



El Ejército del Aire, de los acuerdos con los EE.UU. a la creación del Ministerio de Defensa

JOSÉ SÁNCHEZ MÉNDEZ
General de Aviación
Miembro de número del SHYCEA

ANTECEDENTES

Como ejemplo de la importancia de España para los Estados Unidos desde los comienzos de la II Guerra Mundial, conviene recordar la postura del general Eisenhower en la preparación de los planes aliados para el desembarco en el Norte de África

previstos en la Operación Torch. Según recoge Harry C. Butcher, (que fue ayudante naval del general norteamericano desde 1942 a 1945, es decir durante todo el periodo en que ejerció el mando supremo de las fuerzas aliadas), en un libro publicado por Simon and Schuster en Estados Unidos, Eisenhower había señalado que: *"Mientras yo no tenga*

garantizada la rigurosa neutralidad de España ante el desarrollo del gigantesco despliegue a mi mando, no daré la orden de comenzar el desembarco". Por ello el prestigioso general exigió al Presidente de los Estados Unidos que solicitase de España la garantía de no obstaculizar la operación aliada.

Por lo cual el presidente Roosevelt envió al entonces jefe del Estado español generalísimo Francisco Franco, el 8 de noviembre de 1942, la siguiente carta:

“Querido General Franco,

Por tratarse de dos naciones amigas, en el mejor sentido de la palabra, y por desear tanto usted como yo la continuación de tal amistad para nuestro bienestar mutuo, quiero manifestarle sencillamente las razones que me han forzado a enviar una poderosa fuerza militar americana en ayuda de las posesiones francesas en el Norte de África.

*Su gran experiencia militar le hará comprender que es preciso que acome-
tamos sin demora esta empresa en el interés de la defensa de América del Norte y del Sur para evitar que el Eje se adelante en esa ocupación.*

Envío un poderoso ejército a las posesiones francesas del Norte de África y al Protectorado francés de Marruecos, con el sólo fin de defender a América y evitar el empleo de esas regiones por Alemania e Italia, confiando en que se verán de este modo salvadas de los horrores de la guerra.

Espero que usted confíe plenamente en la seguridad que le doy de que en forma alguna va dirigido este movimiento contra el Gobierno o el pueblo de España, ni contra Marruecos u otros territorios españoles, ya sean metropolitanos o de ultramar. Creo también que el Gobierno y el pueblo español desean conservar la neutralidad al margen de la guerra. España no tiene nada que temer de las Naciones Unidas.

Queda, mi querido General, de usted buen amigo, Franklin D. Roosevelt”.

Tras el final del conflicto mundial y la creación de las Naciones Unidas en 1945 con la Carta de San Francisco, España fue excluida de la Organización por imposición de Stalin en la Conferencia de Yalta, que no podía olvidar la derrota del comunismo en la Guerra Civil española. Por otro lado, al formarse la OTAN con la firma en 1949 del Tratado de Washington, España fue igualmente excluida con el pretexto de no poseer un régimen democrático. Igualmente España tampoco gozó de los beneficios del Plan Marshall, que, curiosamente, fue ofrecido a la Unión Soviética. De esta forma la nación española estuvo ausente de la escena internacional y con la sensación que el mundo le había dado la espalda, puesto que fue marginada por las nuevas organizaciones internacionales nacidas tras la II Guerra Mundial, incluidas las Comunidades Europeas del Carbón y del Acero, creadas en 1951 en Roma o por la incipiente Unión Europea Occidental que surgió como consecuencia del tratado de Bruselas de 1948. A este respecto, hay que tener presente que la mayoría de las naciones occidentales vencedoras de la



Los T-6 del 463 Escuadrón desarrollaron una intensa actividad sobre el Sáhara poniendo a prueba su excelente preparación.



El general Eisenhower, Comandante Supremo de las Fuerzas Aliadas en Europa en la II Guerra mundial, fue el primer militar norteamericano que valoró la importancia estratégica de España.

Il Guerra Mundial habían apoyado al bando republicano perdedor en la Guerra Civil española, mientras que Italia y Alemania ayudaron al bando nacionalista del general Francisco Franco que alcanzaría el triunfo final.

Al derogar la Asamblea General de las Naciones Unidas el 4 de noviembre de 1950 su resolución por la que había recomendado la retirada de embajadores de Madrid, ese mismo mes, Estados Unidos solicitaba el restablecimiento de relaciones diplomáticas con España y el nombramiento de embajadores y con la designación de representantes diplomáticos de otras naciones se daría fin a la penuria de material aéreo y de combustible que venía impidiendo el desarrollo de la Aviación española. Cuando se iniciaron las relaciones entre los gobiernos de Madrid y Washington a principios de los años cincuenta, la hoy desaparecida Unión Soviética ya había consumado su expansión en el Este europeo con la implantación de regímenes comunistas en Bulgaria, Checoslovaquia, Hungría, Polonia y Rumania, se había efectuado el bloqueo de Berlín y hecho estallar en 1949 su primer ingenio nuclear. Por otro lado, el comienzo de la Guerra de Corea en junio de 1950 obligó a los Estados Unidos a buscar la participación de Alemania en el sistema defensivo europeo. En ese periodo España, con su vocación atlántica, en particular por sus estrechos vínculos con Iberoamérica, su tradicional amistad con los países árabes e igualmente su vocación mediterránea, acrecentaba su importancia geoestratégica para la seguridad de Europa Occi-

dental para los expertos y analistas norteamericanos.

En el mes de abril de 1951, ocho reactores F-84 y un F-80 de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos, acompañados de un avión cisterna C-82A Packet efectuaron un viaje de buena voluntad a España, realizando diversas exhibiciones aéreas sobre las ciudades de Madrid y Sevilla. Un mes más tarde, el entonces ministro del Aire, teniente general Eduardo González-Gallarza Iragorri, se trasladó a Manila invitado por el Gobierno filipino, para conmemorar el 25 Aniversario de su histórico vuelo a las islas con la *Patrulla Elcano* en 1926.

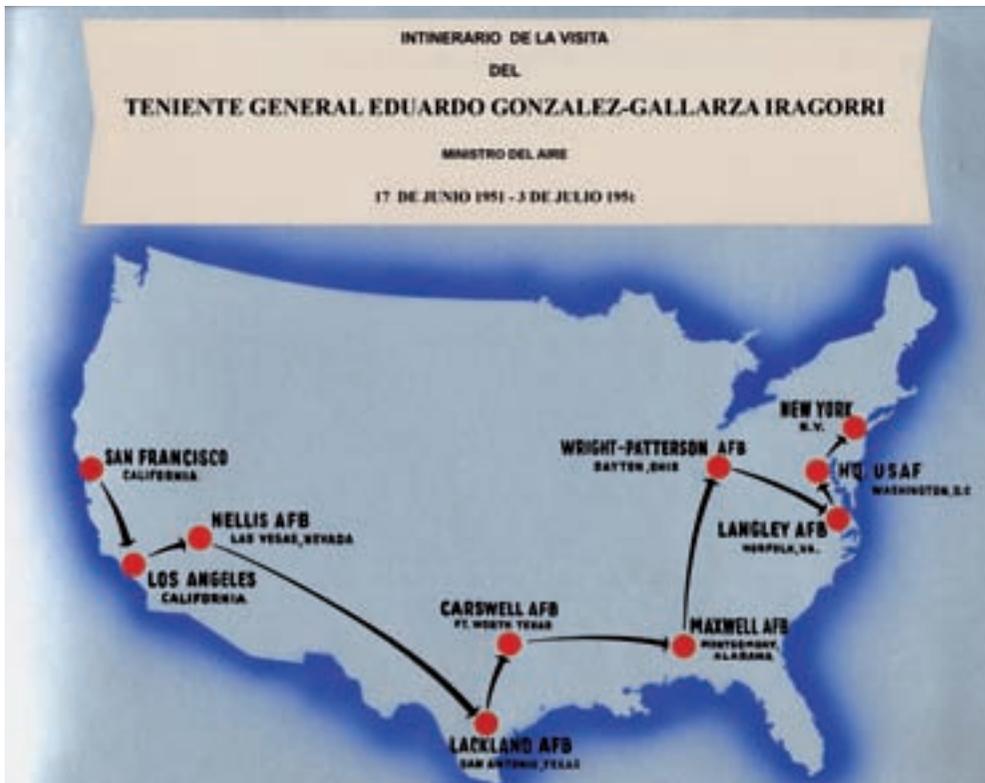


El Ministro del Aire, teniente general Eduardo González-Gallarza Iragorri que sería el primer aviador en ocupar dicho cargo. Medalla Militar por su acción en la Guerra de Marruecos, formó parte de la "Patrulla Elcano" y a los mandos de su Breguet XIX, bautizado "Legazpi", sería el único de los tres aparatos que llegaría a Filipinas en 1926.

Cuando en mayo de 1951, se tuvo conocimiento de la próxima llegada de González-Gallarza a Filipinas, la emoción se extendió por todos los círculos aeronáuticos, políticos y sociales del archipiélago. El 10 de junio, una escuadrilla de 16 aviones de la Fuerza Aérea filipina dio escolta aérea al DC-6 "Mindoro" de la *Philippine Air Lines* en el que viajaba el ministro español, en el momento que entraba en el espacio aéreo del país. El diario "La Opinión" recibía así a González-Gallarza:

"...majestuosamente aterrizó el pasado domingo a las 05,15 en el aeropuerto internacional, a unos cien metros de distancia de donde hace 25 años lo hizo el intrépido aeronauta en un volador de hojalata y caña, comparado con los aviones modernos de cuatro motores. El "Legazpi", solo tenía un motor y las alas rotas amarradas con alambre y cañas con motivo de un ligero accidente al aterrizar en Macao. De espíritus menos emprendedores y audaces, muchos pilotos modernos hubieran desistido del viaje....A su llegada ahora en 1951, el General Gallarza dijo brevemente: "Me siento feliz de volver a pisar tierra filipina. Estoy profundamente agradecido a vuestro Presidente por haberme invitado a concurrir a este "25 Aniversario del Vuelo Madrid-Manila". Todos los diarios como "Evening News", "The Manila Chronicle", "The Philippine Herald", "The Manila Times" o "The Daily Mirror", se manifestaron con afecto y admiración con la llegada del legendario aviador español. Es de destacar lo que Bartolomé E. Briones escribía en su columna "Congreso. Desde mi pupitre". El periodista decía: "El inmenso gentío que lo recibió quiso demostrar el afectuoso cariño del pueblo filipino hacia la vieja Madre en la persona de uno de sus beneméritos hijos que, como paladín valeroso de las grandes hazañas, Filipinas se siente muy orgullosa de tenerle en su seno, como símbolo impecable de fraternidad intachable en la fisonomía de almas grandes y heroicas..."

Durante los días que el ministro del Aire permaneció en Filipinas efectuó diversas ofrendas florales ante los monumentos de Rizal, al Soldado Desconocido y al pie de los monumentos de los navegantes españoles Legazpi y Urdañeta. González-Gallarza sería recibido por el presidente Quirino y en la audiencia especial el ministro español le impondría el Gran Collar de Isabel la Católica, concedido por el nuestro Gobierno. En honor del aviador español se celebraron numerosos actos y recepciones, siendo condecorado en una cere-



El mapa muestra el Itinerario del viaje que efectuó a Estados Unidos el general González-Gallarza, invitado por el Secretario del Aire de dicha nación.

monía militar que tuvo lugar en Fort McKinley con la Orden de la Legión de Honor de Filipinas.

