiendo hasta ahora en la Academia de Oficiales. En el centro no se impartirán únicamente las enseñanzas relativas a la obtención del Grado universitario, sino que se abre un nuevo espacio a la enseñanza de postgrado y a la investigación para el desarrollo de la función policial, lo que supone un importante elemento para la mejora de los servicios que presta el Cuerpo.

ACADEMIA DE GUARDIAS Y SUBOFICIALES DE LA GUARDIA CIVIL



La Academia de Guardias y Suboficiales de la Guardia Civil tiene sus orígenes en 1943, en varias academias regionales ubicadas en Madrid, Málaga, Sabadell, Fuenterrabía, Torrelavega y Santiago de Compostela, creándose con posterioridad en el año 1945 las de Úbeda y el Escorial. En el año 1967 cambia el nombre de Academias Regionales de Instrucción por el de Academia de Guardias de la Guardia Civil, pasando a desaparecer todas ellas en la década de los 70, con la excepción de la de Úbeda.

En 1984 son inauguradas las instalaciones de Baeza, utilizándose las dos academias para dar formación a los alumnos aspirantes tanto al ingreso a guardias civiles como a los entonces denominados guardias auxiliares. En el año 1995 sólo se emplea el acuartelamiento de Baeza para los cursos de formación de guardias civiles, reservándose el acuartelamiento de Úbeda para cursos de promoción interna a cabo y suboficial, pasando a Baeza en 1996 y 1997 respectivamente.

AGRUPACIÓN DE INFANTERÍA DE MARINA

DE MADRID



La Agrupación de Infantería de Marina de Madrid (AGRUMAD) es una de las unidades de la Fuerza de Protección de la Armada. Su misión es dar seguridad a todas las instalaciones y personas de la Armada en la provincia de Madrid.

El mando de la AGRUMAD corresponde a un Coronel de Infantería de Marina, siendo su actual Comandante el Coronel IM Ramón María Pérez Alonso.

La AGRUMAD cuenta con las siguientes unidades:

- **Compañía de Seguridad.**
- **Compañía de Policía Naval.**
- **Compañía de Plana Mayor y Servicios.**
- **Unidad de Música.**

El embrión de la AGRUMAD se originó en 1940, con la creación de una unidad independiente denominada Batallón del Ministerio, como guarnición del Ministerio de Marina.

En 1968, con el Decreto de Reorganización de la Infantería de Marina, la Unidad tomó el nombre actual de Agrupación de Infantería de Marina de Madrid (AGRUMAD).

En 1983 el Ayuntamiento de Madrid hizo entrega a la AGRUMAD de la Bandera de Combate.

Unidad de Música

Creada en 1950, está constituida por una selección de suboficiales músicos y tropa profesional. Su actual Director es el Coronel don Agustín Díez Guerrero.

Por su nivel artístico, ha sido distinguida entre las formaciones musicales más relevantes, desarrollando importantes cometidos institucionales. En 1975 fue designada para rendir los primeros honores que se tributaron a S.M. el Rey Juan Carlos I, con motivo de su proclamación como Jefe del Estado.

UNIDADES DE LA FLOTA



La Flota es el elemento fundamental del poder naval de la Armada, núcleo básico de la Fuerza Naval para realizar operaciones militares en cualquier escenario geográfico de interés, y base de la aportación del componente naval para contribuir a la acción conjunta de las Fuerzas Armadas y para participar y, en su caso, liderar operaciones multinacionales.

El potencial de combate de la Flota está constituido por buques de superficie y submarinos, unidades de guerra de minas, unidades aéreas, unidades de guerra naval especial y órganos de mando a flote, que junto con la Infantería de Marina que proporcionan a la Fuerza Naval las capacidades

de proyección del poder naval sobre tierra, protección, libertad de acción, apoyo logístico operativo y guerra naval especial, capacidades que en conjunto dan a la Fuerza Naval su carácter expedicionario.

Para poder desarrollar sus cometidos, la Flota cuenta también con sistemas de mando y control, así como con centros, organismos e instalaciones de apoyo que desarrollan tareas de adiestramiento y evaluación de las unidades, análisis de operaciones y ejercicios y generación de la doctrina táctica.

Está constituido por los siguientes órganos:

1. Almirante de la Flota
2. Cuartel General de la Flota
3. Fuerza de Acción Naval (FAN)
4. Fuerza de Acción Marítima (FAM)
5. Fuerza de Infantería de Marina (FIM)
6. Centro de Evaluación y Certificación para el Combate (CEVACO)
7. Centro de Doctrina de la Flota (CEFLOT)
8. Flotilla de Submarinos (FLOSUB)
9. Flotilla de Aeronaves (FLOAN)

Fuerza de la Flota participante en el desfile

Una brigada de marinería de unidades de la Flota de la Bahía de Cádiz participará en la segunda agrupación a pie del desfile terrestre. Los militares comisionados pertenecen a la 41ª Escuadrilla de Escolta y a la Flotilla de Aeronaves.

41ª Escuadrilla de Escoltas (Fragatas de la clase ‘Santa María’)

Está compuesta por seis fragatas de la clase ‘Santa María’ con base en Rota (Cádiz), que son: F-81 ‘Santa María’, F-82 ‘Victoria’, F-83 ‘Numancia’, F-84 ‘Reina Sofía’, F-85 ‘Navarra’ y F-86 ‘Canarias’.

La principal misión de estos buques es la protección de grupos de combate o grupos anfibios. Dada su gran versatilidad y variedad de capacidades, en la actualidad se emplean en cometidos tales como apoyo en la proyección de una Fuerza Naval, protección al tráfico, operaciones de interdicción marítima, integración en la defensa aérea territorial, y vigilancia y escolta en teatros de operaciones alejados.

Flotilla de Aeronaves

Sus antecedentes se remontan a principios del Siglo XX, cuando en 1917 el Rey D. Alfonso XIII firma el decreto de creación de la "Aviación Naval", después llamada "Aeronáutica Naval", siendo el primer jefe e impulsor el CC Pedro María Cardona y Prieto. La Aeronáutica Naval desapareció en la guerra civil, y renació de nuevo en 1954 con el nombre de "Arma Aérea de la Armada".

La Flotilla de Aeronaves o FLOAN, tiene su base desde 1957 en la Base Naval de Rota, cuando se inició la construcción de los hangares y las instalaciones de apoyo de la incipiente Flotilla de Helicópteros.

En 1.976 se incorporan los primeros reactores de combate del Arma Aérea, los Harrier AV-8A “Matador” de la antigua Octava Escuadrilla, y por tanto la Flotilla de Helicópteros se transformará en nuestra actual FLOTILLA DE AERONAVES. Actualmente la componen 4 escuadrillas de helicópteros y 2 de aviones, sumando un total de 59 aeronaves.

La FLOAN es el núcleo sobre el que se constituye las unidades aéreas embarcadas para proporcionar la capacidad aeronaval a la Flota y al resto de la Armada.

El Mando de la FLOAN, que corresponde a un Capitán de Navío, en la actualidad el CN., D. Ricardo A. Hernández López, y tiene la responsabilidad y el mando de los pilotos y del personal de dotación de vuelo, controladores, mantenimiento y de apoyo al vuelo. Bajo su dirección se llegan a realizar alrededor de 8.000 horas de vuelo al año.

ESCUADRILLAS

TERCERA ESCUADRILLA

Modelo: AUGUSTA BELL 212.

Misión: Transporte táctico, transporte logístico, Escolta, Reconocimiento armado, SAR.

CUARTA ESCUADRILLA

Modelos: CESSNA CITATION VII / CITATION I

Misión: Transporte logístico y de autoridades, Vigilancia, Reconocimiento y colaboración en el adiestramiento de buques

QUINTA ESCUADRILLA

Modelo: SIKORSKY 61 (SH-3D)

Misión: Asalto Anfibio, Guerra Naval Especial, Logístico, CSAR/SAR, MEDEVAC y Guerra Antiaérea.

SEXTA ESCUADRILLA

Modelo: HUGHES 500

Misión: Escuela, Observación.

NOVENA ESCUADRILLA

Modelo: AV-8B “HARRIER II”

Misión: Ataque al suelo, Defensa aérea y Reconocimiento

3.6. DÉCIMA ESCUADRILLA

Modelo: SH-60B Block I Core B. (SEAHAWK).

Misiones: SUW (Surface Warfare), USW (Undersea Warfare), SAR, MEDEVAC, VERTREP, VOD, COMREL (Comms Relay), NSFS (Naval Surface Fire Support).

SEGUNDO ESCALÓN DE MANTENIMIENTO.

Esta unidad engloba el conjunto de recursos que dan apoyo al mantenimiento de todas las unidades aéreas de la FLOAN para conseguir su máxima operatividad. Ejemplos de sus capacidades son:

- **ESTRUCTURAS:** Capacidad de grandes mantenimientos y obras en las aeronaves.
- **MOTORES:** Revisiones y pruebas en banco de todos los motores.
- **AVIONICA:** Revisiones y reparaciones de equipos de aviónica. Dispone de bancos automáticos de prueba.
- **INGENIERIA:** Servicios técnicos de ingeniería, gestión de calidad, biblioteca técnica, etc..
- **ARMAS:** Colabora en el mantenimiento de misiles y bombas.
- **REPUESTOS:** Control, gestión, adquisición y distribución de repuestos.
- **TALLER DE PINTURAS.**
- **LABORATORIOS DE CALIBRACIÓN.**
- **LABORATORIOS DE ANÁLISIS.**
- **COMISIONES DE SEGUIMIENTO DE CONTRATOS.**

GRUPO DE SEGURIDAD DE LA AGRUPACIÓN DEL CUARTEL GENERAL DEL EJÉRCITO DEL AIRE



El actual Grupo de Seguridad, (GRUSEG), es el heredero de la primitiva 17ª Escuadrilla de Servicios que se organizó para dar apoyo al recién creado Ministerio del Aire, en septiembre de 1939, durante su permanencia en su ubicación provisional en la calle Barquillo de Madrid.

Terminada la construcción del complejo del Ministerio, en enero de 1957, se disolvió la 17ª Escuadrilla de servicios traspasándose sus funciones al **Escuadrón de Servicios del Ministerio del Aire** ubicándose en las dependencias en las que en la actualidad permanece.

En 1978 y con arreglo a lo dispuesto en la Orden Ministerial núm. 2328/78 por la que se establecía la organización y la estructura orgánica del Cuartel General del Ejército del Aire, la Unidad cambió de nombre por el de **Escuadrón de Seguridad y Servicios** del Cuartel General del Aire, y pasó a depender de la Jefatura de la Agrupación del Cuartel General del Aire (A.C.G.E.A.).

La creciente importancia de los cometidos que fue asumiendo en los años siguientes y el mayor peso que fue adquiriendo su servicio de seguridad y de armas sobre todos los demás, dio lugar a su transformación en una Unidad operativa de seguridad del CGEA llegando a su última denominación como **Grupo de Seguridad**.

En el año 2005 por Instrucción 82/2005 de 17-05 del Jefe de Estado Mayor del E.A., se creó la **Escuadrilla de Honores del E.A. (EDHEA)** integrada en el Grupo de Seguridad, encomendándole como misión principal la rendición de Honores Militares. Desde su creación está ubicada físicamente en la B.A. de Cuatro Vientos.



ESCUADRÓN DE ZAPADORES PARACAIDISTAS (EZAPAC) 50

Aniversario

- El Escuadrón de Zapadores Paracaidistas es la más antigua unidad paracaidista de las Fuerzas Armadas españolas, al ser heredera de la primera unidad paracaidista militar en España, que se constituyó en marzo de 1946 en el Ejército del Aire con el conocido lema de "Sólo merece vivir quien por un noble ideal está dispuesto a morir". Se trataba de la Primera Bandera de la Primera Legión de Tropas

de Aviación ubicada en Alcalá de Henares que, posteriormente en 1947 pasó a llamarse Primera Bandera de Paracaidistas de Aviación, y en 1953, coincidiendo con la creación de las primeras unidades paracaidistas en el Ejército de Tierra, cambió su denominación a Primer Escuadrón de Paracaidistas.

- El 7 de diciembre de 1957, se trasladó a Sidi-Ifni para participar en la campaña de Ifni-Sahara, donde tuvo su bautismo de fuego en Bugasdir (Ifni) y, entre otras acciones, liberó la ciudad santa de Smara (Sahara) tras un lanzamiento paracaidista de combate por sorpresa, así como un salto paracaidista sobre la Hagunia, situada entre Ifni y Sahara, para cortar la retirada de las tropas rebeldes.

- El 9 de septiembre de 1965 se disolvió el Escuadrón de Paracaidistas de Alcalá de Henares, creándose en su lugar la Escuadrilla de Zapadores Paracaidistas (EZAPAC), que se ubicó en Alcantarilla, pasando a convertirse en la Unidad de Operaciones Especiales del Ejército del Aire, cumpliéndose por tanto este año el 50 Aniversario de la creación del EZAPAC.

- La Unidad ha intervenido e interviene en los siguientes conflictos:

- o 1957-1958: Campaña Ifni-Sahara.

- o 1975: Operación para la evacuación del Sáhara

- o 1989-1990: Misión UNTAG (United Nations Transition Assistance Group) en Namibia.

- o 1993-2000: Intervención en Bosnia-Herzegovina, primero con Naciones Unidas en la misión UNPROFOR (United Nations Protection Force), y posteriormente bajo mando OTAN en las sucesivas fases de implementación de la paz con IFOR (Implementation Force) y de estabilización con SFOR (Stabilization Force).

- o 1994-1995: Misión UNAMIR (United Nations Assistance Mission for Rwanda) en Ruanda.

- o 2002-2004: Operación Libertad Duradera de lucha contra el terrorismo internacional, en Yibuti.

- o 2004-2015: Intervención en Afganistan dentro de las Misiones ISAF (International Security Assistance Force) y Resolute Support

- o En la actualidad desde febrero de 2015 el escuadrón participa en la misión ALFA-INDIA en Irak.

- o A partir de noviembre se participará en la misión que el ejército español lleva a cabo en Senegal.

- El EZAPAC está en posesión del record español de altura en lanzamientos paracaidistas militares con empleo de oxígeno por un lanzamiento realizado a 35.500 pies.
- Asimismo también ostenta el record de distancia de navegación con paracaídas táctico al realizar un vuelo de 50 kms, a partir de un lanzamiento con oxígeno a 25000 pies.
- En enero de 1987 la Unidad inicia su participación en destacamentos SAR en La Coruña con misiones de rescate marítimo, habiendo participado en el rescate de más de 205 náufragos.
- Por último, el Escuadrón de Zapadores ha acudido en socorro de la población Murciana cuantas veces ha sido requerida su presencia, cabe destacar su participación en las inundaciones ocurridas en la región de Murcia en los años 1986 y 1987 por la que la Unidad fue condecorada con la medalla de plata de protección civil, asimismo participo en ayuda de los damnificados por el terremoto de Lorca, el pasado 10 de mayo de 2012.

UNIDAD MILITAR DE EMERGENCIAS

(UME)



Este año la Unidad Militar de Emergencias celebra su Xº aniversario. Precisamente, el pasado sábado día 7 de octubre se cumplieron diez años desde el acuerdo del Consejo de Ministros que creaba la Unidad Militar de Emergencias (UME). Desde entonces, la UME ha tenido ocasión de poner en práctica las misiones para la que fue creada con el objetivo colaborar con el Sistema de Protección Civil y, junto con otras instituciones del Estado, contribuir a preservar la seguridad y el bienestar de los ciudadanos en situaciones de emergencias.

Durante este tiempo, esta moderna Unidad de las FAS ha hecho un gran esfuerzo para garantizar su interoperabilidad con el resto de servicios de emergencias locales, autonómicos o estatales. De este modo, se ha convertido en una herramienta del Estado para sumar esfuerzos, contribuir con el resto de administraciones e instituciones a resolver de forma rápida y eficaz las emergencias.

La UME es una unidad conjunta compuesta por personal del Ejército de Tierra, Armada, Ejército del Aire y Cuerpos Comunes. En la actualidad su plantilla está compuesta por 3.500 efectivos con un alto nivel de disponibilidad para garantizar una rápida respuesta en cualquier tipo de emergencia en la que actúe.

Características

Entre sus características destaca su flexibilidad y capacidad de actuación en todo tipo de emergencias con una total autonomía logística. Además, su disponibilidad y el empleo en masa, garantiza su rápida intervención y el sostenimiento del esfuerzo de forma continuada.

Capacidades

La UME aporta una serie de capacidades genéricas y otras especiales que cubren un gran espectro en materia de emergencias. Sus principales capacidades genéricas son la de, intervención en la Lucha Contra Incendios Forestales, intervención en emergencias que tengan su origen en grandes inundaciones, nevadas y otros fenómenos meteorológicos, intervención ante erupciones volcánicas, terremotos o derivadas de riesgos tecnológicos o por la contaminación del medio ambiente.

Entre sus capacidades específicas destacan la búsqueda y rescate de personas en situaciones difíciles como el subacuático, en grandes nevadas, terremotos, espacios confinados, espeleosocorro o Mando y Control.

De hecho, el Batallón de Transmisiones apoya la organización del Día de la Fiesta Nacional con el despliegue de un puesto de mando para la autoridad que dirige el desfile así como la instalación del sistema de telecomunicaciones del mismo.

Intervenciones de la UME

Desde su creación, la Unidad Militar de Emergencias (UME) ha participado en numerosas emergencias, principalmente tras la solicitud de las Comunidades Autónomas a través de la Dirección General de Protección Civil y Emergencias y bajo el mando operativo del JEMAD. Durante el presente año ha intervenido en 41 ocasiones, 1 de ellas en el exterior tras el terremoto de Nepal.

Con las realizadas en el 2015, se eleva a 313 el número total de intervenciones de la UME desde que obtuvo su capacidad operativa inicial en junio de 2007. Además de Nepal, destacan sus intervenciones en Haití y Lorca por seísmos, su intensa participación en las Campañas de Lucha Contra Incendios Forestales en España, su capacidad de actuar en inundaciones y grandes nevadas como las sufridas en León, Burgos, Santander o Madrid o su colaboración con los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado

Participación de la UME en el Desfile.

La UME va a estar representada en este desfile por una unidad a pie tipo compañía formada por

- Mando: Un capitán Jefe de la Compañía y Banderín.
- Tres secciones, cada una al mando de un oficial, formadas por suboficiales y militares profesionales de tropa y marinería (MPTM) acompañados por tres guías con sus perros de búsqueda y rescate. En total 98 militares, todos ellos pertenecientes al I Batallón de Intervención en Emergencias con base en Torrejón de Ardoz (Madrid).
- Los hombres y mujeres que hoy desfilan en esta compañía han participado en intervenciones como el gran incendio forestal sufrido este año en la Sierra de Gata, Cáceres.
- Los militares de la UME participantes en el desfile portan el uniforme de trabajo UME (negro).