Al terminar su estancia de cuatro días en el Archipiélago, el general González-Gallarza emprendió un viaje hacia los Estados Unidos en el mismo DC-6 de la *Philippine Air Lines*, invitado por el secretario del Aire norteamericano, Fizzleter, que se encontraba en Filipinas. González-Gallarza viajó a Washington al frente de una delegación integrada por los coroneles Ángel Salas Larrazábal y Rodríguez Carmona y acompañados por el teniente coronel Agregado Aéreo a la Embajada española en la capital norteamericana, Julio Salvador y Díaz Benjumea y su adjunto el comandante Calleja González Camino. Fizzleter lo recibiría en el aeropuerto de Washington y nuestro ministro mantuvo varias entrevistas con el jefe del Estado Mayor de la Fuerza Aérea, general Vanderberg. El ministro del Aire visitó varias plantas de la industria aeroespacial norteamericana, entre las que estuvo la de Consolidated, donde se fabricaba el famoso bombardero estratégico B-36 así como las bases aéreas de Williams, Lackland, Carlswell, Maxwell, Wright-Patterson y Langley, de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos.

La llegada a la Casa Blanca de un prestigioso general como fue Eisenhower con su designación como presidente de los Estados Unidos y el estallido de la Guerra de Corea en 1950, había hecho recapacitar a la gran nación americana sobre la necesidad de incor-

porar a España al sistema defensivo de Occidente. Sin embargo, la resistencia de algunos países miembros de la recién creada OTAN a que España ingresara en la Organización, llevaría a que Eisenhower ofreciese iniciar conversaciones con el Gobierno del generalísimo Franco con el objeto de firmar unos tratados de cooperación.



El Ministro del Aire con mandos de la Fuerza Aérea norteamericana y los miembros de la Delegación española que le acompañó. En la fotografía aparecen el coronel Rodríguez Carmona, el teniente coronel Ángel Salas Larrazábal, el entonces Agregado Aéreo en Washington, teniente coronel Julio Salvador y Díaz-Benjumea (con su estilo característico de llevar la gorra de plato), el Agregado Aéreo Adjunto Comandante Calleja González Camino y el Ayudante del Ministro.

Por parte de los Estados Unidos, su interés permanente por obtener el uso del territorio, mar territorial y espacio aéreo españoles había venido siendo una constante de carácter exclusivamente militar, pues dicha nación necesitaba que sus Fuerzas Armadas estén presentes con rapidez en cualquier zona o región crítica del mundo. Las variaciones de los escenarios internacionales y las características tecnológicas de los sistemas de armas, material y equipo de cada momento, habían modificado el grado de interés estadounidense, pero siempre la importancia de la situación estratégica española se había mantenido, tanto como base de reacción ante una potencial invasión soviética de Europa, como plataforma para mantener libre y seguro el Estrecho de Gibraltar y como base de despliegue ante cualquier crisis o conflicto en Oriente Medio.

LOS ACUERDOS HISPANO-NORTEAMERICANOS DE 1953

El carácter anticomunista del régimen del general Franco y la privilegiada situación geoestratégica española llevaron a que el Consejo de Seguridad Nacional de los Estados Unidos formulase las siguientes Consideraciones Generales:

– España es esencial para la defensa inmediata de Europa Occidental, del



El general González-Gallarza sentado en la cabina de un reactor F-86.



Titulares del periódico de Barcelona, La Vanguardia Española del domingo 27 de septiembre de 1953, resaltando la noticia de la firma de los Acuerdos entre España y los Estados Unidos.

Oriente Medio y para la Seguridad de la OTAN y de los Estados Unidos.

– El uso de las bases e instalaciones desde territorio español hace posible el control del Estrecho de Gibraltar y del Mediterráneo Occidental y proporcionarían una dispersión de bases para llevar a cabo operaciones ofensivas y defensivas.

– Aunque España no sea miembro de la OTAN, la cooperación española es fundamental desde el punto de vista militar, si se pretende que la Alianza pueda hacer frente a una agresión. Estados Unidos podría desempeñar mejor su cometido dentro de la OTAN mediante el uso de bases desde España.

– Situaría a los objetivos soviéticos

dentro del radio de acción de los bombarderos B-52.

– Las bases españolas quedaban fuera del alcance de la aviación soviética.

El 26 de septiembre de 1953 se firmaron entre los gobiernos de Estados Unidos y España tres Convenios íntimamente relacionados:

– *Convenio de Ayuda para la Mutua Defensa*, con vigencia indefinida hasta un año después de su denuncia y que permitía la ayuda militar a España.

– *Convenio de Ayuda Económica*, válido hasta el 30 de junio de 1955, por el que se regulaba la ayuda a España para la adquisición de bienes y servicios de los Estados Unidos.

– *Convenio Defensivo*, con una duración de diez años y prorrogable por dos periodos de cinco años, salvo denuncia de una de las partes. Los Estados Unidos se comprometían a facilitar material y equipos militares para modernizar las Fuerzas Armadas españolas, potenciar la industria de la Defensa y a establecer un eficaz sistema de Defensa Aérea. Por su parte España cedía el uso de las bases aéreas de Morón, Torrejón y Zaragoza, la aeronaval de Rota y una amplia red de estaciones de Comunicaciones, todas ellas en régimen de utilización conjunta para fines militares, si bien bajo la jurisdicción española. Igualmente se autorizaba la construcción de varias instalaciones, entre las que cabía destacar la del oleoducto Rota-Zaragoza.

Igualmente se designaron otras bases aéreas que serían aquéllas que había que modernizar y potenciar para que las unidades del Ejército del Aire a constituir pudiesen recibir y utilizar el material procedente del Programa de Ayuda para la Defensa Mutua. Dichas bases fueron: Getafe, Manises, Son San Juan, Talavera la Real y Villanubla. Los trabajos y obras para comenzar a construir las instalaciones de utilización conjunta se iniciaron a principios de 1954, estando programado que a mediados de la primavera de 1956 la base aérea de Torrejón debería estar termi-





El popular “Sabre” el caza F-86F llegó a España a la Base Aérea de Getafe en septiembre de 1955. El Ala de Caza número 1 de la Base Aérea de Manises, sería la primera unidad en contar con este material. Con un gran prestigio alcanzado en la Guerra de Corea fue el avión que permitiría formar a centenares de pilotos españoles en el combate aéreo y el ataque contra superficie. El número de estos excelentes cazas que recibió el Ejército del Aire fue de 270. Con este avión se creó en enero de 1956 la “Patrulla Ascua”, que alcanzó un gran prestigio internacional dentro y fuera de España. La Patrulla realizó su última exhibición el 12 de enero de 1965 en el mismo lugar donde nació, la Base Aérea de Manises. Los F-86 permanecieron en servicio en el Ejército del Aire hasta 1973 y durante los dieciocho años que volaron en España totalizaron trescientas cincuenta mil horas de vuelo



nada; la de Morón y la aeronaval de Rota a principios de noviembre del mismo año y la base de Zaragoza en abril de 1957. La construcción del oleoducto que llevaría el combustible a dichas bases se llevó a cabo sin retrasos y finalizó en el plazo previsto.

Pero por razones de soberanía nacional, España adquirió los terrenos para la construcción de las instalaciones militares y el derecho de la propiedad de aquellas otras que se levantasen en el futuro con carácter permanente para ser utilizadas por las fuerzas armadas norteamericanas. Sin embargo, éstas se reservaban el derecho de retirar las instalaciones no permanentes cuando lo estimasen conveniente o al finalizar el periodo de vigencia del Convenio.

A través de los tres Convenios, Estados Unidos facilitaba ayuda a España contra un enemigo común y específico

Derivado del caza monoplaza F-80 “Shooting Star”, el T-33 biplaza se convertiría en el mejor entrenador del mundo para iniciar a los pilotos en el vuelo de reactores. 60 aviones de este tipo llegaron a España a la Escuela de Reactores de Talavera la Real para enseñanza y también a las unidades de F-86F, para entrenamiento de las tripulaciones. Estuvo en servicio en España hasta marzo de 1985.



El "Azor", fabricado por Construcciones Aeronáuticas, CASA, realizó su primer vuelo en Getafe el 28 de septiembre de 1955 parecía en principio orientado al mercado civil, entró en servicio en el Ala 35 del Ejército del Aire como avión de transporte militar en el año 1962. A los diez primeros solicitados a CASA seguiría un segundo pedido de otros diez aparatos. Su retirada comenzó con la llegada del "Aviocar" y terminó su vida operativa en 1984.

de la Europa Occidental, la hoy desaparecida, Unión Soviética, pero con condiciones. Es decir se ofrecían apoyo económico y equipo militar, pero para que España se defendiese por sí misma contra el enemigo común pero sin compromiso norteamericano de proteger a España en caso de ataque. De esta forma España quedaba indirectamente comprometida en la lucha colectiva contra la amenaza soviética y por consiguiente a la Seguridad de la Europa Occidental.

Como consideraciones o reflexiones más importantes de dichos Convenios se pueden señalar:

- No se crearon ni establecieron mecanismos obligatorios de consultas a nivel de Gobierno entre Washington y Madrid para que los Estados Unidos pudiese utilizar las instalaciones conjuntas en caso de conflicto armado, de lo que puede desprenderse que España ofreció en 1953 un cheque en blanco.

- No hubo un inventario oficial de las instalaciones norteamericanas en España, por lo que las autoridades de Madrid tuvieron cierto desconocimiento en este terreno.

- Tampoco se establecieron limitaciones para almacenar en España material con fines militares de cualquier tipo, incluido el de carácter nuclear.

- Los Estados Unidos mantenían la jurisdicción sobre su personal excepto en el caso de renuncia o inhibición.

A pesar de ello, la relación que se establecía entre la primera potencia de Occidente y España representó el apoyo al régimen político del general Franco y su apertura hacia el escenario internacional, pues poco más tarde, en 1955, España era admitida como miembro de las Naciones Unidas, de las que había sido excluida cuando se crearon con la firma de la Carta de San Francisco. En relación con la economía, que tan gravemente se había visto afectada como consecuencia del aislamiento in-



En febrero de 1957, fue designado nuevo Ministro del Aire el teniente general José Rodríguez y Díaz de Lecea. Veterano y experto piloto militar, también había obtenido en África la Medalla Militar individual. Pocos meses después tuvo que hacer frente a la guerra de Ifni.

ternacional y de la falta de ayuda, (como fue su exclusión del Plan Marshall), tan necesaria para la reconstrucción y modernización de la nación después de la Guerra Civil y de la situación europea tras finalizar la II Guerra Mundial, la firma de los Convenios supuso poder iniciar a partir de ese momento una recuperación económica que facilitaría el desarrollo y bienestar económico y social al comienzo de la década de los años 60. Según fuentes de la Embajada de los Estados Unidos en Madrid, de los 746 millones de dólares concedidos, España invirtió el 52,5 por ciento en infraestructuras, y el resto lo empleó el gobierno norteamericano en la construcción de las bases. En forma de préstamos España recibió 518.3 millones de dólares de excedentes agrícolas, maquinaria y equipo y otros 350 millones en concepto de ayuda militar.

De todas formas, dichos Convenios no serían muy rentables para España, pues se negociaron y firmaron en momentos políticos y económicos muy difíciles para la nación española y también por que existía un gran desnivel entre las dos partes firmantes. Estados Unidos disfrutó de un uso prácticamente sin limitaciones de las instalaciones españolas desde casi el momento de la firma y siempre ejerció fuertes presiones sobre Madrid para forzar en la dirección que más interesara a sus intereses políticos y estratégicos y para vincular a España mediante la utilización

de sus bases e instalaciones a la defensa del flanco suroccidental de Europa y el control de unas de las zonas más importantes del Teatro europeo-norteafricano, como son los accesos al Estrecho de Gibraltar.

Desde 1953 y hasta la revisión de los Convenios en 1970, Estados Unidos fue la superpotencia de Occidente que permitió la contención del comunismo soviético y en dicho periodo ocurrieron las graves crisis de la nacionalización del Canal de Suez por el Gobierno egipcio del General Nasser (1956), la invasión de Hungría por los tanques soviéticos en el mismo año, el problema de los misiles de Cuba en 1962, poco después de la instalación del régimen de Fidel Castro, y el conflicto de Vietnam.

LLEGADA DEL NUEVO MATERIAL AÉREO NORTEAMERICANO

A finales de 1953 el Ejército del Aire disponía de poco más de 900 aviones de los que solamente estaban en servicio unos 600, de los que 32, aunque estaban catalogados como cazas, realmente no podían operar como tales. El número de aviones de bombardeo era de 83, de los cuales la gran mayoría eran *Heinkel-111* fabricados por Construcciones Aeronáuticas equipados con el viejo motor *Jumo*. Los de transporte superaban ligeramente el centenar y casi todos eran *Junker 52* y los de enseñanza eran unos 360 y el resto eran de reconocimiento y enlace.

Esta mezcla de aviones anticuados era la flota que había que renovar.



En Ifni, el Douglas "DC-3", tuvo una especial actuación volando 1.290 horas de vuelo durante la crisis, desde el 23 de noviembre de 1957 hasta el 31 de diciembre del mismo año, en misiones de transporte de soldados, material y munición. En 1957 dentro del programa de la Ayuda Militar norteamericana el Ejército del Aire recibió cerca de una veintena de aparatos similares. Su vida operativa terminaría 20 años después.

Un gran número de aviones comenzaría a causar baja con la llegada del material aéreo norteamericano, pero todavía durante cierto tiempo tuvieron que coexistir dos flotas, la nueva y otra antigua que en principio parece que pudiera servir para la enseñanza. Sin embargo ésta, como se verá más adelante, tendría que actuar todavía en acciones de guerra. El Ejército del Aire para adaptar la enseñanza al nuevo material aéreo que se iba a recibir había planeado crear cuatro nuevas escuelas: de reactores, de transporte, exploración lejana y una de helicópteros.

Con el fin de preparar al personal de vuelo que debería tripular y mantener el

nuevo material, comenzó a enviarse a la base norteamericana en Alemania de Fürstenfeldbruck (que los españoles acortarían cariñosamente su nombre bautizándola como "Fursty") un gran número de oficiales y suboficiales a partir de abril de 1954 para familiarizarse con el moderno reactor de enseñanza y entrenamiento T-33. Ya antes, el 10 de diciembre de 1953 se había constituido la Escuela de Reactores, que quedó ubicada en la base aérea pacense de Talavera la Real y pocas semanas después, llegaron los primeros reactores T-33 a la misma, que estaba aún en obras. Los primeros vuelos de acomodación y perfeccionamiento

Los Junker-52 fabricados por Construcciones Aeronáuticas sería el avión desde nuestros paracaidistas participarían en Ifni, donde realizaron casi mil horas en estas misiones.





Los Heinkel-111, con denominación en el Ejército del Aire B.2I y BR.2I, desempeñaron también una importantísima actividad en el conflicto militar de Ifni con sus misiones de bombardeo, ametrallamiento y reconocimiento contra los elementos del llamado Ejército de liberación marroquí, volando 573 horas.

comenzaron en el verano del año siguiente al regresar los aviadores que habían sido enviados a Alemania.

En ese mismo verano llegaba al puerto de Santander el portaaviones norteamericano *Trípoli* que transportaba una docena de aviones de hélice *T-6D*, que con otros que habían llegado en el mes anterior, iban a constituir el material inicial de la nueva Escuela Básica de Pilotos creada en la base aérea salmantina de Matacán. Los aviones, una vez preparados y revisados en el aeropuerto santanderino por personal de la citada escuela fueron llevados en vuelo a Matacán a finales de agosto de 1954. Un total de 120 aparatos de este tipo se recibirían de la USAF.

Por la misma época fueron comisionados a la base de West Palm Beach en Estados Unidos varios oficiales, suboficiales y cabos especialistas, con el fin de familiarizarse con los *Grumman Albatros* de salvamento. Así mismo, un grupo de seis oficiales marcharon a Estados Unidos para formarse como pilotos del reactor de combate *F-86F*, que posteriormente perfeccionarían en la base norteamericana de Hahn, situada en la entonces Alemania Occidental, mientras algunos pilotos y especialistas realizaban un curso de helicópteros en los Estados Unidos. Para hacerse una idea de la rapidez de aprendizaje y adaptación de nuestras tripulaciones al nuevo material procedente de los Acuerdos Hispano-norteamericanos hay que recordar que en el Desfile de la Victoria de 1 de abril de 1955 sobrevoló el madrileño Paseo de la Castellana una formación de 16 *T-33*, todos ellos pilotados por aviadores españoles y el 30 junio de 1955, aterrizaban los primeros reactores de combate *F-86F Sabres* en la base aérea de Getafe. Las instala-

ciones de la empresa Construcciones Aeronáuticas en dicha base, sería el centro industrial de mantenimiento y revisión de tercer escalón, no solo de los Sabres españoles, sino también de todos los del mismo modelo estacionados en Europa mediante un contrato firmado por la empresa española con la Fuerza Aérea de los Estados Unidos.

Como ya se había señalado con anterioridad la llegada del nuevo material aéreo hizo obligada la creación de nuevas unidades y la desaparición de otras. Así, nacería en septiembre de 1955 el Ala de Caza número 1, que quedaba estacionada en la base aérea de Manises, en Valencia, que recibiría sus primeros cazas *F-86 F Sabres* en



En septiembre de 1958, el entonces Príncipe D. Juan Carlos de Borbón y Borbón, comenzó sus estudios en la Academia General del Aire, como continuación de su formación militar que había comenzado tres años antes en la Academia General Militar de Zaragoza y en la Escuela Naval de Marín. En la fotografía, aparece sentado en la cabina de una avioneta T-34 "Mentor".

febrero del año siguiente. Un año más tarde, se constituyó el Ala de Caza número 2 con base en Zaragoza y en febrero de 1957 se creaba el Ala de Caza número 3 con sede en la base aérea de Villanubla en Valladolid. Estas dos bases también estaban equipadas con *F-86F*. Muy pronto nuestros pilotos y mecánicos demostrarían su rápida adaptación al nuevo material aéreo a reacción, pues en junio de 1956 hacía su presentación internacional en la base italiana de Fiumicino y ante el jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire, general Fernández Longoria, la Patrulla acrobática "*Ascuá*", formada por pilotos del Ala de Caza de Manises con aviones *F-86F*.

Al mismo tiempo de la creación de las unidades anteriores fueron constituyéndose otras nuevas de transporte, caza-bombardero, reconocimiento y enlace y paralelamente se producía la concentración del antiguo material en otras. Así en la base de Getafe se organizó el Ala 35 de Transporte con *Junker 52* y en la de Alcalá de Henares el Ala 28 de Reconocimiento dotada de *Heinkel-111* (era el *B.R-2HR* fabricado por Construcciones Aeronáuticas con motor *Jumo* y en versión fotográfica). La enumeración de la lista de todas estas unidades haría quizá algo farragoso la lectura de este artículo.

El 13 de abril de 1956, se creaba el Mando de la Defensa Aérea, de carácter inter ejércitos, cuyo primer jefe fue el teniente general del Ejército del Aire Julián Rubio López, siendo el jefe de Fuerzas Aéreas el prestigioso piloto de la Caza española el entonces coronel Ángel Salas Larrazábal. En el Decreto de creación se especificaba que además de disponer de un Estado Mayor, tendría bajo su mando al jefe de las Fuerzas Aéreas de la Defensa y al jefe de la Artillería Antiaérea. Las principales unidades del Mando de la Defensa Aérea, eran las aéreas de combate, la Red de Alerta y Control y las de artillería antiaérea, pudiendo agregarse con carácter permanente o eventual otras organizaciones militares o civiles que se le asignaran, así como la red de observadores terrestres y otras unidades y medios que pudieran ser precisas para el cumplimiento de su misión. Pero realmente ese Mando solamente llegó a disponer de las unidades aeronáuticas.

Hay que resaltar, igualmente, que también en ese mismo año se constituía el Servicio de Búsqueda y Salvamento, más conocido por sus siglas SAR, con la misión de localizar las aeronaves siniestradas dentro del espacio aéreo español o áreas de responsabilidad española y prestar los primeros auxilios a



En el verano de 1958 entró en servicio el primero de los escuadrones de la Red de Alerta y Control del Mando de la Defensa Aérea, cuyo asentamiento continúa estando en la localidad toledana de Villatobas, al que se le asignó el número 2. Con indicativo Matador, realizó la primera interceptación controlada de nuestro país con aviones del Ala de Caza de la Base Aérea de Manises el 8 de julio de dicho año. En la fotografía una vista aérea de uno de los Escuadrones.

sus tripulantes y pasajeros así como cooperar con otros organismos civiles y militares, cuando por haberse producido un accidente, catástrofe o calamidad pública se requiriese su colaboración. El Decreto que lo creaba comprendía la Jefatura, los Centros Coordinadores de Salvamento que eran los de Madrid, Sevilla, Baleares y Canarias y un centro secundario en la entonces colonia española de Guinea Ecuatorial. Los tres Centros Coordinadores contaron con una escuadrilla, excepto el de Canarias que inicialmente tuvo dos. Sus unidades serían desplegadas, en la base de hidroaviones de Son San Juan que fue

dotada al principio con material *Grumman Albatros*, pero que también empleó los *Dornier Do 24*. En la base aérea de Getafe fue estacionada la Escuadrilla 53, que utilizó cinco helicópteros *Sikorsky H-19B* y la escuadrilla situada en la base aérea de Gando empleó, en sus comienzos, dos helicópteros *H-19B* y más tarde recibiría un *Grumman Albatros*. La Jefatura del SAR recién creado quedaba dependiente del Estado Mayor del Aire.

La llegada del nuevo material norteamericano serviría también para impulsar nuestra industria aeronáutica que venía modernizando el material aéreo

convencional que aún se conservaba y que comenzaba a diseñar sus propios aviones, como fueron, entre otros, el de transporte *C-207 Azor* de Construcciones Aeronáuticas y el *HA-200 Saeta* de la Hispano Aviación, que en este último caso contaba con el famoso ingeniero alemán, Profesor Messerschmitt, que había asumido la dirección de proyectos en 1952. A su vez la Aviación Civil, impulsó su expansión con la llegada de aviones con mayor capacidad y autonomía, como los *DC-4*, *Bristol 170*, *Convair* y los *Super Constellation*, que permitieron establecer, ya en 1954, nuevas líneas internacionales como la de Ma-

drid con Nueva York o con Bogotá. En esos años España se dotó de una excelente infraestructura aérea, pues además de las modernas bases aéreas que habían sido construidas o modernizadas se había creado una buena red aeroportuaria con instalaciones como las de Alicante, Barajas, El Prat, Gando, Málaga, San Pablo y Son Sanjuan. Pero sería en el campo deportivo aéreo donde la Aviación española alcanzaría grandes éxitos a nivel mundial en el Vuelo sin motor. En 1954 los aviadores Ara, Juez y Vicent se clasificarían entre los diez primeros en los campeonatos del mundo que tuvieron lugar en la localidad británica de Camphill y además Juez obtuvo el título C de Oro en los celebrados en 1952 en la villa francesa de Saint-Yan al conseguir realizar un vuelo de 366 kilómetros en la primera vuelta.

Se daba así fin a la etapa más fructífera de la historia reciente de nuestra Aviación, que comprendió los doce años que dirigió el Ministerio del Aire, el teniente general Eduardo González-Gallarza, el cual sería relevado por otro insigne aviador, el también teniente general José Rodríguez y Díaz de Lecea, quién a los pocos meses de su toma de posesión tuvo que hacer frente al conflicto militar de Ifni, que amenazaba extenderse al Sáhara español.