GRUPO RURAL DE SEGURIDAD N° 1 DE LA GUARDIA CIVIL



El Grupo de Reserva y Seguridad nº 1 (GRS-1), es una unidad de la Agrupación de Reserva y Seguridad (ARS), creada por Orden General (O.G.) nº 71 de 21 de Junio de 1988 (BOC nº 18), en cuyo anexo figura la composición del GRS-1:

Mando
Plana Mayor de Mando
2 Compañías de Reserva y Seguridad

Con esta composición y sobre la base del personal perteneciente a la 109 Comandancia Móvil de Madrid, alcanza a principios de 1989 una plantilla de 580 efectivos, al mando de un Comandante del Cuerpo, con sede en las antiguas dependencias de la citada Comandancia en la Calle Batalla de Salado

En el año 1991 con la reestructuración de la ARS sigue manteniendo la misma composición el GRS-1, pasando a ser el mando un Teniente Coronel del Cuerpo.

En el año 1995 el Director General del Cuerpo en escrito nº 921 de 25 de Agosto de 1995 participa que: “En el GRS-1, se encuentra organizada la Sección de Escoltas de Seguridad inmediata de Altas Personalidades, de forma independiente del resto de las compañías, con personal destinado expresamente en la misma”.

En el año 1998 por O.G. nº 10 de 13 de Abril de 1998 se segrega el Escuadrón de Caballería ubicado en el complejo del Colegio de Guardias Jóvenes de Valdemoro, quedando la plantilla del GRS-1 con 356 efectivos.

Por Orden General número 12, dada en Madrid el día 20 de julio de 2006, publicada en el B.O.C número 21, de fecha 31 de julio de 2006, de organización de la Agrupación de Reserva y Seguridad (ARS), dicha ARS pasa a denominarse Agrupación de Reserva y Seguridad (ARS).

MISIÓN Y COMETIDOS

El Grupo de Reserva y Seguridad (G.R.S.), es la Unidad fundamental de mando, ejecución y coordinación de los servicios para el cumplimiento de la misión específica asignada a la Agrupación de Reserva y Seguridad (A.R.S.).

La Agrupación de Reserva y Seguridad tiene como misión específica la prevención, mantenimiento y, en su caso restablecimiento de la seguridad ciudadana, prestando colaboración en caso de grave riesgo, catástrofe o calamidad pública.

Esta misión específica se desarrolla en los siguientes:

- Cometidos fundamentales:
- *Garantizar el orden y la seguridad en grandes concentraciones de masas.*
- *Realizar o colaborar en la protección y seguridad de altas personalidades*
- *Reforzar los servicios de las Unidades territoriales conforme a la doctrina de empleo propia*

Como Operaciones exteriores y otros Servicios destacables, realizados por el Grupo de Reserva y Seguridad N°1 se resumen los siguientes:

OPERACIONES INTERNACIONALES:

- Misión de Policía Naciones Unidas en Kósovo (UNMIK)
- Operación "SIERRA KILO" S-K VII – JOINT GUARDIAN Istok (Kosovo)
- Unidad Guardia Civil – Agrupación Táctica Española (SPAGT) Bosnia-Herzegovina
- Dispositivo de Seguridad y Protección Embajada Quito (Ecuador)
- Dispositivo de Seguridad y Protección Embajada España (Guatemala)
- Dispositivo de Seguridad y Protección Embajada España (Colombia)
- Operación DANUBIO – Naciones Unidas.
- Dispositivo de Seguridad y Protección Consulado Jerusalén (Israel)
- Acogida de refugiados Albano-Kosovares. Programa traslados refugiados Skopje (Macedonia).
- Seguridad campo refugiados en Hamallaj (Albania)
- Misión Naciones Unidas Timor Oriental
- Asistencia Policía Republica Mozambique (Proyecto MOZOO/007)
- Escolta y Protección Alto Comisionado Unión Europea en Kabul (Afganistán)
- Escolta Alto Representante O.N.U. (Bosnia)
- Observadores Policiales IPTF Bosnia-Herzegovina
- Ejercicio CPX en el Cuartel General de la Fuerza de Gendarmería Europea en Saint Astier (Francia)
- Ejercicio "Periland 2005" en Saint Astier (Francia)

EN TERRITORIO NACIONAL:

- Sede del ejercicio de la Gendarmería Europea EGEX- 06

- Cobertura de frontera Hispano-Marroquí (inmigración irregular).
- Protección y Seguridad Altas Personalidades tanto nacionales como Extranjeras (Presidente del Gobierno, Familia Real, etc. ..).
- Escolta transporte de moneda
- Servicio de Seguridad “Juegos del Mediterráneo”, en Almería
- “Operación Paso del Estrecho” en Algeciras (Cádiz),
- Escolta dinámica a todas las Delegaciones de la “Cumbre FIEP”
- Mantenimiento del orden público y control de masas en distintos acontecimientos:
- Servicios de escolta de presos en aeronave

REGIMIENTO INMEMORIAL DEL REY N° 1



Buscar el origen de la Infantería española en la historia obligaría a intentar un imposible, ya que sería tanto como fijar las fechas de las primeras luchas individuales o tribales de los pueblos íberos. Cuando se pretende hacer el estudio de la Infantería como cuerpo de batalla, se parte siempre de la Falange griega como primera organización táctica, que después fue sustituida por la Legión romana.

Tanto en la Falange griega como en la Legión romana también figuró la caballería; pero la verdadera masa de la batalla, la fuerza de maniobra, quien tenía que resolver el combate, era el hombre a pie, la Infantería.

Aunque existía una organización táctica, una masa maniobrera, ni los griegos ni los romanos, como después los cartagineses y bárbaros, tenían cuerpos permanentes, con una reglamentación apropiada. Había que superar en gran parte la época feudal para encontrar unidades que obedecen a un ordenamiento real, están permanentemente constituidas y pagado su sostenimiento por la Corona.

Hay países que aseguran ser los primeros en haber tenido un ejército constituido y permanente, y aunque se les den nombres tan significativos como “Guardia de Corps de Poncio Pilato” al primero de Infantería británico, o que Turquía afirme que fue Bayaceto I en 1389, al crear el Cuerpo de Genízaros, el país que tuvo el primer ejército constituido, se puede asegurar y se tratará de demostrarlo que es España el país que cuenta con el regimiento más antiguo del mundo, por su ordenamiento, sus estatutos y su orgánica.

Las fuentes de información histórica permiten, con bastante exactitud, señalar cuáles son los orígenes de este regimiento, que posiblemente tendrá todavía una antigüedad más remota, aunque se fijan, como después veremos, en la conquista de Sevilla por el rey Fernando III el Santo, en noviembre de 1248. Este regimiento es el actual “Inmemorial”, que lleva el número uno de los de la Infantería española.

En la Revista Científico – Militar, tomo I, “Historia del Regimiento Inmemorial número 1”, de B. Rodrigo, se afirma: “No puede racionalmente negarse que este Cuerpo sea el más antiguo, el más ilustre del Ejército de España, y de un concepto constantemente bueno, desde tiempos muy remotos.” Y en otro lugar se dice: “Las circunstancias de antigüedad y concepto reunidas en él declararán a su favor la preferencia que siempre ha gozado sobre todos los demás; excitando los celos y la persecución, origen de tantas y tan reñidas disputas. El contexto de su historia presenta, desde luego, una idea bien clara de la consideración que ha merecido y de los contrastes que ha padecido, sin que por esto haya dejado de ser objeto de ambición de los más grandes ni el primero de su clase.”

Podríamos copiar numerosas citas que demuestran la antigüedad del <Inmemorial>, pero nos limitaremos a algunos hechos concretos, para no extender demasiado este artículo.

Hay un documento del 14 de julio de 1707 firmado por el capitán general conde de Charny, director general de la Infantería de España, en el que consta que se formó el Regimiento de Castilla, nombre que llevó anteriormente el <<Inmemorial>> cuando el santo rey Don Fernando ganó a Sevilla en el asalto al castillo de Triana. Investigaciones posteriores han llevado a la certeza de que, efectivamente, puede señalarse como origen del Inmemorial el año 1248.

Cuando la Reconquista, tanto los reyes de Castilla como los de Navarra y Aragón, etc., acudían a las milicias concejiles o concejalías armadas, que tan pronto eran formadas como disueltas, pero nunca pagadas por la Corona directamente. En la toma de Sevilla, estas concejalías, especialmente la de Castilla, en parte sufragada también por varios cardenales que acompañaban a Don Fernando, demostraron tal valor y veteranía, que el Rey Santo pensó que no era conveniente desbandarlas. Encargó a uno de los cardenales que hiciera un ordenamiento real para que actuara como cuerpo permanente, y para ello se basó en dos razones principales: la primera, tener y aprovechar una fuerza que había demostrado tal valor al asalto del castillo de Triana y aprovecharla para una nueva campaña, y segundo, que había que contar con unas fuerzas permanentes para asaltar a la Berbería, si la conquista de quería terminar felizmente. Así fue como dispuso el rey que aquella fuerza no debía depender del señor, arzobispo o concejo, y sí de la Corona, por lo que dispuso que se encargase a su peculio el sostenimiento y mantenimiento.