LA GUERRA DE IFNI

El 7 de abril de 1956 España reconocía la independencia del reino de Marruecos en una declaración conjunta hispano-marroquí y se comprometía a retirarse de la zona norte donde había ejercido el protectorado. Pero en el otoño de ese año, bandas armadas procedentes de Marruecos se infiltraron a través del Sáhara español y en enero de 1957 atacaron a un puesto francés en Mauritania. Un mes más tarde, un nuevo grupo armado marroquí atacó a otra unidad francesa, causándole una veintena de muertos y otros tantos heridos y huyeron hacia el territorio español sin que nuestras tropas actuaran para impedirlo, por lo que aviones franceses atacarían el 26 de febrero a los fugitivos en nuestro territorio. La aparente pasividad española envalentonó a las bandas marroquíes de liberación, que el 15 de marzo se reunieron cerca del enclave español de Ifni y acordaron expulsar a los españoles en nombre del Sultán.

Durante los días 20 y 21 de mayo se celebró una reunión en Port Etienne, en la cual los franceses nos propusieron adoptar una línea común de acción, pe-



El 21 de diciembre de 1959 ha pasado a ser como una fecha histórica de las relaciones internacionales de España, con la llegada a Madrid del Presidente de los Estados Unidos, general Eisenhower, que fue recibido en la Base Aérea de Torrejón por el entonces Jefe del Estado Generalísimo Franco. Era la primera vez que visitaba España un mandatario norteamericano.

ro España, equivocadamente, desoyó esta propuesta francesa de actuar conjuntamente y la Junta de Defensa Nacional en su reunión del 27 de julio, decidió unilateralmente expulsar a dichas bandas que llegaban ya a los tres mil hombres. El fuego de éstos contra aviones militares españoles de reconocimiento, obligó a reforzar desde la Península a las unidades aéreas de Canarias, que era desde donde se efectuaban los vuelos, pero el incremento de las agresiones se contestó con el bombardeo de nueve aviones *B.21 (Heinkel-111)* de fabricación nacional. Para reforzar nuestras posiciones en Ifni y en los más importantes núcleos del Sáhara se realizó una importante operación de transporte aéreo con *DC-3* y *Junker-52* del Ala de transporte 35 de la base aérea de Getafe, que comenzó el 5 de noviembre que traslada-

ron tropas de refuerzo de la II Bandera de la Legión y varias toneladas de material y armamento a El Aaiún y a Sidi Ifni. Mientras tanto, nueve *Ju-52*, transportaron a los 435 hombres de la IV Bandera y cerca de siete toneladas de equipo diverso desde la base aérea de Gando a El Aaiún. A finales de noviembre, tres *Bristol 170* de la compañía Aviaco llevaron un importante cargamento desde Sevilla a Sidi Ifni, al mismo tiempo, los *DC-3* establecieron un puente aéreo permanente entre las bases aéreas de Getafe y de Gando con Ifni.

El 23 de noviembre los marroquíes lanzaron un importante ataque contra Ifni por lo que se aerotransportó desde El Aaiún a la VI Bandera de la Legión. Ante la falta de munición de las armas de a bordo de los *Heinkel-111* se solicitó el apoyo de Francia que ahora desoyó la petición, sin embargo los *Junker-52* intensificaron sus bombardeos y los aviones del Ala 35 de transporte abastecieron de agua, munición y víveres a la capital y a otros enclaves españoles sitiados, como Tiliuin y Telata. Es de destacar la llamada *Operación Pañuelo* destinada a reforzar Tiliuín con tropas paracaidistas de la 7ª Compañía de la II Bandera, que saltaron desde cinco *Ju-52* y apoyados por cinco *Heinkel-111* que ametrallan a las posiciones enemigas para proteger a los paracaidistas en su descenso. Rotos los cercos de esta posición y la de Telata se dispuso fortalecer las defensas de Ifni. Antes de terminar la operación, varios buques de la Armada realizaron una demostración de fuerza ante la costa marroquí, frente a Agadir y las costas de Ifni y el Sáhara.

Pero al finalizar estas operaciones, el 30 de noviembre se produjeron en el Sáhara dos importantes agresiones



Los primeros DC-4 del Ejército del Aire llegaron a España en 1959 hasta totalizar un total de diecisiete unidades, que pasarían a equipar los dos escuadrones del Ala 35 de la Base de Getafe. A lo largo de su larguísima vida en España fue utilizado muy intensamente en misiones muy variadas, como las estafetas a Canarias y transporte de personal. Tuvo un gran papel en la Guerra del Sáhara en la Operación Golondrina con la evacuación de nuestro personal de aquel territorio.



El AC-12 fue el primer helicóptero proyectado en España que llegó a prestar servicio en el Ejército del Aire, siendo su destino la recién creada Escuela de Helicópteros. Los AC-12 volarían desde 1961 hasta su baja a principios de 1963 2.500 horas en su misión de enseñanza y formación de pilotos.

marroquíes, en una de las cuales sequestraron al destacamento del Cabo Bojador y a mediados de diciembre sorprendieron a la III Bandera de la Legión en Edchera, a la que le hicieron fuertes bajas, 48 muertos y 64 heridos, pero nuestras tropas causaron al enemigo más de 50 muertos. Por fin se alcanzó un acuerdo hispano-francés por el que se constituyeron tres agrupaciones por parte española y dos francesas y con lanzamiento de fuerzas paracaidistas se alcanzaron los objetivos de pacificar El Sáhara. La Bandera Paracaidista del Ejército del Aire lo haría desde aviones franceses que despegaron de Mauritania.

Nuestros compañeros del Ejército de Tierra calificaron a nuestros aviadores como el elemento fundamental y decisivo para la obtención del éxito, pero la guerra puso de relieve la falta de medios aéreos adecuados, armamento moderno y entrenamiento de las tripulaciones, que lo suplieron con un derroche en todo momento de un altísimo valor y heroísmo. Las operaciones logísticas recayeron en doce *Ju-52*, ocho *He-111* y quince *DC-3* que realizarían cerca de dos mil trescientas horas de vuelo sobre una zona con nulas ayudas a la navegación.

Por su parte, los *Heinkel-111* junto a los de la versión de reconocimiento, vo-

larían quinientas setenta y cinco horas. A ellos se unirían para las operaciones de ataque del Sáhara unos 80 aviones *T-6D* de diversa procedencia (al no poderse utilizar los recibidos por los Acuerdos con los Estados Unidos), armados con dos ametralladoras cada uno y cohetes *Oerlikon*, procedentes de la base aérea salmantina de Matacán, que darían un gran resultado, incluso superior al de los *Heinkel-111*. También fueron enviados algunos *Messerschmitt-109* fabricados en España, que tuvieron poco éxito, accidentándose siete de ellos. Para cooperar en misiones de enlace, fueron enviadas por barco siete avionetas *I-115*, recién fabricadas por AISA, que permanecieron en la zona de operaciones desde el 15 de enero hasta el 13 de agosto y actuaron como medio aéreo de enlace. En las acciones de salvamento se emplearon los *Grumman Albatros*, que solo tuvieron que volar 20 horas.

La Guerra en Ifni y Sáhara nos mostró dos aspectos muy negativos. El primero, como ya se señaló con anterioridad, fue la falta de un material aéreo adecuado y muy especialmente de armamento moderno. En este sentido, hay que recordar, por ejemplo, que las bombas explosivas e incendiarias que se lanzaban desde los *Ju-52* eran cajas de granadas de mano sin seguro y las

incendiarias las componían bidones de 200 litros de gasolina, 50 litros de aceite quemado, trapos viejos y estopa, que comenzaban a arder al hacer explosión un cartucho de dinamita con mecha lenta o una bomba de mano. El segundo aspecto negativo, probablemente el mayor, se derivó de los Convenios firmados con los Estados Unidos. Para España, las limitaciones del Convenio se pusieron de manifiesto con dureza, cuando en 1957 la nación norteamericana vetó el uso en el conflicto del territorio africano de Ifni, que estaba bajo administración española, del nuevo material militar cedido. Hay que recordar, que en aquella guerra el Ejército del Aire pagó un alto precio, pues tuvo 18 muertos y 15 heridos entre tripulantes y paracaidistas.

NACIMIENTO DE LA RED DE ALERTA Y CONTROL

Poco después de la firma de los convenios hispano-norteamericanos se comenzaron a estudiar los posibles y mejores emplazamientos de los escuadrones de un organismo esencial, pues serían los ojos del Mando de la Defensa Aérea y un instrumento esencial para conducir y apoyar a nuestras tripulaciones aéreas: la Red

de Alerta y Control. A comienzos del año 1954 comenzaron a estudiarse y a evaluar cuales deberían ser los asentamientos geográficos más idóneos de los futuros Escuadrones componentes de la Red. Mientras los estudios fueron finalizando y comenzaban las obras, un grupo de personal seleccionado fue enviado a la base aérea de Keesler en los Estados Unidos para realizar cursos de controladores de interceptación, operadores de pantalla de radar y mecánicos de diversas especialidades. Otro grupo recibiría la formación en España. Personal especializado de la 65 División Aérea norteamericana les impartiría las enseñanzas y el entrenamiento necesario para poder desempeñar sus cometidos y que además serviría para crear equipos conjuntos hispano-norteamericanos.

Entre 1958 y 1960 fueron entrando en servicio los escuadrones que la integrarían y que se distribuyeron estratégicamente por la geografía española a fin que sus radares pudieran proporcionar una cobertura que facilitase el despegue de los cazas interceptadores ante el vuelo de un avión no identificado. Estas unidades con sus indicativos tácticos entre paréntesis, fueron situadas en Calatayud (*Siesta*), Villatobas (*Matador*), Constantina (*Bolero*), Rosas (*Samba*), Alcoy (*Kansas*), Elizondo (*Derby*) y Soller (*Embargo*), desplegados en el sentido Noreste-Suroeste, a fin de poder interceptar más fácilmente eventuales vuelos de los aviones del entonces Pacto de Varsovia. En la Base



El 10 de julio de 1962 sería nombrado nuevo Ministro del Aire el teniente general José Lacalle Larraga, aviador desde 1920 y también Medalla Militar individual. Permaneció en el cargo durante siete años.

Aérea de Torrejón se instaló el puesto de mando del general jefe de la Defensa Aérea en el Centro de Operaciones de Combate (COC). La organización de la Red de Alerta y Control se estructuró de la forma siguiente:

– En la base aérea de Torrejón se ubicó el Centro de Operaciones de Combate, COC, denominado *Pegaso*, donde estaba situado el puesto de mando del jefe de la Defensa Aérea española y el del general jefe de la 65 División Aérea de la USAF. Desde el mismo el jefe de las Fuerzas Aéreas de la Defensa ejercía el control operativo, la supervisión y el empleo de sus unidades.

– Los que se denominaron Centros de Operaciones de Sector, SOC's tenían la responsabilidad del empleo de las unidades asignadas a su área de responsabilidad y en caso de urgencia o necesidad podían asumir las funciones del COC. Los Centros de Operaciones de Sector fueron adjudicados a los Escuadrones de Alerta y Control de Calatayud, Villatobas y Constantina antes citados.

– Finalmente se crearon los Centros de Control e Información o CRC's, con el cometido de realizar la vigilancia, identificación y control dentro de su área de responsabilidad, que coincidía con su respectivo SOC.

Del SOC de Calatayud dependían los CRC de *Siesta*, *Samba* y *Derby*. Del de Villatobas los de *Matador*, *Kansas* y *Embargo* y finalmente el de Constantina solamente tenía su propio CRC.

Durante los años 1957, 58 y 59 hubo una reestructuración de las unidades operativas del Mando de la Defensa, desapareciendo el Ala número 3, como unidad de caza. Pero serían creadas tres nuevas unidades en junio de 1959. El Ala de Caza número 4 cuya base sería Son San Juan en Mallorca, el Ala número 5 que se desplegaba en la base aérea de Morón y en el mismo mes se constituía el Ala número 6 con base en Torrejón de Ardoz.

Por otra parte, desde junio de 1957 el Mando de la Defensa Aérea había perdido su dependencia de la Jefatura del Estado, había dejado de ser un órgano inter-ejércitos por lo que había pasado a ser un Mando a las órdenes del Ministro del Aire.

En el verano de 1962 se constituyeron los primeros equipos propiamente españoles en los distintos escuadrones de la Red de Alerta y Control, si bien continuaban bajo la supervisión de personal cualificado de la Fuerza Aérea norteamericana, pero a partir del año 1964 el Mando de la Defensa Aérea español asumiría el control de todas sus instalaciones y su propiedad, si bien su utilización se hacía de manera conjunta.

EL PRÍNCIPE D. JUAN CARLOS DE BORBÓN, ALUMNO DE LA ACADEMIA GENERAL DEL AIRE

En el mes de septiembre de 1958 se incorporaba a la Academia General del Aire, en San Javier, el Príncipe Juan Carlos de Borbón y Borbón, que lo hacía con el empleo de alférez-alumno, pues desde 1955 venía siguiendo su formación militar, primero en la Acade-



Poco después de la toma de posesión del Ministro Lacalle, el 3 de octubre de 1962 hizo el "Saeta" su primer vuelo de serie y se entregaron diez unidades de serie de este avión al Ejército del Aire



A principios de marzo de 1965 llegaron al Ala de Caza número 6, de la Base Aérea de Torrejón, los primeros cazas supersónicos de nuestras fuerzas aéreas, el F-104 "Starfighter", capaz de volar dos veces a la velocidad del sonido. En 1967 el escuadrón equipado con este caza pasó a denominarse 104. Los 21 cazas F-104 estuvieron en servicio en nuestro Ejército del Aire hasta 1969, habiendo volado nueve mil horas de vuelo sin haber sufrido accidente alguno. La empresa Lockheed, fabricante del avión entregaría al escuadrón el "Galardón de Seguridad de Vuelo" por "sus ejemplares logros en el sector de la Avia-

mia General Militar en Zaragoza y posteriormente en la Escuela Naval de Marín. En San Javier comenzaría su formación aeronáutica profesional militar, tanto teórica como práctica, volando la clásica avioneta *Bücker-131*, la más avanzada *Mentor T-34*, el avión de bombardeo *Junker-T-2B*, y los de transporte *DC-3* y *DC-4*. Su primer vuelo lo realizó en una *Bücker* el 16 de septiembre, llevando como profesor de vuelo al comandante Prieto Arozamena, quien sería su Instructor aéreo durante su permanencia en la Academia General del Aire. Posteriormente comenzaría la segunda fase de enseñanza en vuelo con la *Mentor* en enero de 1959. A la terminación de sus estudios en la Academia de San Javier, sumaría un total de 143,50 horas de vuelo. Durante su permanencia en la Academia formó parte de la Escolta de Honor de la Bandera de dicho centro militar aeronáutico. El 15 de julio de 1959 el Príncipe recibió su título de Piloto de Avión de Guerra y de Observador. Al finalizar sus estudios pasaría a formar parte de la 11 Promoción de la Academia General del Aire y

con la cual realizó el viaje de fin curso a Italia y durante el cual se visitaron centros y unidades de la Aeronáutica Militar y S.S. el Papa Juan XXIII recibió a toda la Promoción en una audiencia privada especial.

SE CREA LA ESCUELA DE HELICÓPTEROS

Un acontecimiento de gran repercusión internacional, sería la visita a España del presidente de los Estados Unidos, General Eisenhower, que se realizó el 21 de diciembre de 1959. Eisenhower llegó a nuestra patria a bordo de un *Boeing-707*, que aterrizó en la Base aérea de Torrejón de Ardoz, donde sería recibido por el jefe del Estado, generalísimo Franco. Se estimó en más de un millón y medio de madrileños los que dispensarían una cordial acogida al mandatario norteamericano.

Con la finalidad de formar a los pilotos de helicópteros del Ejército del Aire, se creó el 22 de agosto de 1960, la Escuela de la especialidad, que se ubicó en el

aeródromo militar de Cuatro Vientos, con el cometido inicial de renovar las licencias de aptitud de los pilotos de helicópteros que las habían obtenido en los Estados Unidos. Para poner en marcha dicho centro, se habían enviado previamente a Estados Unidos a un grupo de experimentados aviadores en aeronaves de ala fija. La Escuela entró en funcionamiento el 15 de marzo de 1961, utilizando como primer material aéreo de enseñanza los *AC-12*, que diseñados por el ingeniero francés Jean Cantinieu habían sido fabricados por Aero-técnica en sus talleres radicados en el aeropuerto de Barajas. En la construcción de esos aparatos intervinieron también AISA, que hacía los fuselajes y la Empresa Nacional de Hélices que aportaba el rotor. Tras ser homologados por el INTA, comenzaron a ser trasladados a Cuatro Vientos en septiembre de 1960 los primeros de la serie de los aparatos que había encargado el Ejército del Aire, donde causarían alta oficialmente el 28 de febrero de 1961, con la denominación Z.2, formando la Agrupación Aérea 75. Hasta el mes de marzo de 1963, fe-



cha en la que serían sustituidos por cinco *Augusta-Bell AB-47G.2* de procedencia norteamericana, los *Z.2* volarían 2.500 horas. Posteriormente llegaron a la Escuela otros siete *AB-47G.3B* y cuatro *Sikorsky H-19A*. En la Escuela se formarían, también como pilotos de helicópteros, miembros de los otros ejércitos y su primera Promoción estuvo integrada por seis aviadores pertenecientes al Ejército de Tierra y cuatro del Ejército del Aire.

Pero el Ejército del Aire no descuidó su apoyo aéreo a la Armada española, para lo cual creó en noviembre de 1962, en el aeródromo militar de Jerez de la Frontera, una Unidad de Cooperación Aeronaval con la denominación de 601 Escuadrón, cuyo cometido específico sería la lucha antisubmarina y el apoyo aéreo a la Armada. Para ello había enviado previamente a las bases navales americanas de San Diego en California y a la de Key West en Florida a dos grupos de oficiales para que recibieran instrucción y adiestramiento en este tipo de misiones.

RENOVACIÓN TECNOLÓGICA. LLEGAN LOS CAZAS SUPERSÓNICOS

En la época de general Díaz de Lecea, se construyeron pistas asfaltadas en todas las bases aéreas equipadas con reactores y en otras siete muy importantes, modernizándose igualmente sus instalaciones. En 1962 había 33 aeropuertos abiertos al tráfico civil que tuvieron 180.000 vuelos y recibieron cuatro millones y medio de pasajeros, lo que pone de relieve el crecimiento de nuestra Aviación Civil. Junto a las compañías aéreas Iberia y Aviaco nacieron otras dos, Tassa y Spantax, llegando esta última a convertirse en una de las empresas de vuelos *charter* más importantes de Europa.

Cuando el 10 de julio de 1962 se remodela el Gobierno de la Nación es designado ministro del Aire el teniente general José Lacalle Larraga, quien permanecería en el cargo siete años y designó como jefe del Estado Mayor al teniente general Martínez Merino que

fue el piloto del hidroavión Dornier Wal «Cataluña» de la *Patrulla Atlántida*. Un año más tarde, en abril de 1963 se realizó la primera demostración de fuego real del Ejército del Aire en el nuevo polígono de tiro de las Bardenas Reales, en Navarra, en un brillante ejercicio que recibió el nombre de Operación «Cetrería».

Siguiendo la política gubernamental de primar el crecimiento económico y social del país, el Ministerio del Aire recibiría el más alto presupuesto de su historia para el cuatrienio 1964-67 con un 33,25 por cien del total de los gastos militares, pero la mitad de dicho presupuesto iría destinado al desarrollo aeroportuario para beneficiar la expansión de nuestro turismo, por lo cual fue creada una Subsecretaría específica para la Aviación Civil, que comprendía cuatro direcciones generales, Navegación Aérea, Infraestructura, Aviación Civil y Transporte Aéreo.

En la historia del Ejército del Aire siempre que hubo cambio en su Jefatura se introdujeron modificaciones en la Organización y en este caso igualmente las hubo, razón por la cual las Regiones Aéreas se redujeron a tres, con cabeceras en Madrid, Sevilla y Zaragoza y una Zona Aérea en Canarias.

A su vez la Aviación Táctica adquiriría el rango de Mando Aéreo y su cuartel general y jefatura se vinculaban a la Segunda Región Aérea o del Estrecho. También se creaba la Aviación de Transporte, cuyo puesto de mando se ubicó en la base aérea de Albacete. La necesidad de centralizar y coordinar las



El 22 de julio de 1969 fue nombrado Ministro del Aire el general de división Julio Salvador y Díaz-Benjumea, que al año siguiente sería ascendido a teniente general. Medalla Militar y un ascenso por méritos de guerra en la Guerra Civil, fue después de García Morato el piloto de caza con mayor número de derribos.



El reactor F-5 de la empresa Northrop, fue fabricado por Construcciones Aeronáuticas en sus dos versiones F-5A monoplaza y F-5B biplaza. Las primeras unidades fueron entregadas en junio de 1969. Este excelente avión táctico y de enseñanza estuvo en servicio en las bases aéreas de Morón y Gando y en la Escuela de Reactores de Talavera, continuando hoy día en ésta última tras una amplia modernización.

políticas de adquisiciones, abastecimiento y mantenimiento derivadas de la creciente complejidad de los nuevos sistemas de armas aéreos aconsejaba la creación de un organismo que aglutinase tales necesidades logísticas, razón por la cual en diciembre de 1965 se constituía el Mando de Material. En la Defensa Aérea nacía un nuevo Escuadrón de Alerta y Control, que se emplazó en el Pico de las Nieves en la isla de Gran Canaria.

Pero las necesidades de la Defensa Nacional exigían una renovación y modernización del material aéreo y en enero de 1965 llegaban a España los primeros cazas supersónicos *F-104 Starfighter*, que pasarían a constituir el 161 Escuadrón y quedarían desplegados en la base aérea de Torrejón de Ardoz. Los aviones permanecerían en servicio en España hasta 1972 y volaron más de 17.000 horas de vuelo sin registrar ningún accidente. Igualmente en enero de 1965 el Gobierno decidió la adquisición de 70 cazas supersónicos *F-5 Northrop* que serían fabricados en Construcciones Aeronáuticas con el apoyo tecnológico de la empresa norteamericana. A su vez la Aviación de

Transporte recibía una remesa de aviones *Caribou* y se creaba la Aviación Antisubmarina que comenzó a disponer de aviones HU-16. Pero la modernización se extendió a una nueva actividad no desarrollada hasta entonces, la espacial; en colaboración con la NASA y la

Agencia Europea del Espacio se construyeron las estaciones de Maspalomas, Robledo de Chavela, Villafranca del Castillo y una internacional de comunicaciones en Buitrago.

Hubo en este periodo 1962-69 algunas fechas memorables como las de



En junio de 1970 aterrizaban en la Base de Manises ocho Mirage IIIE, de los 30 que se habían adquirido a Francia. Era una forma de diversificar las fuentes de nuestra aviación de combate. Venían precedidos de la fama que habían alcanzado en la llamada "Guerra de los Seis Días", durante la cual la Fuerza Aérea israelí destruyó en el suelo a la de tres países árabes.