A esta primera fuerza se le dio el nombre de Banda de Castilla, y recibió como escudo las armas reales, un castillo en pendón morado, y, quizá porque fuera su organizador un cardenal, se les vistió con jubón y calzas de color púrpura y sayo en el que llevaban el castillo y el león. Además, el Santo Rey les dio como patrona a la Virgen del Rosario, para que se acogieran a su devoción. Y precisamente cuando en 1632 el conde-duque de Olivares organizó la Coronelía de Guardas del Rey- momento en que comienza la historia escrita y perdurable del <<Inmemorial>>-, también organizó la cofradía de la Virgen del Rosario, continuación de la que creó Fernando III, y con la misma imagen.

En diversas ocasiones hubo noticia de hechos de armas en los que intervino aquella Banda de Castilla, como son una batalla en los tiempos del rey Don Juan II, la batalla de Salado (1340) y el sitio de Algeciras (1344).

Otro jalón que atestigua la antigüedad del <<Inmemorial>> es el que se refiere al célebre Ordenamiento de Lanzas que Don Juan II presentó a las Cortes de Guadalajara en 1390, las cuales aprobaron la creación de un ejército fijo de cuatro mil lanzas, mil quinientos caballos y mil ballesteros, y de este ejército formaba parte la Guardia Real, continuadora de la Banda de Castilla, ostentando el mismo escudo, pendón y privilegios.

La evidencia de que también el <<Inmemorial>> estuvo en Lepanto lo acredita el hecho de que durante mucho tiempo tuvo por bandera el estandarte de Don Juan de Austria tremoló en dicha batalla, así como una Virgen del Rosario. Entonces, el Tercio Viejo de los Morados de Castilla era tercio embarcado y lo fue por mucho tiempo. En una comunicación de noviembre de 1838, el entonces director general de Inválidos solicitó trofeos militares para colocarlos en la iglesia de Nuestra Señora de Atocha, y allí se envió el estandarte de Don Juan de Austria y la imagen de la Virgen del Rosario, <<perteneciente al Tercio de los Morados de Castilla, hoy Regimiento Inmemorial>>.

El rey Don Carlos III, por real orden de 21 de enero de 1776, <<persuadido de que el Regimiento “Inmemorial” fue cuna del Ejército español y origen de la Marina española, a la que suministró para su formación mucha tropa, oficiales y su insignia cuando la Armada quedó totalmente destruida en el sitio de Fuenterrabia>> le dio patente absoluta de antigüedad, ordenando que llevara el nombre de <<Inmemorial>> para ponerlo al abrigo de toda competencia. En el año 1830 se le concedió el privilegio de ocupar en las formaciones el primer lugar cuando a ellas concurren varias Armas.

En el año 1832 la reina gobernadora Doña María Cristina dedica al Arma de Infantería el Pendón Morado de Castilla, que ha de usar el <<Inmemorial>> junto con la bandera nacional. Este privilegio se hizo patente por la real orden de 15 de enero de 1851, en la que la reina Doña Isabel II dispone que no se varíen las banderas del Regimiento de Infantería <<Inmemorial>> del Rey número 1 y que continúe <<usando el Pendón Morado como privilegio de su creación y de los hechos gloriosos que desde ella ha tomado parte>>. Y más tarde, cuando en noviembre de 1894 se suprimen las banderas de los batallones y queda una sola por regimiento, se hace la única excepción del <<Inmemorial>> para que el Regimiento del Rey tuviese, además de la reglamentaria, la que entonces conservaba en representación del Arma.

Cuando su majestad la reina Isabel II ordena que su augustó hijo el príncipe de Asturias, más tarde el rey Alfonso XII, se filie como soldado del Ejército, dispone que sea en la Compañía de Granaderos del Primer Batallón del Regimiento Inmemorial del Rey número 1, señalado por su majestad en consideración a ser el más antiguo de los del Arma. Así constaba en la real orden del 28 de septiembre de 1892.

El Rey Don Alfonso XIII, al entregar en el Alcázar de Toledo la vieja bandera del Regimiento, que fue sustituida por la que su augustó hijo el príncipe de Asturias besó en juramento el 14 de junio de 1920, al filiarse como soldado del <<Inmemorial>>, en un

solemne acto en la Casa de Campo de Madrid- siendo madrina de dicha bandera su majestad la reina Doña Victoria-, dijo a los caballeros alumnos de la Academia de Infantería: <<esta es nuestra enseña gloriosa, esta bandera es la misma que ha dado días de gloria a nuestra querida patria; bajo sus pliegues guarda recuerdos de antaño. Vuestra bandera es hija de ésta, del mismo modo que del Regimiento Inmemorial descienden todos los Cuerpos que forman el Arma a que pertenecéis...>>

En esta exposición nos hemos limitado solamente a demostrar la antigüedad del Regimiento Inmemorial. Su historial es tan extenso, sus hechos de armas tan numerosos como fueron los trofeos que conquistó en tierras de Europa, África, América y Asia.

Puede decirse que las vicisitudes del <<Inmemorial>> son historia de España, y el escribir su historial no es ahora nuestro propósito; pero hay hechos tan notables, que es difícil resistir el consignarlos, como el de Lepanto, al que se ha hecho mención; y cuando la zarpa británica intenta apoderarse de la Florida, el <<Inmemorial>> acude a la brecha y allí conquista Pensacola y la capital San Agustín, y acude a salvar Puerto Rico, también amenazado por los ingleses. En 1849, cuando la Sede Pontificia se siente amenazada por las turbas revolucionarias garibaldinas, acude el <<Inmemorial>> a Roma a defender el solio de San Pedro, y es en la playa de Gaeta donde el Sumo Pontífice Pío IX pasa revista a los batallones del Regimiento del Rey y condecoran sus banderas con la Orden Piana, mientras potestades de la tierra y dignidades de la Iglesia caen de rodillas al impartir el Papa su bendición apostólica al Regimiento Inmemorial del Rey. Es imposible, en el espacio de un artículo periodístico, intentar resumir el historial de un regimiento que cuenta con más de setecientos años de existencia y miles de hechos de armas.

Reyes y príncipes, señores y vasallos, ricos y pobre, han servido a sus filas. Entre sus coroneles hubo hombres excepcionales que fueron orgullo del Ejército español. Entre sus oficiales sigue como teniente don Jacinto Ruiz y Mendoza, pues la reina regente Doña María Cristina, en 1891, despuso<<que el nombre del teniente Ruiz figurara siempre en el cuadro de oficiales de la Primera Compañía del Primer Batallón del Regimiento de Infantería “Inmemorial” del Rey número 1, donde pasará revista, y al ser llamado por el comisario de dicho acto con el expresado objeto, responderá el jefe del Batallón: “Como presente y muerto gloriosamente por la libertad de la patria a consecuencia de las heridas que recibió en Madrid el 2 de mayo de 1808”

España puede sentirse orgullosa de contar con un regimiento que es cuna y generación de todas las fuerzas armadas españolas, un regimiento que es el más antiguo del mundo y depositario de las glorias y tradiciones de la Infantería; un regimiento que no ha conocido la humillación ni ha hincado jamás la rodilla, pues antes sus soldados prefirieron morir; un regimiento que pisó fuerte en el solar del mundo, para que de él se dijera, al igual que de todos los demás regimientos, que la primera Infantería del mundo es, sin rival, la española.



BANDERA "ROGER DE FLOR"



Con fecha 17 de octubre de 1953, S.E. el Sr. Ministro del Ejército dispuso la creación de la I.ª Bandera Paracaidista del Ejército de Tierra. El día 8 de diciembre de 1.953 se publica el destino como *primer Jefe de la Bandera* del Comandante de Infantería D. Tomás Pallás Sierra. La Unidad tomó su nombre del famoso caudillo almogávar Roger de Flor al servicio de la Corona de Aragón en el siglo XIV.

El día 23 de febrero de 1954, durante la realización del primer curso paracaidista del ejército de Tierra en la Escuela Militar de Paracaidistas (Alcantarilla, Murcia), se realizó el primer lanzamiento paracaidista de esta nueva Unidad. Esta fecha es considerada como la de Fundación de las Fuerzas Paracaidistas del ET.

Tras el ataque sufrido por las fuerzas españolas en el territorio de Ifni el 27 de noviembre de 1957, la I.ª Bandera es desplegada en dicho territorio con el fin de reforzar las acciones que se llevaran a cabo, participando en las siguientes operaciones:

- **Operación "Netol"**, el día 1 de diciembre de 1.957.
- **Operación "Gento"**, el día 5 de diciembre de 1.957.
- **Operación "Diana"**, el día 30 de enero de 1.958.
- **Operación "Siroco"**, el día 10 de febrero de 1.958.
- **Operación "Pegaso"**, el día 19 de febrero de 1.958.

En transcurso de esta última operación efectuó el primer lanzamiento paracaidista en zona de combate, realizado por la 1ª Compañía en Erkunt (2.º salto de guerra de la Agrupación de Banderas Paracaidistas del ET).

Al finalizar las operaciones en Ifni, la Unidad queda destacada en Las Palmas de Gran Canarias, donde hasta 1979 las banderas paracaidistas rotan con la finalidad de mantener una Unidad de Intervención para el Sahara; como se tuvo que demostrar en los despliegues efectuados en 1961 con motivo del "conflicto de los petrolitos" y durante el conflicto en el Sahara (1974-75) que finalizó con la Marcha Verde y el abandono de territorio.