Merced a los acuerdos hispano-norteamericanos, España recibió 36 cazas F-4C Phantom II, llegando los primeros aviones a la Base de Torrejón el 17 de junio de 1971, creándose con ellos el Ala número 12. Su capacidad de reabastecimiento en vuelo hizo que en a finales de 1972 llegasen a España tres aviones cisternas KC-97L. Los F-4C convivieron durante unos meses con los cazas F-104.

septiembre de 1964, cuando el capitán del Ejército del Aire, Tomás Castaño alcanzó el primer puesto del III Campeonato del Mundo de Vuelo Acrobático, que se celebró en Bilbao o el estreno del himno oficial del Ejército del Aire, con letra de José María Pemán, que se interpretó por vez primera el 10 de diciembre de 1967, día de la Virgen de Loreto, Patrona de la Aviación.

Pero también hubo momentos poco agradables, tales como la supresión de la Milicia Aérea Universitaria, la desaparición de la Academia de Ingenieros Aeronáuticos, las disoluciones de la prestigiosa Patrulla Acrobática *Ascuá* y del Escuadrón de Paracaidistas, a los que habría que añadir los nacimientos incipientes de las unidades de Aviación en el Ejército de Tierra y la Armada y la ya citada pérdida de la condición inter-ejércitos del Mando de la Defensa Aérea.

LLEGA EL NUEVO MATERIAL AÉREO FRANCÉS

El 22 de julio de 1969, el entonces jefe del Estado, generalísimo Francisco Franco notificaba a las Cortes Españolas la designación como Sucesor a la Jefatura del Estado del Príncipe Juan Carlos de Borbón y Borbón y en octubre de ese año fue remodelado el Gobierno, pasando a ser ministro del Aire el general Julio Salvador y Díaz Benjumea.

Al año siguiente y como consecuencia de unos convenios de cooperación militar firmados con Francia, aterrizaron en la base aérea de Manises los primeros ocho *Mirage IIIE*, que en nú-

mero de 30 fueron adquiridos a aquel país, de los cuales seis serían biplazas para entrenamiento.

Mientras tanto se produjo un hecho que supondría una gran transformación de la Industria Aeronáutica española, pues los estudios y contactos que venían celebrándose entre Construcciones Aeronáuticas y la Hispano Aviación darían paso a la fusión de ambas empresas, la cual tuvo lugar en abril de 1971 y un año más tarde CASA absorbería a la fábrica de motores de aviación ENMASA. De esta forma se abrían unas excelentes perspectivas para la nueva compañía, que venía desarro-



Conforme a lo establecido por los Acuerdos con los Estados Unidos de 1970, el Ejército del Aire recibió en julio de 1973 tres aviones P-3A "Orión" de lucha antisubmarina, que vinieron a reforzar a los anticuados "Albatros".

llando una gran actividad con revisión y modernización de miles de aviones militares norteamericanos. Al mismo tiempo presentaba, en el Salón Aeronáutico de París de ese año, el primer prototipo del transporte ligero C-212, que con el nombre de *Aviocar* tuvo un gran impacto en el mercado internacional.

EL CONVENIO DE AMISTAD Y COOPERACIÓN HISPANO-NORTEAMERICANO DE 1970

A través de los Convenios Hispano-Norteamericanos hasta entonces en vigor, España se había convertido "de facto" en miembro de la Alianza Atlántica, aunque no "de jure", compartiendo riesgos y amenazas al proporcionar bases para la defensa de Europa, pero sin compartir los beneficios políticos y económicos de los estados miembros de la OTAN. Pero además los españoles nos habíamos convertido en aliados de los Estados Unidos, pero los Estados Unidos no eran nuestros aliados. No es de extrañar pues, que el objetivo del Gobierno español fuese recuperar, en lo posible, parte de lo que había cedido en exceso en 1953.

Por ello las sucesivas revisiones de los Convenios se fueron orientando a:

- Mantener una relación bilateral con los Estados Unidos.
- Conseguir una cláusula de seguridad norteamericana que garantizase la defensa de España ante cualquier agresión.
- Intentar equilibrar las relaciones mutuas.



Los dos primeros aviones Canadair CL-215 fueron adquiridos por el Ministerio de Agricultura en 1971, los cuales intervinieron en el verano de ese año en la campaña contra incendios forestales. Pero en 1973 se compraron ocho nuevos aparatos que junto con los anteriores pasarían a formar el 404 Escuadrón del Ejército del Aire con base en Torrejón, con la misión de luchar contra los incendios de nuestros bosques. En la fotografía se muestra el modelo CL-215T, que actualmente dota al 43 Grupo.

El Convenio de 1953 había mantenido su vigencia durante los diez años estipulados más otros cinco de la primera prórroga. Ésta se materializó en una Declaración Conjunta en septiembre de 1963 y por lo cual se concedía a España la consideración de Aliado que antes no tenía, lo que implícitamente suponía rebasar el aspecto puramente estratégico, ya que no se podía prescindir de España a la hora de crear un sistema de seguridad colectiva en Europa. Durante la segunda prórroga, se inició un proceso de revisión y negociación que daría paso a un Acuerdo de Amistad y Cooperación, que fue firmado en 1970 y cuya vigencia sería también de cinco años. En ese momento Estados Unidos intentaba encontrar un arreglo honorable que le permitiera una retirada digna de Vietnam y mantener su prestigio como líder del mundo occidental. En la década de los 60 el desarrollo armamentístico nuclear soviético con misiles de todo tipo creaban a España unos riesgos inexistentes en 1953 y su Armada se había modernizado y potenciado con gran rapidez siguiendo los nuevos conceptos estratégicos del almirante Gorshov, lo que incrementó la importancia de la VI Flota norteamericana y a su vez la de la base aeronaval de Rota y

de la Aviación de Reconocimiento y Patrulla Marítima.

En lo que a España se refiere, su peso político iba adquiriendo un nivel notable y creciente en la esfera internacional, particularmente en el mundo hispanoamericano y en el árabe. En el aspecto económico se produjo lo que se



En enero de 1974, un nuevo Medalla Militar vendría a ocupar la titularidad del Ministerio del Aire, sería el teniente general Mariano Cuadra Medina.

conoció como milagro español, que se había iniciado con los llamados Planes de Estabilización y que llevarían a nuestra nación mediterránea a situarse, por índice de crecimiento económico, a la cabeza de Europa. Al mismo tiempo en España había venido creciendo un estado de opinión sobre los riesgos que se corrían y el desequilibrio entre lo que se aportaba a la defensa del mundo occidental, la utilización de su territorio, mar territorial y espacio aéreo por los Estados Unidos y lo poco que se recibía a cambio.

Estas circunstancias le permitirían obtener cambios substanciales en sus relaciones con Estados Unidos que se plasmarían en el nuevo Convenio, como fueron:

- Se establecía un sistema de consultas urgentes entre ambos Gobiernos para el uso de las bases e instalaciones en caso de una agresión o amenaza a Occidente, cuya decisión final será siempre adoptada de mutuo acuerdo.

- Las bases e instalaciones perdían su condición de *utilización conjunta*, que pasaban a ser completamente de soberanía española.

- El nuevo nivel de las fuerzas norteamericanas estacionadas en España con carácter permanente, tanto de personal



Con la adquisición en 1973 de cuatro Hércules C-130H, el Ejército del Aire conseguía una capacidad estratégica de transporte militar. Capacidad que se ampliaba al campo de la proyección militar con la compra posterior de otros tres aparatos, pero KC-130H, versión cisterna. En 1977 se adquirieron cinco unidades más, con lo que la flota alcanzaba doce aviones, la mitad de la versión de abastecimiento en vuelo.

civil como militar, se disminuía de 15.000 a un máximo de 10.000 personas.

- El almacenamiento de armas bacteriológicas y químicas quedaba prohibido.

- Se obtuvo la devolución del oleoducto Rota-Zaragoza, y se establecía el concepto de Instalación de Apoyo (IDA) al terreno o instalación que se cediera a las fuerzas norteamericanas, pero de propiedad española.

- La aproximación de nuestros Ejércitos al Estatuto de las Fuerzas Armadas en Europa (SOFA), en lo que se refiere a las categorías de personal militar, civil y personas a cargo.

- Se incrementaban las competencias de la jurisdicción española sobre el personal norteamericano.

EL EJÉRCITO DEL AIRE RECIBE NUEVO MATERIAL AÉREO

Estos Acuerdos Hispano-Norteamericanos de 1970, permitirían que por el Programa de ayuda militar, en junio de 1971, comenzasen a llegar a la base aérea de Torrejón los primeros cazabombarderos F-4C *Phantom* de un total de 36 que irían llegando sucesivamente y todavía durante unos meses coexisti-

Siguiendo la política de diversificar el origen de nuestros aviones de combate, el Ejército del Aire encargó a la empresa Dassault-Breguet un primer pedido de 15 cazas F-1C que llegarían a la Base albaceteña de Los Llanos en junio de 1975, cantidad que se completaría al año siguiente con otros nueve aparatos.

rían en dicha base con los F-104. Con el nuevo material se creó el 121 Escuadrón, que se integraría en la recién creada Ala de Caza número 12. Casi paralelamente fue aumentando el número de los F-5 que Construcciones Aeronáuticas estaba fabricando bajo li-

cencia, los cuales se quedarían en la base aérea de Morón, mientras los de doble mando pasaban a la Escuela de Reactores de Talavera la Real.

La Ley 32/1971 de 21 de julio, sobre dotaciones presupuestarias para la Defensa Nacional, establecía una progra-



mación de inversiones, mantenimiento y reposición de las Fuerzas Armadas para el periodo 1972-80, que contemplaba un aumento de los gastos progresivos de defensa. Sin embargo, dichos créditos mantuvieron un desequilibrio entre los asignados al Ejército de Tierra, a la Armada y al Ejército del Aire, que en el primer año de vigencia, 1972, fueron del 59,08 para el Ejército de Tierra, 21,56 para la Armada y solamente de un 18,51 para el *Ministerio del Aire* y se resalta en cursiva, porque en ese Departamento estaba incluida la Subsecretaría de Aviación Civil.

Este primer quinquenio de los años 70 se caracterizaría por la llegada de otro nuevo material aéreo que vino a potenciar la capacidad operativa del Ejército del Aire. Parte del mismo sería con cargo a los fondos derivados de los Acuerdos hispano-norteamericanos. Así, el 19 de mayo de 1972, se recibieron tres aviones cisternas *KC-97L*, procedentes de la Guardia Nacional norteamericana, con lo que se aumentaba el radio de acción de los *Phantom*. Con los tres aviones se crearía el 123 Escuadrón, que se integraría en el recién creado Ala 12. En este período se adquirieron tres aviones *Mystere-20* para el traslado de autoridades y calibración de las ayudas a la navegación aérea e igualmente el Ala 22 de acción sobre el mar, estacionada en la base



En el verano de 1974 al aumentar las actividades del Frente Polisario en el Sáhara español y conocerse movimientos de fuerzas marroquíes cercanas la frontera, se ordenó que todo el personal y los aviones del 463 Escuadrón se trasladase a El Aaiún. La fotografía muestra a un T-6D de dicha unidad sobrevolando el territorio sahariano. (Foto del libro "Recuerdos Saharianos" del coronel Ávila Bardají)



La Agrupación de Tropas Nómadas en el Sáhara tenían la misión de control y dominio del desierto. Las Patrullas eran montadas y motorizadas. Las primeras utilizaban el camello como el medio más idóneo. Sirva esta fotografía como homenaje a aquellos soldados que sirvieron a España con toda lealtad. (foto coronel Á. B.)