Desde su origen, la I.ª Bandera siempre se ha preparado e instruido para ser utilizada en los puestos de mayor riesgo y fatiga, en las posiciones más avanzadas y en las situaciones más difíciles, capacitada para ser desplegada en un tiempo máximo de 72 horas allí donde lo disponga el Gobierno español. Para ello su preparación ha estado marcada por innovación, realizando ejercicios con unidades paracaidistas de ejércitos aliados con la finalidad de poner en práctica y coordinar las últimas tácticas y técnicas que deben usar la unidades paracaidistas.

Esta preparación permanente, ha sido clave para fuese la unidad designada por la BRIPAC para ser desplegada, entre los meses de abril y julio de 1.991, en la operación "Provide Comfort", en el Norte de Irak, encuadrada en la Agrupación Táctica "Alcalá", contribuyendo al esfuerzo internacional para proteger al pueblo kurdo de los ataques del Ejército iraquí, tras la segunda guerra del Golfo. Supuso la primera vez, después de casi medio siglo, que España enviaba fuera de su territorio de soberanía una organización táctica. Las capacidades demostradas, su profesionalidad y buen hacer iniciaron un camino ha servido para que el Ejército español empezase a ser valorado a nivel internacional y que contribuyó de forma definitiva a la participación de España en las misiones internacionales que desde entonces se han realizado.

Por este camino iniciado en 1991, han seguidos nuevos despliegues como ha sido:

- Bosnia i Herzegovina entre septiembre de 1993 y marzo de 1994, destacando una compañía para completar la III Bandera en la misión de Naciones Unidas de UNPROFOR.
- Bosnia i Herzegovina entre abril y agosto del año 1999, formando parte del contingente de la Fuerza de Estabilización (SFOR) de la OTAN para la antigua Yugoslavia. Durante esta misión fallece en Acto de Servicio el Sgto. D. Raúl Cabrejas Gil.
- Bosnia i Herzegovina entre mayo y noviembre del año 2003, formando parte del contingente de la Fuerza de Estabilización de la OTAN, para consolidar la seguridad y disuadir de un posible resurgimiento de las hostilidades entre las diferentes facciones del país.
- Afganistán entre junio y octubre de 2006, bajo mandato de la OTAN formando parte de la Fuerza Internacional para Asistencia a la Seguridad (ISAF), con el objetivo de ayudar al gobierno afgano a extender y ejercer su autoridad e influencia en el territorio, así como a crear las condiciones necesarias para la reconstrucción y estabilización del país después de la guerra.
- Afganistán entre junio y noviembre de 2007, formando parte del contingente de ISAF bajo mandato de la OTAN. Durante este periodo y debido a un ataque de la insurgencia la Bandera sufre la pérdida de dos de sus hombres, el CLP D. German Pérez Burgos y el CLP D. Estalin Mera Vera.
- Líbano entre abril y agosto de 2010, bajo mandato de la ONU y dentro del contingente de la Fuerza Provisional de la Naciones Unidas para el Líbano (UNIFIL), con la misión de mantener la confirmación de la retirada del ejército israelí del sur del Líbano, el mantenimiento de la paz y la seguridad en la zona y facilitar al gobierno legítimo libanés el control del territorio dominado por distintas guerrillas y grupos terroristas.
- Mali entre julio y diciembre de 2013, formando parte de la misión de la Unión Europea para asesoramiento y entrenamiento de las Fuerzas Armadas de Mali (EUTM-MALI), con una Compañía de Protección y Seguridad.

En la actualidad, la Bandera se encuentra preparada para ser empleada en la misión militar que España demande, de manera que pueda continuar escribiendo páginas de gloria en el Libro de Nuestra Historia.

BRIGADA ACORAZADA XII

En el kilómetro 18 de la Autovía de Madrid a Colmenar, en una zona de suave relieve, entre los municipios de Madrid, Alcobendas, Tres Cantos y San Sebastián de los Reyes, se encuentra acantonada, en su Base de “El Goloso”, la Brigada de Infantería Acorazada “Guadarrama” XII.

A partir del 1 de noviembre de 2006, en su configuración actual, queda encuadrada dentro del Mando de Fuerzas Pesadas, junto con las Brigadas de Infantería Mecanizadas X y XI y unidades de Caballería.

En esta línea, constituye una unidad fundamental en la disuasión a nivel estratégico y es elemento resolutivo a nivel operacional y táctico con capacidad de proyección adecuada a sus medios.

La Brigada Acorazada está formada por los Regimientos de Infantería Mecanizada “Asturias” núm.

31 y Acorazada “Alcázar de Toledo” núm. 61, el Grupo de Artillería de Campaña Autopropulsada XII, que incluye una Batería de misiles tierra-aire Mistral, el Batallón de Zapadores Mecanizado XII, el Grupo Logístico XII y el Batallón de Cuartel General que le proporciona diversas capacidades como inteligencia, UAV,s, NBQ y mando y control entre otras.

Adopta como lema “Aprisa, Duro, Lejos”, que contiene la esencia más pura de las Unidades Carristas y refleja las características de su maniobra. Este lema imprime carácter a todas sus intervenciones.

En 1.974 el Batallón de Carros II/61, actual Batallón “LEON” y el Grupo de Artillería XII se trasladaron al Sahara, llegando a sus playas el día 19 de octubre.

El día 24 de junio de 1.975 la Brigada sufre las primeras bajas en campaña; El Teniente D. Luís Gurrea Serrano, el Sargento D. Diego Cano Nicolás y los Artilleros D. José Porcar Escriba, D. José Otero Amohedo y D. Miguel Casanova Carbonell, todos del Grupo de Artillería ATP XII, destacado en el Sahara, mueren en Tah, como consecuencia de la explosión de una mina.

Actualmente, la Brigada de Infantería Acorazada Guadarrama XII está formada por 2.400 profesionales de los que un 12 % son mujeres.

Por último, destacar que esta Brigada, es la única Gran Unidad Acorazada del Ejército Español.

Materiales Principales:

Carro de combate Leopard 2E,

De fabricación española, con una tripulación de 4 miembros y 64 toneladas de peso, está dotado de un cañón de 120 mm y dos ametralladoras de 7.62 mm. Su motor de 1.500 caballos le permite alcanzar los 72 km/h con una autonomía de 380 km.

Vehículo de combate de Infantería Pizarro,

De fabricación española, con una tripulación de tres combatientes, tiene capacidad para transportar un pelotón de infantería. Dotado de un cañón de 30 mm y una ametralladora de 7.62 mm, le permiten avanzar con rapidez en todo tipo de terrenos y climatología, a la vez que proporciona protección al personal embarcado.

Obús auto propulsado de 155/32 M- 109,

Requiere de seis sirvientes en la pieza y cuatro más para el servicio en fuego, que van en el TOA de carga M-548. Capaz de batir objetivos a 30.000 m. con una cadencia de tiro máxima de 4 disparos/minuto. El Grupo ATP XII y RACA 20, está dotado con 18 piezas a 6 piezas por Batería.

Participación en operaciones en el exterior:

La Brigada Acorazada inicia su andadura en el exterior en 1.974 con el despliegue en el Sahara del Batallón de Carros II/61, actual Batallón "LEON" y el Grupo de Artillería XII.

De diciembre del año 1.998 a abril de 1.999, la Brigada se desplaza a Bosnia i Herzegovina, formando la Brigada española SPABRI IX "Guadarrama".

De agosto a diciembre de 2.000, con miembros de todas las unidades de la Brigada, se organiza la Agrupación Táctica SPAGT XIV, que parte también hacia Bosnia i Herzegovina para integrarse en SFOR.

Nuevamente, unidades de esta Brigada integran la Agrupación SPAGT XVIII "MADRIDEJOS", que de mayo a noviembre de 2.002 se desplaza a territorios de la antigua Yugoslavia.

De marzo a octubre de 2.005, componentes de todas las Unidades de la Brigada se desplazan a Kosovo, formando la Agrupación Española KSPAGT XIII, "Asturias".

De diciembre del 2006 a junio de 2007, se designa como Unidad Base a la Brigada para formar la

Agrupación KSPFOR XVII "Toledo" y despliega nuevamente en Kosovo.

De diciembre de 2008 a abril de 2009, componentes de todas las Unidades de la BRIAC se desplazan al Líbano, constituyendo la Brigada Multinacional L/H-VII.

JEFATURA DE TROPAS DE MONTAÑA

"ARAGÓN" I

REGIMIENTO "GALICIA" N° 64



Las Tropas de Montaña en España, fueron creadas mediante Real Decreto de 31 de Mayo de 1899, siendo Ministro de la Guerra el Excmo. Sr. D. Camilo García de Polavieja.

La Jefatura de Tropas de Montaña "Aragón", manteniéndose fiel al espíritu con el que fueron creadas estas tropas, está preparada y especializada para actuar en terrenos y en condiciones climatológicas adversas de frío y aislamiento. Polivalente, dotada del equipo y material que la capacitan para actuar no sólo en alta montaña, sino en cualquier escenario geográfico nacional o internacional, sus Unidades pueden ser desplegadas en todas aquellas operaciones en las que sean requeridas. Con un elevado grado de disponibilidad, ha exigido siempre de sus miembros una gran capacidad de sacrificio y elevada preparación, tanto técnica, física como moral.

Los primeros antecedentes de la actual Jefatura datan del 1 de febrero de 1966 cuando se constituyó la **Brigada de Alta Montaña (BRIAM)**, según lo dispuesto en la IG 165/142 del Estado Mayor Central, contribuyéndose de este modo a mantener el espíritu y conservar las tradiciones de las unidades de montaña que se remontaba a las antiguas Agrupaciones de Cazadores de Montaña de las Divisiones 51 y 52. **Veinte años después en 1986**, pasó a denominarse **Brigada de Cazadores de Alta Montaña XLII**, quedando encuadrada en la División de Montaña "Urgel" nº 4.

El **1 de julio de 1996**, y como consecuencia de la aplicación del Plan "Norte", la Brigada cambió nuevamente de denominación pasando a llamarse **Brigada de Cazadores de Montaña "Aragón" I**, quedando encuadrada en la Fuerza de Maniobra del Ejército de Tierra.

Desde mediados de los años 90 la BRCZM "Aragón" I se encontró atribuida a las fuerzas de alta disponibilidad de la OTAN (AMF) así como a otros cuarteles generales de ámbito multinacional, participando activamente en ejercicios realizados cada año en países

miembros de la Alianza. Los últimos efectuados se llevaron a cabo en Francia, Grecia, Italia, Noruega, Reino Unido y Turquía.

Las Tropas de Montaña han participado activamente en las diferentes operaciones en el exterior: Bosnia, Albania, Kosovo y Afganistán.

Otras actuaciones y colaboraciones relevantes llevadas a cabo por la Brigada fueron la “Operación Alazán” de marzo de 1980 a julio de 1982, apoyo a las *Universiadas* de Jaca en 1981 y 1995, el apoyo a los *JJ.OO de Barcelona 92*, socorro en la catástrofe del *Camping Las Nieves* de Biescas en agosto de 1996, o el despliegue en apoyo a las medidas para paliar el efecto de los vertidos del Prestige durante el año 2004.

Con la creación del Mando de Fuerzas Ligeras (RD 416/06) de 11 de abril de 2006 por el que se transformaba la Fuerza de Acción Rápida, la Brigada de Montaña se integraba en dicha G.U.; y en virtud a la Norma General 05/07 sobre Adaptaciones Orgánicas del ET para el año 2007, desde el 1 de enero de 2008 la BRCZM I pasó a denominarse **Jefatura de Tropas de Montaña "Aragón"** compuesta por un Cuartel General y un Regimiento de Cazadores de Montaña en Jaca, un Regimiento de Cazadores en Berrioplano (Navarra), y otro Regimiento con un Batallón de Cazadores de Montaña en San Clemente de San Sebas (Gerona), y otro en Barcelona.

Eldía **31 de Mayo**, se celebra el Día de las Unidades de Montaña, por ser, tal como hemos referido al comienzo de estas líneas, el día de creación de tan específicas Unidades

LA COMPAÑÍA DE MAR DE MELILLA.

Unidad emblemática al ser la más antigua de España; tiene su origen el 17 de septiembre de 1497 cuando se produce la histórica ocupación de la ciudad de Melilla por parte de una flota española al mando de D. Pedro de Estopiñán. La fuerza que llega a Melilla en 1497 contaba en sus filas con los denominados “40 hombres de mar” y es aquí donde se crea el embrión de la Unidad más antigua certificada del Ejército de Tierra, mediante un asiento firmado por los Reyes Católicos en 1498, en el que también se fijaba su plantilla.

Conforme a su primera actuación y desde el primer momento, estos hombres tenían como misión el traslado del personal y las distintas cargas y descargas de la totalidad de mercancías y materiales de guerra que llegaban al puerto de Melilla. Ligada a esta función, les fue encomendado el enlace con la península para recibir los salarios de los soldados y las provisiones necesarias.

Con el tiempo, también se les asignó la defensa de la ciudad desde el mar, que frecuentemente era atacada por berberiscos y piratas, así como el auxilio a los demás territorios españoles en el norte de África, donde se instalaron los destacamentos en el Archipiélago de Chafarinas, Isla de Alhucemas y Peñón de

Vélez de la Gomera, misiones que hoy en día continúan cumpliendo las tripulaciones de nuestra Compañía de Mar.

LA COMPAÑÍA DE MAR DE CEUTA

El 2 de septiembre de 1415, tras la conquista de Ceuta por los portugueses, el Alférez del Infante Don Duarte (hijo del rey Juan I), D. Pedro de Meneses es nombrado primer gobernador de Ceuta. Meneses organiza la guarnición de la ciudad y entre ella crea una fuerza compuesta por 350 hombres de mar con los cometidos principales de la defensa de las costas de la plaza y el control del *Puerto del Rey*. Para ello nombró a D. Bartolomé Alonso como primer Alcaide de las Puertas del Mar, y le dotó con una galera real y cuatro fustas pequeñas.

La compañía inicia su andadura con múltiples cometidos, como el transporte de tropas, personalidades, abastecimientos y correos. Reconocimientos marítimos, ataque a plazas costeras enemigas y represión de piratería. Además se ofrecía graciosamente al rey de Castilla para “hacer algún servicio”. El *Alcaide de las Puertas del Mar* era el responsable marítimo de Ceuta ante el Gobernador, él controlaba las costas y todo lo que por el puerto entraba y salía, además mandaba en tierra a los patrones y resto de la gente de mar y cuando se le encomendaba ejercía el mando de los barcos. También era responsable del mantenimiento de los navíos, contando para ello con el maestro calafate.

Se realizaron numerosas colaboraciones en la mejora y construcción de infraestructuras de la ciudad. Así, se contribuye en la reconstrucción de las murallas reales y sus fosos; el semiseco de *La Almina*, donde se fijaron las instalaciones de la Compañía, y el navegable de *San Felipe*, en cuya salida norte se construye el *Puerto de Albacar*.

Ya en tiempos de Felipe IV (1640), tras el período de la unión entre los reinos de España y Portugal y posterior ruptura, Ceuta decide mantenerse fiel a la Corona española, ganándose los títulos de “Siempre Noble, Leal y Fidelísima” que hoy ostenta. Es pues a partir de aquí cuando podemos hablar de una Compañía plenamente española.

9 de diciembre de 1741, fruto de las reformas de los Borbones, a las gentes de mar se les da nuevo reglamento y se le da por fin el nombre, de “*Compañía de Mar*”. Se componía entonces de 5 patrones, 5 Calafates, 2 Herreros, 1 Sonador, 1 Mozo, 1 Tonelero y 140 marineros. Al Alcaide de Mar, posteriormente Capitán de Mar y Guerra pasó a denominársele por primera vez Capitán del Puerto.

Durante siglos la compañía participa en numerosas acciones bélicas como en las Campañas Norteafricanas, Gibraltar, la Guerra de Marruecos y otras muchas. Ha tenido destacamentos en Larache, Alcazarseguer, isla Perejil, río

Martín y Puerto Capaz (Sidi Ifni), además de un pequeño destacamento en el Sahara. Tuvo a cargo los presidios menores de Velez y Alhumcemas.

En febrero de 1986 es integrada en la entonces denominada Agrupación de Apoyo Logístico nº 23 (AALOG 23), hoy Unidad Logística nº 23 (ULOG 23), donde permanece.

La Compañía de Mar de Ceuta alcanza su máximo reconocimiento tras los hechos heroicos del desembarco de Alhucemas (1925), donde participa con todo su material flotante y se hace acreedor de la concesión de la Medalla Militar Naval con carácter colectivo e individual al banderín de la Unidad. Por la RO de 31 de julio de 1926, El Rey Alfonso XIII concede tal honor que hoy lucimos con orgullo.

Esta Compañía tiene además el honor de contar con la Medalla de Plata de la Ciudad de Ceuta, aprobada en Sesión Plenaria del 21 de febrero de 1998. Pone nombre también la Compañía a una de las avenidas de la ciudad, aprobada igualmente en aquellas fechas.

Después de casi seiscientos años existencia, aquella fuerza conocida como Hombres de Mar llega a nuestros días con el nombre de Compañía de Mar y Abastecimiento, fruto de las últimas adaptaciones orgánicas que sufrió nuestra Comandancia General y que aúna las antiguas Unidades de Transportes, Abastecimiento, Municionamiento y la propia Compañía de Mar.

Actualmente cuenta con 86 militares y 36 civiles. Sus misiones abarcan el apoyo de abastecimientos (víveres, carburantes, municiones, etc.) a todas las Unidades de la Plaza. Tanto en el ámbito local como sus salidas en maniobras, realiza transportes de personal y de material en Ceuta y en territorio peninsular, transportando el pasado año más de 90.000 militares y 260Tm. de materiales de diverso tipo, recorriendo una distancia total que supera con creces la vuelta al mundo. Por supuesto continúa realizando acciones de mar, siendo capaz de prestar todos estos apoyos en cualquier punto de la costa ceutí.

El emblema de la Compañía de Mar de Ceuta, que hasta 1986 había sido el mismo de la Armada española, quedó definido por OM 38/86 de 28 de Abril (BOD N°90)

REGIMIENTO DE CAZADORES DE MONTAÑA ARAPILES NUMERO 62

Nacen sus orígenes del antiguo Tercio de Salamanca, creado en Ciudad Rodrigo (Salamanca), el año 1702, con motivo de la guerra de sucesión. En esta actuó inicialmente al mando de su Maestre de Campo Chaves Osorio, distinguiéndose en la Batalla de Almansa (1707) y en el asalto a Brihuega (Guadalajara-1710). Esta unidad tomo el nombre de Regimiento de Salamanca el año 1704, organizado con dos Batallones, una de cuyas Compañías estaba constituida por estudiantes y llevaba el nombre de Compañía de escolares de Salamanca.