En el otoño de 1974 el Ejército del Aire recibió los primeros aviones de transporte ligero C-212 "Aviocar" en versión de Reconocimiento Fotográfico que irían a formar parte del 403 Escuadrón en Cuatro Vientos. En febrero del año siguiente otros aviones C-212A de transporte llegarían al 461 Escuadrón de la Base de Gando, a la Academia General del Aire y en la primavera el Ala 35 comenzaría a sustituir con este aparato a los viejos DC-4 y CSA C207 «Azor».

aérea de Jerez, recibiría los primeros aviones antisubmarinos *P-3 Orión*, conforme a lo establecido en los Acuerdos firmados con los Estados Unidos.

En 1971, el Gobierno español decidió constituir una Unidad aérea especializada en la lucha contra los incendios forestales. Puesto que el entonces Ministerio del Aire carecía de los fondos necesarios para ello, la adquisición del material aéreo necesario se hizo con cargo al Ministerio de Agricultura. Este nuevo programa se inició con la compra de dos unidades *CL-215 Canadair*, pero su utilización la harían pilotos del Ejército del Aire, que en su comienzo quedaron agregados a la base aérea de Getafe.

Por el contrario, se darían de baja a los últimos e históricos *Heinkel-111* que, con el cariñoso sobrenombre de *Pedros*, habían formado parte del Ejército del Aire desde 1939. En la prima-

vera de 1973 la Aviación de Transporte española recibiría un notable impulso, al crearse en la base aérea de Zaragoza el 301 Escuadrón que al finalizar el año recibió los primeros *Hércules C-130*, a los cuales les seguirían otros similares pero con capacidad de reabastecer en el aire a la flota de combate. En la Defensa Aérea, como hecho a recordar, estuvo la desactivación del Escuadrón de Alerta y Control de Elizondo y la creación, el 13 de agosto de 1972, de un nuevo Escuadrón de Alerta y Control del mismo tipo en la ciudad granadina de Motril. Pasaría a ser el EVA número 9 y con indicativo táctico *Orión*. Su entrada en servicio se realizó a finales de junio de 1973, mes en el que finalizó la modernización de los equipos.

Otro hecho notable a destacar es el extraordinario desarrollo de nuestra Aviación Civil, que a comienzos del año

1970 registró un número de pasajeros transportados de unos doce millones de pasajeros. En dicho año entrarían en servicio los nuevos aeropuertos de Fuerteventura, La Palma y Melilla y fueron acondicionados los de Madrid-Barajas, Barcelona, Málaga, Las Palmas y Palma de Mallorca para poder recibir los nuevos aviones *Boeing Jumbo 747*. Para hacer frente a las grandes demandas del transporte aéreo hubo que ampliar los aeropuertos de Gerona, Ibiza, Murcia-San Javier, Reus, Sevilla-San Pablo y Manises. Hay que destacar igualmente la creación en 1973 del Puente Aéreo regular entre Madrid y Barcelona, el incremento de la capacidad transoceánica de Iberia, y el notable potencial de las compañías aéreas Spantax y Aviaco. En lo que a la Aviación Deportiva y Vuelo sin Motor se refiere, hubo que lamentar el cierre de las Escuelas de Somosierra y LLanes.

LA CRISIS DEL SÁHARA. SE CREA EL MANDO UNIFICADO DE CANARIAS

En enero de 1974 hubo una completa remodelación del Gobierno como consecuencia del asesinato terrorista en diciembre del año anterior del presidente del Gobierno, almirante Carrero Blanco, que sería sustituido por Carlos Arias Navarro. En el nuevo Gabinete ocupó el cargo de ministro del Aire, el teniente general Mariano Cuadra Medina.

Pero en el mes de julio, el jefe del Estado, generalísimo Francisco Franco había sufrido un proceso circulatorio grave en una pierna, por lo que temporalmente se hizo cargo de la Jefatura del Estado el Príncipe Juan Carlos de Borbón. Fuese coincidente o no con esa situación interna de nuestra Patria, el caso es que durante ese verano se recrudecieron en el Sáhara español las actividades del movimiento independentista Frente Polisario, si bien el presunto enemigo de la presencia española en dicho territorio era Marruecos. Ante la posibilidad de una grave crisis, por un Decreto de 28 de junio se constituía el Mando Unificado de Canarias, cuyo Comandante dependía directamente del Presidente de la Junta de Jefes de Estado Mayor, siendo el jefe del Componente Aéreo, el que era al mismo tiempo el jefe de la Zona Aérea de las islas, el general Javier Murcia Rubio.

El Gobierno español tenía informaciones fidedignas que el Ejército marroquí estaba preparando el despliegue de 150 carros de combate en la frontera con el Sáhara, distante tan solo 50 kilómetros de El Aaiún. Por esta razón,



El 22 de noviembre las Cortes Españolas proclamaban Rey de España al Príncipe D. Juan Carlos de Borbón y Borbón.



Una nueva unidad sería constituida el 28 de junio de 1975, la Unidad Especial de Helicópteros con base en Cuatro Vientos, destinada principalmente al transporte de personalidades y sobre la cual en julio de 1978 se formó el 402 Escuadrón.

en la madrugada del 17 de julio se da la orden que todo el personal del 463 Escuadrón se traslade al amanecer con todo su personal y aviones a El Aaiún, comenzando casi de inmediato a realizar ejercicios de tiro nocturno con los aviones T-6, armados con cohetes Oerlikon de cabeza hueca de 81 mm. Posteriormente se unirían los C-10B Saetas del 462 Escuadrón y una escuadrilla de F-5A de la base aérea de Gando. El 25 de julio dos T-6 que realizaban un vuelo de reconocimiento armado cerca de la frontera marroquí fueron objeto de un ataque con dos misiles SAM-7 Strela, que pudieron evitar con fuertes maniobras de evasión y cuatro días más tarde, un comando marroquí de unos 50 hombres, efectuó

un ataque nocturno contra la guarnición de Hausa, matando a un cabo español, pero el ataque fue repelido huyendo los agresores. Tras estos graves incidentes y el despliegue de medios aéreos y refuerzos terrestres de nuestras fuerzas en el Sáhara, el territorio volvió a una aparente tranquilidad. El 2 de septiembre, Franco recuperado del accidente vascular sufrido reasume la Jefatura del Estado.

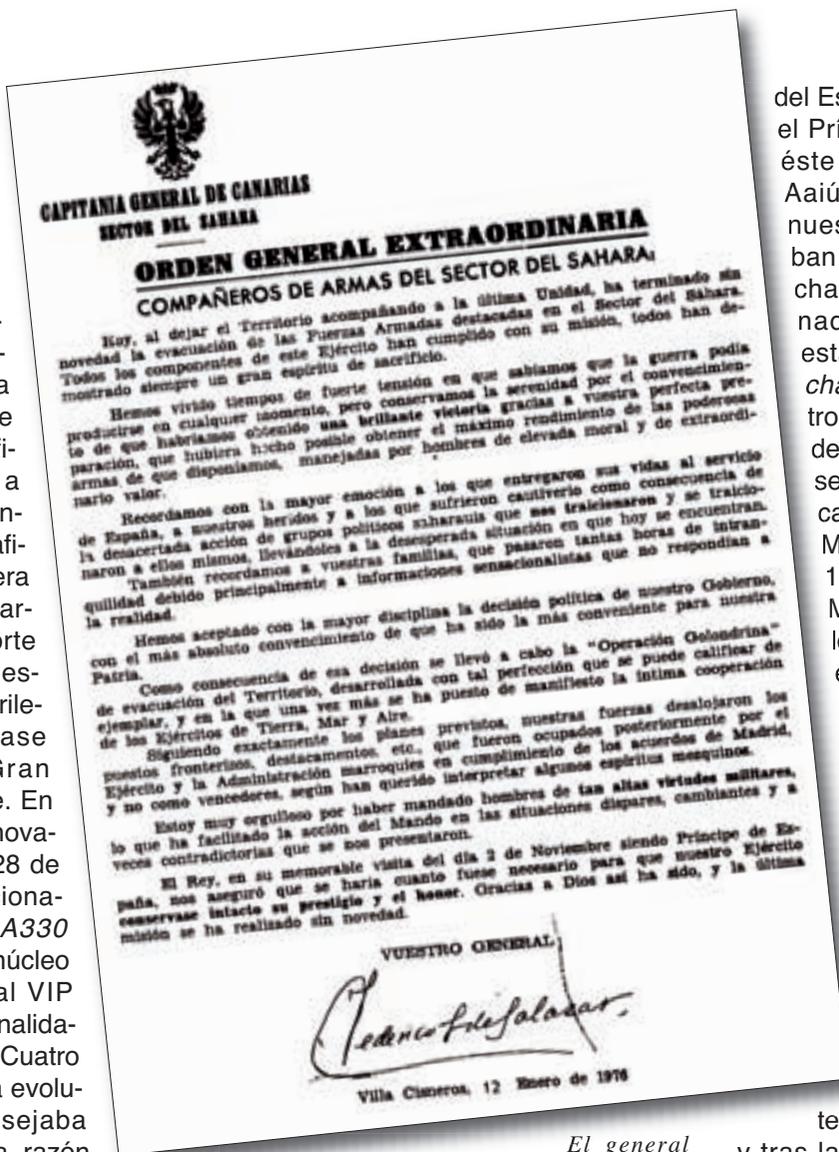
Por su parte, siguiendo la política de sus antecesores de diversificar la adquisición del material aéreo a otras naciones, el jefe del Estado Mayor del Aire, había ordenado, el 1 de junio de 1974, la constitución del Ala de Caza número 14, cuya base sería la de Los Llanos, en Albacete, y el material asig-

nado fue el caza francés *Mirage F-1C*, cuyas primeras 15 unidades se recibieron entre junio de 1975 y noviembre de 1977. También en el año 1974, el Ejército del Aire comenzó a recibir los aviones de transporte *C-212 Aviocar* cuya versión inicial fue la de Reconocimiento Fotográfico, por lo que pasaron a prestar servicio en el Centro Cartográfico y Fotográfico, para ya en la primavera del año siguiente entregarse el modelo de transporte a las Alas 35 y 46 con desplegadas en la base madrileña de Getafe y en la base aérea de Gando, en Gran Canaria, respectivamente. En esta política activa de renovación y adquisiciones, el 28 de junio de 1975 se recibían los helicópteros SA330 *Puma*, que formarían el núcleo de una Unidad Especial VIP para transporte de personalidades en la base aérea de Cuatro Vientos. Por otra parte, la evolución internacional aconsejaba redefinir la Doctrina Aérea, razón por la cual se constituyó una Comisión responsable de llevar a cabo los estudios y trabajos previos para establecer, revisar y actualizar dicha doctrina, así como los reglamentos y normas que la concretasen y actualizaran.

MUERE EL GENERALÍSIMO FRANCO. JUAN CARLOS I, REY DE ESPAÑA

En abril de 1975, el Rey marroquí, Hassan II, declaraba que la presencia de su Ejército en la zona sur de su país tenía por objeto servir de apoyo a la marcha que su pueblo emprendería con él mismo a la cabeza, para ocupar el Sáhara, lo que ocasiona una grave crisis diplomática entre Marruecos y España. Al mismo tiempo, el secretario de Estado norteamericano, Kissinger, consideraba que la pacífica marcha podría ayudar a resolver un problema entre dos países aliados de los Estados Unidos y el 16 de octubre, el rey de Marruecos anunciaba que 350.000 marroquíes se pondrían en camino hacia el sur sin más armas que el Corán, advirtiendo que si los españoles abrieran fuego serían responsables de la muerte de inocentes.