El "Viejo Arapiles", junto a los Regimientos hermanos "Galicia" 64 y "America" 66 pertenecientes a la jefatura de Tropas de Montaña, recoge historiales y tradiciones que se remontan a los tiempos de los gloriosos tercios de infantería Española y ¿ ESCUDO ULOG 23 EMBLEMA CÍA MAR Y ABTO

En la actualidad, estas unidades, herederas de toda una tradición de infantería de montaña en nuestro Ejército, mantienen vivas las virtudes y el carácter de estas magníficas tropas.

Su organización y preparación, además de contar con un material específico, proporciona a estas unidades la capacidad para vivir, moverse y combatir en terreno montañoso y climas extremos, lo que exige de nuestros soldados, fortaleza, sacrificio, austeridad y espíritu de equipo, con la mirada siempre puesta en la mas alta cumbre a alcanzar, que tal y como reza nuestro HIMNO, se resume en "..La NACIÓN protege."

El Regimiento, sin olvidar su historia, mira hacia el futuro y se prepara para las misiones que le sean asignadas, dentro y fuera de nuestras fronteras, con el convencimiento de que la clave del éxito siempre radicará en la adecuada preparación de los hombres y mujeres que forman sus filas, sobre la base del espíritu de las tropas de Montaña, haciendo que estas unidades sean especialmente valiosas para el conjunto de las Fuerzas Armadas y el Servicio a nuestra querida Patria, España.

TERCIO DON JUAN DE AUSTRIA 3º **DE LA LEGION**



El Tercio "Don Juan de Austria" 3º de la Legión, está integrado en la BRILEG "Rey Alfonso XIII" y, junto con otras Unidades de la misma, se encuentra desplegado en la Base "Álvarez de Sotomayor" en Viator (Almería).

El 21 del Diciembre de 1939 se crea el 3º Tercio de La Legión, con tres Banderas la VII "Valenzuela", la VIII Bandera "Colon" y la IX Bandera "Franco" más una Agrupación Mixta de Armas. Toma la denominación de Tercio "Don Juan de Austria" III de La Legión, adoptando como Guión de Mando las Armas del insigne vencedor de Lepanto.

En 1958 se dispone la reorganización y traslado de este Tercio al Sahara Español, y se le añade la denominación de Sahariano, pasando por sucesivas reorganizaciones y agregaciones de unidades como el Grupo Ligero de caballería, la Batería Autopropulsada o la Cia de Carros BAKALI.

En Diciembre de 1975, con el deterioro de la situación en el territorio del Sahara Español y tras la Marcha Verde, cumpliendo órdenes recibidas, comienzan las acciones para la evacuación del Sahara con la llamada "Operación Golondrina".

El Tercio se traslada ese mismo mes a Fuerteventura (Islas Canarias), queda de este modo ubicado el Tercio 3º con sus dos Banderas, VII y VIII y el Grupo Ligero Sahariano I, en el Acuartelamiento de Puerto del Rosario (Fuerteventura).

El día 17 de Enero de 1996, una vez finalizado el traslado desde Puerto del Rosario (Isla de Fuerteventura) a Almería, hace su presentación oficial este Tercio ante el General Jefe de la Brigada "Rey Alfonso XIII", II de la Legión, en un Acto celebrado en el patio de Armas de la Base Militar "Álvarez de Sotomayor" quedando establecido en la citada Base.

Participación en Misiones de Paz Y Operaciones No Bélicas

Intervención en Bosnia-Herzegovina, UNPROFOR en 1993

Intervención en Bosnia-Herzegovina, SPABRI III en 1997

Intervención en Kósovo, KSPBAT/KFOR en 1999

Intervención en Kósovo, GTRES/KFOR en 2000

Intervención en Irak, INDIA/FOXTROT en 2003

Intervención en RD del Congo en 2006

Intervención en Afganistán, ASPFOR XIII en 2006
Intervención en Afganistán, ASPFOR XIX en 2008
Intervención en Líbano, LIBRE HIDALGO V, en 2008
Intervención en Afganistán, ASPFOR XIII en 2006
Intervención en Afganistán, ASPFOR XXX en 2012

Corbatas que ostenta el Guión del 3^{er} Tercio

De Cruces o Medallas ganadas en Acciones o Campañas:

- Una Cruz Laureada de San Fernando.
 - Concedida la IX Bandera. Orden de 8 de Junio de 1938 (BOE. 597) en la Acción de la Ciudad Universitaria (Madrid).
- Dos Medallas Militares Colectivas
 - A la VII Bandera orden de 7 de Mayo de 1937 (BOE. 203). Por la Acción sobre el espolón de Vaciamaidrid.
 - A la VII Bandera. Orden de 1 de Julio de 1940 (D.O. 150). Por la Campaña del Ebro.
- Una Cruz de Guerra Francesa con Palma de Oro

Condecoraciones y Medallas Civiles

- Medalla de Oro de Canarias
- Medalla al Mérito de la Protección Civil en su categoría Plata.

De Campañas en las que ha participado

- Corbata conmemorativa de la Campaña de Marruecos 1909 /1926
- Corbata conmemorativa de la Guerra civil 1936/1939
- Corbata conmemorativa de la Campaña del Sahara 1975.

Conmemorativas de Operaciones no bélicas

- Corbata por la Intervención en Bosnia-Herzegovina UNPROFOR, 1992
- Corbata por la Intervención en Bosnia-Herzegovina SPABRI III, Noviembre 1996 / Abril 1997
- Corbata por la Intervención en Kósovo, Junio 1999 / Enero 2000
- Corbata por la Intervención en Afganistán, Enero 2012/Jun2012.

GRUPO DE REGULARES DE MELILLA

Nº 52

“La unidad más condecorada del Ejército Español”



El 30 de junio de 1911 se crean las FUERZAS REGULARES INDIGENAS DE MELILLA, con personal de tropa indígena y tropa española en menor número bajo el mando de oficiales y suboficiales españoles, alistándose los primeros voluntarios en el Fuerte de Sidi-Guariach (hoy de la Purísima). Se inicia, de esta forma, la historia de las FUERZAS REGULARES, nombrándose, como primer Jefe de esta singular unidad al Teniente Coronel de Caballería D. DÁMASO BERENGUER Y FUSTÉ.

Con una organización inicial de un Batallón (Tábor) de Infantería y un Escuadrón de Caballería, fueron concebidas, fundamentalmente, como fuerzas de choque; lo cual demuestra durante sus primeras acciones consiguiendo, el día 15 de mayo de 1912, durante la Campaña del Kert, la concesión de la primera Cruz de la Real y Militar Orden de San Fernando a un componente de las Fuerzas Regulares, el Teniente de Caballería D. JAIME SAMANIEGO Y MARTINEZ FORTÚN, por su actuación en la toma del poblado de Haddu Al-lal u Kaddur.

Las brillantes actuaciones de estas fuerzas, empleadas siempre en los lugares y las acciones de mayor riesgo, contribuyen a asentar su fama y, en poco tiempo, se convierten en imprescindibles por lo que el 31 de julio de 1914, una Real Orden amplía estas fuerzas a cuatro GRUPOS DE FUERZAS REGULARES INDIGENAS, compuesto cada uno por dos Tábores de Infantería, de tres compañías, y un Tábor de Caballería, de tres escuadrones.

Una de estas unidades es el GRUPO DE FUERZAS REGULARES INDIGENAS DE MELILLA Nº 2, organizado con el personal del Tábor de Policía de Alhucemas y, posteriormente, con el III Tábor de Regulares de Melilla Nº 1; instalándose inicialmente en la Alcazaba de Melilla y con campamento en Nador. Su primer Jefe fue el Teniente Coronel de Caballería D. Antonio Espinosa Sánchez.

Desde su creación, y en particular durante el llamado Desastre de Annual, el Grupo se bate con bravura sin igual en cuantas acciones participa, demostrándose una sólida preparación y disciplina que, en más de una ocasión les hace llegar al sacrificio, como en el caso de los laureados

Capitán D. Juan Salafranca Barrio, en la defensa de Abarrán, y el Capitán D. Joaquín Cebollino Von Lindeman, en el convoy a Igueriben.

El 29 de julio de 1922 se organiza el GRUPO DE FUERZAS REGULARES INDIGENAS ALHUCEMAS Nº 5 con base en Segangan y teniendo como primer Jefe al Teniente Coronel D. Rafael Valenzuela Urzaiz a quien sustituyó el igualmente heroico Teniente Coronel D. Claudio Temprano Domingo.

Su bautismo de fuego tuvo lugar el 26 de octubre del mismo año en la ocupación de Taguaid y continúa interviniendo heroicamente durante toda la campaña de Marruecos, trasladándose a la zona occidental del protectorado desde el 6 de junio de 1924 hasta final de ese mismo año y, más tarde, desde el 5 de enero hasta el mes de julio de 1927.

Durante toda la campaña de Marruecos y, más tarde, en la guerra civil española, estos Grupos, como el resto de las Fuerzas Regulares, combatieron sin igual en cuantas operaciones participaron, aumentando el número de sus Tabores de tal forma que se hizo preciso su desdoblamiento en nuevos Grupos que desaparecieron en la década de los cincuenta.