Al día siguiente se celebra un Consejo de Ministros extraordinario presidido



El general Federico Gómez de Salazar, que había sido el último General Gobernador del Sáhara firmó el 12 de enero de 1976 esta Orden General Extraordinaria.

por Franco, pero el jefe del Estado tiene que abandonarlo al haberse agravado su delicada salud, que ya nunca recuperaría. Ocupada de nuevo la Jefatura



El teniente general Carlos Franco Iribarne Garray fue nombrado el 12 de diciembre de 1975 nuevo Ministro del Aire. Al asumir la Presidencia del Gobierno Adolfo Suárez el 5 de julio del año siguiente, el general fue confirmado en su puesto. Sería el último Ministro del Aire.

del Estado, con carácter interino, por el Príncipe Juan Carlos de Borbón, éste viaja el 2 de noviembre a El Aaiún para respaldar la moral de nuestras tropas que se encontraban intranquilas, tanto por la marcha verde, que así sería denominada, como por la situación del estado del generalísimo. La *marcha verde* estuvo vigilada y controlada por las fuerzas españolas de Tierra y Aire, pero el problema se solucionaría por vía diplomática, en los llamados Acuerdos de Madrid, que serían firmados el 14 de noviembre entre España, Marruecos y Mauritania y por los cuales España abandonaría el territorio,

El año 1975 marcaría para siempre la Historia de España con la muerte del jefe del Estado, generalísimo Franco. Cuando a finales de octubre comenzó un gravísimo deterioro de su salud, éste le llevaría a la muerte el 20 de noviembre. Aunque las previsiones sucesorias estaban claras, pues el Príncipe Juan Carlos había asumido interinamente las competencias de la Jefatura del Estado y tras la muerte del generalísimo, las Cortes Españolas en sesión solemne celebrada el 22 de noviembre, proclamaron al Príncipe Juan Carlos de Borbón, Rey de España, con el nombre de Juan Carlos I.

La evacuación del Sáhara por nuestras tropas, se llevó a cabo en una operación que se bautizó *Golondrina* y en la participaron todas las unidades aéreas de Transporte del Ejército del Aire. El mismo 20 de noviembre comenzaría la evacuación del Sáhara por las Fuerzas Armadas españolas, que continuaría en los días sucesivos. Primero se abandonaría Smara, después sería Hagunia y así sucesivamente hasta que el 11 de diciembre, 2.000 hombres del Ejército de Marruecos entran en El Aaiún, arriándose la Bandera española el 21 de ese mes. La evacuación completa se realizaría el 13 de enero de 1976 al arriarse nuestra Bandera en la Comandancia de Marina de Villacisneros.

NUEVA ORGANIZACIÓN DEL EJÉRCITO DEL AIRE

Ala muerte del jefe del Estado, Francisco Franco, hubo que formar un nuevo Gobierno, el primero de la Monarquía, en el que Arias Navarro conti-



nuaba de presidente del Ejecutivo, pero hubo un cambio en el Ministerio del Aire al ser designado ministro el teniente general Carlos Franco Iribarnegaray. En julio de 1976 cesaba Arias Navarro y ocupó el cargo de presidente del Gobierno Adolfo Suárez González, quien mantuvo a Iribarnegaray como ministro del Aire.

Las nuevas circunstancias exigían poner al día la organización del Ejército del Aire, motivada también porque se habían regulado por un real decreto-ley las atribuciones, funciones y responsabilidad del jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire y se había institucionalizado la Junta de Jefes de Estado Mayor, cuyo primer presidente sería un aviador, el teniente general Felipe Galarza Sánchez, que poco después sería sustituido por otro general, igualmente aviador, Ignacio Alfaro Arregui.

La nueva organización del Ejército del Aire, realizada el 13 de mayo de 1977, tenía ahora un carácter funcional y no territorial como había sido hasta entonces, y definía a la Fuerza Aérea que se subdividía en mandos aéreos específicos, el de Combate o MACOM, el Táctico o MATAC y el de Transporte o MATRA, que serían apoyados por los mandos logísticos de Personal, MAPER y de Material o MATRA.

TRATADO DE AMISTAD Y COOPERACIÓN ENTRE ESPAÑA Y LOS EE.UU. DE 1976

Cuando en 1975 se iniciaron las conversaciones para negociar un nuevo acuerdo que sustituyera al Convenio



El Real Decreto-Ley de 10 de 1977 institucionalizaba la Junta de Jefes de Estado Mayor, que a las órdenes del Presidente del Gobierno se constituía en un órgano colegiado militar, siendo nombrado como Presidente del mismo el teniente general del Ejército del Aire Felipe Galarza Sánchez, que era el Jefe del Estado Mayor del Aire.

anterior, comenzaba para España un periodo político muy distinto al que estaba vigente desde el fin de la Guerra Civil en 1939. El anterior jefe del Estado, general Franco, había fallecido en noviembre de 1975 y desde entonces se había restablecido la Monarquía parlamentaria en la persona del Rey Juan Carlos I. Se iniciaba así un periodo de transición hacia la democracia que se culminaría con la Constitución de 1978. Mientras tanto, Estados Unidos confirmaba su liderazgo mundial logrando la firma del Acta de Helsinki, por el que reconocía el respeto de los derechos humanos y las libertades, la renuncia al uso de la fuerza en las relaciones internacionales y se consagraban las fronteras establecidas en 1945. Por primera vez el diálogo y el entendimiento entre los dos grandes bloques internacionales sustituían a la confrontación. En este contexto el 21 de enero de 1976 se firmaba un *Tratado de Amistad y Cooperación* entre los gobiernos de Madrid y Washington, que también tendría una vigencia de cinco años.

Aún cuando pudiera parecer que el cambio de concepto del nuevo Acuerdo, que pasaba a tener la categoría de Tratado, pudiera tener pocas ventajas prácticas, para España tenía un alto valor político, porque al tener que ser



El 28 de mayo de 1977 haría su presentación un avión reactor de enseñanza básica y avanzada, diseñado y fabricado por Construcciones Aeronáuticas, al que se denominó C-101. Finalizadas las pruebas de homologación se entregarían al Ejército del Aire los cuatro prototipos.

aprobado ahora por el Senado norteamericano suponía un respaldo de Estados Unidos al nuevo régimen democrático español.

El Tratado definía un área de interés común representada por el entonces *espacio estratégico defensivo español*, donde por primera vez iba a existir una coordinación entre España y los aliados para armonizar los planes de la Alianza con los de la defensa española. El área de interés común estaba definida por los meridianos de las islas Azores y de las Baleares, el trópico de Cáncer y el paralelo de Brest. Para ello se constituía un Estado Mayor Combinado hispano-norteamericano.

Aspecto muy importante que caracterizaba el Tratado era la prohibición de almacenar en territorio español armamento nuclear, como consecuencia de la firma del Tratado de No Proliferación Nuclear de 1970, lo que obligó la salida de los submarinos nucleares norteamericanos situados en la base aeronaval de Rota.

Pero la utilización de las bases e instalaciones españolas por las fuerzas norteamericanas y la razón fundamental de la cooperación entre ambas naciones, respondían a la existencia real y permanente de la amenaza soviética contra Occidente, y para contrarrestarla aquéllas eran usadas por Estados Unidos tanto en provecho propio como de la OTAN, sin que España tuviera la menor intervención.

Por consiguiente, el territorio, mar territorial y espacio aéreo españoles estaban formando parte del dispositivo militar de la Alianza, como consecuencia de estos Convenios. Sin embargo la OTAN no reconocía la indirecta aportación española a su despliegue ni tampoco facilitaba a España la información que pudiera afectarla, contenida en sus planes de guerra, a pesar que los españoles estaban asumiendo los riesgos existentes como consecuencia del enfrentamiento Este-Oeste. Esta situación era anómala y absurda puesto que la potencialidad norteamericana en aquel momento, representaba cerca del 60 por ciento de la capacidad militar de la Alianza.

Durante la vigencia del Tratado el prestigio y liderazgo internacional de Estados Unidos se vieron seriamente afectados por la política del presidente Carter, tras la retirada de Vietnam y la



Para sustituir al general Galarza en su cargo de Jefe del Estado Mayor del Aire fue designado el general de división Ignacio Alfaro Arregui, que sería promovido seguidamente al empleo de teniente general.

crisis con Irán después de la caída del Sha. Este declive se vio compensado de alguna forma con el debilitamiento del comunismo soviético como consecuencia de la invasión de Afganistán. España, sin embargo, se vio fortalecida con la consolidación de la democracia y su ingreso como miembro de pleno derecho de la Alianza Atlántica, en mayo de 1982. En estas circunstancias se firmaría un nuevo Acuerdo entre las dos naciones.

CREACIÓN DEL MINISTERIO DE DEFENSA. NACE EL C-101

Pero en julio de 1977, el presidente del Gobierno, Adolfo Suárez reorganizaba la Administración del Estado e introducía un cambio fundamental en la dirección y unificación de las Políticas Militar y de Defensa e integraba en un solo Departamento a los tres Ministerios Militares, con lo que nacía así el Ministerio de Defensa, si bien la Subsecretaría de Aviación Civil pasaba a integrarse en el nuevo Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Al establecerse en noviembre de 1977 la estructura orgánica y funcional del Ministerio de Defensa era necesario adaptar la del Ejército del Aire a la de aquél, razón por la cual el entonces jefe del Estado Mayor del Aire, general Ignacio Alfaro Arregui, creó a finales de 1977 una comisión que estudiase la nueva organización a constituir, así como las misiones y cometidos de cada uno de los organismos y dependencias del Ejército del Aire. Como resul-

tado de dicho trabajo el 3 de mayo de 1978 un real decreto daba vida al proyecto que se conocería como Programa ORGEA (Organización del Ejército del Aire).

Después del feliz resultado del Programa del avión *C-212 Aviocar* de transporte de Construcciones Aeronáuticas (CASA), la firma española se había abierto un gran campo en la Industria Aeronáutica internacional mediante una serie de colaboraciones con importantes empresas como Boeing, Douglas, British Aerospace, Marcel Dassault, etc. Para llenar el vacío de un avión de escuela básica y avanzada, CASA inició un ambicioso programa con el diseño y fabricación del un moderno reactor de enseñanza, al que bautizó con el nombre de *C-101*. El 28 de mayo de 1977 hizo su presentación oficial y un mes más tarde, en presencia del Rey D. Juan Carlos, realizaría su tercer vuelo, en el que fue escoltado por dos aviones *Saeta*. El éxito del *C-101* llevaría al Ministerio de Defensa a realizar el 18 de julio de 1978 un pedido de 60 unidades y en el verano de ese año el C-101 sería presentado con un gran éxito en el Festival Aéreo británico de Farnborough.

BIBLIOGRAFÍA

– XV Curso Monográfico de la Escuela de Altos Estudios Militares del Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional, sobre *Los Acuerdos Hispano-Norteamericanos*. Madrid. Diciembre 1980.

– Areilza, José María. “*En el cuarenta aniversario de los Acuerdos hispano-norteamericanos*” Revista de Política Exterior. Madrid 1993.

– Ministerio de Asuntos Exteriores. *Convenios entre España y los Estados Unidos*.

– *Foreign Operations*. Departamento de Estado norteamericano. Washington. Marzo 1997.

– General Sánchez Méndez, José. “*La contribución de los Acuerdos Hispano-Norteamericanos a la Defensa de Europa*”. Acta del XXV Congreso Internacional de Historia Militar. Bruselas 1999.

– General Sánchez Méndez, José. “*La Aviación Militar Española: Una historia corta pero de gran intensidad*”. ARBOR, C.S.I.C. Febrero 2000

– Coronel J. R. Ávila Bardají. “*Re-cuerdos Saharianos. 463 Escuadrón*”.

– Fernández de la Torre, Ricardo. “*Desde las otras orillas*”. Ministerio de Defensa. Madrid, junio 2001. ■