Tras la retirada de España del Protectorado en Marruecos, en el año 1958, los Grupos 2 y 5 se repliegan a la ciudad de Melilla, finalizando la primera época de los Regulares e iniciándose la segunda como una Unidad de línea de Infantería, con personal de reemplazo. En el año 1985, desaparece el Grupo de Fuerzas Regulares Indígenas Alhucemas Nº 5, haciéndose depositario de su historial el Grupo de Fuerzas Regulares Indígenas de Melilla Nº 2 que pasó a denominarse REGIMIENTO DE INFANTERIA MOTORIZADO "FUERZAS REGULARES DE MELILLA Nº 52", recogiendo, igualmente los de los extinguidos Grupos de Fuerzas Regulares Indígenas Nº 7 y 8 y el del Regimiento de Infantería Melilla Nº 52, contribuyendo con ello a que el GRUPO DE REGULARES DE MELILLA Nº 52, denominación que recibe desde el 1 de Enero de 2000, sea la Unidad más condecorada del Ejército Español.

En el año 1999, con la profesionalización de las Fuerzas Armadas, nace la tercera época de los Regulares, convirtiéndose en una Unidad de primera línea. El 20 de Febrero de 2002, en un emotivo acto en el parque Hernández de la Ciudad, presidido por el Ministro de Defensa D. Federico Trillo y Martínez-Conde, se hace entrega de la Nueva Enseña Nacional al Grupo de Regulares de Melilla nº 52, con la inscripción del nombre actual de la Unidad. La madrina fue la Sra. D. Francisca Conde Ramírez.

La Compañía "Capitán Tassara" compuesta por 72 Regulares, durante los meses de marzo a Septiembre del año 2002, llevaron a cabo una Misión Internacional en Kósovo.

En Enero de 2006, la Unidad se trasladó a las modernas instalaciones de la Base “Alfonso XIII”, dejando el Acuartelamiento de Santiago.

La Compañía “Melilla” participó en el año 2006, durante los meses de Mayo a Septiembre, integrado en la Agrupación Táctica “Ciudad de Melilla” en la SPFOR XXVIII, en la zona de Bosnia.

Una Sección participó en el año 2012, durante los meses de Febrero a Abril, integrada en la Misión “Libre Hidalgo” en el Líbano encuadrada en la Agrupación que lidera la Comandancia General de Ceuta.

El Grupo de Regulares de Melilla 52 también tiene por misión fundamental la custodia del Peñón de Vélez de la Gomera, manteniendo un destacamento permanente en dicho enclave.

UNIFORMIDAD: Tras un largo proceso se han ido recuperando las prendas características de estas Unidades destacando:

Tarbush: Gorro típico de color Rojo.

Camisa: Color Garbanzo.

Pantalón para formación: tipo Breeche, color Garbanzo.

Faja: Los Regulares de Melilla la llevan de color rojo (algunas veces también de color verde, en recuerdo de Regulares nº 5) y los de Ceuta de color Azul.

Sulham: Capa más gruesa de color rojo para Melilla y azul para Ceuta.

Alquicel: Capa blanca, cuando se lleva sulham es la interior, de tela más liviana

Correaje: Correaje de cuero de marroquinería.

Skara: Bolsa de costado de cuero de marroquinería.

NUBA (Banda)

Desde su inicio estas fuerzas contaron con una banda de música con la denominación especial de “Nuba” (palabra con la que se designa en la zona a un conjunto musical). A la misma se incorporan otros instrumentos musicales autóctonos, a los ya de por sí habituales de una banda (cornetas, tambores, etc.), entre ellos el más característico, la chirimía. Instrumento típico de la zona de Marruecos (parecido a la Dulzaina Castellana), que le da ese sonido tan peculiar a las marchas interpretadas por la NUBA.

Posteriormente los diferentes Grupos que se fueron creando contaron con su propia nuba. Hoy en día solo quedan dos que son las que corresponden al Grupo de Regulares de Ceuta nº 54 y al Grupo de Regulares de Melilla nº 52.

Las nubes siempre han estado presentes en los grupos de Regulares, adoptando la música típica de las tropas indígenas del lugar con instrumentos típicos del Magreb, el instrumento más acorde con esas tropas era la "CHIRIMÍA" (o gaitas como son llamadas en la zona) siendo unos instrumentos que se unieron a las Bandas de guerra de cornetas y tambores.

PASO DE DESFILE:

90 Pasos por minuto, marcha que da porte y majestuosidad a los Regulares.

**CONDECORACIONES HEREDADAS POR EL
GRUPO DE REGULARES DE MELILLA**

UNIDAD	LAUREADAS COLECTIVAS	LAUREADAS INDIVIDUALES	MEDALLAS MILITARES COLECTIVAS	MEDALLAS MILITARES INDIVIDUALES	MARÍA CRISTINA
R.I.MELILLA Nº 52		9	1	4	28
G.F.R.I. MELILLA Nº 2	4	8	15	37	57
G.F.R.I. ALHUCEMAS Nº 5	5	13	17	38	
TOTAL	9	30	33	79	85

DESFILE DEL DÍA DE LA FIESTA NACIONAL

Toma parte en el Desfile conmemorativo del Día Nacional de España y de la Hispanidad, el Tabor I/52 "Alhucemas" perteneciente al Grupo de Regulares de Melilla Nº 52, el cual está bajo el mando del Sr Cor DEM D Ricardo Pardo López-Fando desde el pasado 20DIC13.

La unidad que tomará parte en el desfile estará al mando del Tcol D. Eugenio Castilla Barea, y estará formada por:

- Escuadra de Gastadores del Tabor I/52.
- Nuba del GRM nº 52
- Mando y PLM del Tabor I/52.
- 2 Compañías, del Tabor I/52.

SECCIÓN HIPOMÓVIL DE LA BATERÍA REAL



El uniforme corresponde al usado en el Arma de Artillería durante el reinado de Don Alfonso XIII, con las variaciones introducidas para el reinado actual. Se diferencia del de Gala Básico por el calzón y las botas de montar.

Las piezas son Schneider del calibre 75/28 del año 1.906, fabricadas en Trubia y Sevilla. Las piezas y los carrillos de munición son tirados por caballos hispano-bretones de capa castaña y negra.

ESCUADRÓN DE CABALLERÍA DE LA GUARDIA CIVIL



Desde su creación en 1844, la Guardia Civil ha dispuesto de unidades de caballería. Al perder su importancia como medio de locomoción, se creó en 1958 el actual Escuadrón de Caballería que, desde 1988, quedó integrado en la Agrupación de Reserva y Seguridad. Se encuentra emplazado en Valdemoro (Madrid).

Además de misiones de vigilancia y seguridad ciudadana en determinados acontecimientos que lo requieran y de auxiliar en catástrofes y calamidades públicas, representa a la Guardia Civil en desfiles y actos protocolarios, vestidos con estos vistosos uniformes de época.

Sus principales misiones son:

- Auxiliar en catástrofes y calamidades públicas
- Prevenir, mantener y restablecer la seguridad ciudadana
- Colaborar en la protección y seguridad de edificios públicos y en la protección de altas personalidades nacionales y extranjeras
- Participar en desfiles y actos conmemorativos.

OTRAS ACTIVIDADES

FECHA	CIUDAD	EJÉRCITO	ACTOS PREVISTOS
10/10/15	Madrid	Tierra	Retreta militar a las 20 horas en las inmediaciones del Palacio Real
12/10/15	Toledo	Tierra	Museo del Ejército. Acceso libre
12/10/15	Madrid	Armada	Museo Naval. Acceso libre
12/10/15	Madrid	Aire	Museo del Aire. Acceso libre
12/10/15	Madrid	Tierra	Concierto de música militar en la Plaza Cánovas del Castillo a la finalización desfile
12/10/15	Madrid	Tierra	Concierto de música militar en los Jardines del Palacio de Buenavista a la finalización desfile
12/10/15	Madrid	Tierra	Concierto de música militar en la Plaza de Colon (Jardines del Descubrimiento) a la finalización desfile
12/10/15	Madrid	Tierra	Apertura Jardines del Palacio de Buenavista, de 12 a 15h. Exposición: 2 vehículos LMV "LINCE" y un RG 31 "NYALA", una colección viñetas del dibujante Esteban Crespo, diversos cuadros y maquetas ganadores de algunas ediciones de los Premios Ejército...
12/10/2015	Madrid	Aire	Puertas Abiertas en la lonja del CGEA de 10 a 14 horas con la Banda de Música del Acuartelamiento de Getafe y una cabina de un avión Phantom

AUTORIDADES MILITARES

ESPAÑA

JEFE DE ESTADO MAYOR DE LA DEFENSA

Almirante general Fernando García Sánchez

JEFE DE ESTADO MAYOR DEL EJÉRCITO

General de Ejército Jaime Domínguez Buj

JEFE DE ESTADO MAYOR DE LA ARMADA

Almirante general Jaime Muñoz-Delgado Díaz del Río

JEFE DE ESTADO MAYOR DEL AIRE

General del Aire Francisco Javier García Arnaiz

OTAN

SUPREME ALLIED COMMANDER EUROPE

General Philip Breedlove (USAF)

COMMANDER JOINT FORCE COMMAND BRUNSSUM

Teniente general Hans-Lothar Domröse