

# Años cruciales

A.V. y D.P.

**A**L crearse el Ejército del Aire en octubre de 1939, no sólo se sancionaba oficialmente la llegada de la Aviación a su mayoría de edad, plenamente acreditada con su actuación, por ambos bandos, en la Guerra Civil española, sino que además culminaba una larga serie de exposiciones y controversias doctrinales que habían enfrentado a los aviadores con sus compañeros del Ejército de Tierra y la Marina y llegado hasta la opinión pública durante los años veinte y treinta.

La verdad es que buena parte de los argumentos, razonamientos y elucubraciones que se oponían a una aviación independiente fueron barridos al comenzar seriamente las hostilidades, por las exigencias de la realidad. Muy pronto, las primeras operaciones de bombardeo y apoyo, muchas veces con obligados combates aéreos, y sobre todo las acciones de transporte aéreo del Paso del Estrecho, que permitieron a los rebeldes cruzar a la península buena parte de las unidades sublevadas en África, demostraron la importancia del papel que había de jugar la Aviación en la contienda, y como consecuencia los dos bandos enfrentados acabaron adoptando a lo largo de la guerra una organización similar, con un solo ministerio de Defensa y tres subsecretarías, de Tierra, Mar y Aire respectivamente, situando a éste por primera vez en paridad con las fuerzas de superficie y subordinado al más alto nivel de mando, como preconizaban las teorías defendidas hasta entonces por los aviadores.

Pero al llegar al fin, ya en tiempo de paz, el reconocimiento oficial de esta situación de paridad, desdoblándose el ministerio de Defensa en tres ministerios, uno de ellos el del Aire, encargado de toda la actividad aeronáutica, ya fuese civil o militar, y naciendo dentro de éste último el Ejército del Aire, la tarea de plasmar doctrinal, orgánica y técnicamente este nuevo Ejército no iba a ser nada fácil.

La materia prima de que se disponía era la fuerza aérea del bando de Franco, victoriosa en la guerra, reforzada con los aviones de la Legión Condor y de la Aviación Legionaria italiana, así como con todos los capturados a la Aviación republicana. Y la circunstancia en que se verificaba era precisamente el desencadenamiento de la Segunda Guerra Mundial.

Comenzamos por analizar la materia prima. La Aviación Militar española había sido pionera en muchas cosas y sobre todo una de las primeras en participar en actividades bélicas. No había tomado parte en la Primera Guerra Mundial pero la experiencia e inquietud científica y doctrinal de su personal le había permitido permanecer a un nivel similar al de las aviaciones de los países más adelantados. No obstante, por lo que se refiere al material no pudo estar a la misma altura: la situación económica e industrial del país no propiciaba el desarrollo de una industria aeronáutica capaz de competir con las del extranjero y por ello siempre, salvo en muy pocas excepciones, se vió obligada a depender de la exportación, ya fuese de aviones o de licencias de fabricación.

Al término de la Guerra Civil sí es verdad que la Aviación Militar de Franco contaba con un inventario muy amplio de aviones. Entre las dos aviaciones participantes en la guerra habían dispuesto de casi todos los tipos de aviones existentes en esos años en el mundo, un verdadero museo aeronáutico. Como ya hemos dicho, en el momento de iniciarse la construcción del Ejército del Aire se disponía de todos los aviones que quedaron a ambos bandos. Ante la imposibilidad material de atender el mantenimiento de todos ellos se estudió un plan para conservar exclusivamente unos cuantos modelos básicos, la Bucker Bu 133, el Heinkel 111, el JU-52 y el Me 109. No obstante, según un cuadro que inserta el General Jesús



Salas en uno de sus capítulos de la Historia de la Aeronáutica publicada por el IHCA, el total de aviones que en principio se mantuvieron en servicio fue de 451, repartidos en 35 tipos diferentes, de alguno de los cuales sólo había uno o dos ejemplares.

En cuanto al personal, refiriéndonos tanto al de vuelo como al especialista, el existente en 1936 se había dividido entre las dos aviaciones que se formaron, una por cada bando. Al terminar la guerra el que había luchado en la Aviación



republicana era baja en el servicio, ya porque había perdido la vida, se había exiliado o simplemente había sido expulsado. Del que perteneció a la Aviación de Franco, las bajas fueron también muy numerosas. En resumen, del personal de la Aviación Militar anterior a la guerra, fueron muy pocos los que quedaron para formar la base inicial del Ejército del Aire.

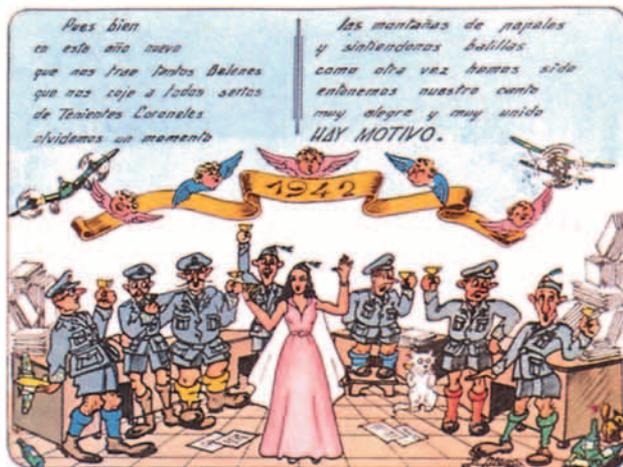
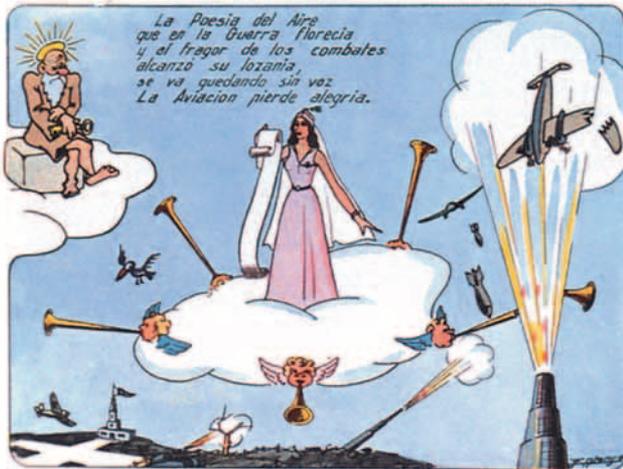
Si se contaba con el personal reclutado durante la guerra, personal formado en las exigencias y

azares del combate, con alta moral y una experiencia bélica importante. Pero era un personal variopinto, de muy diversas procedencias, de niveles cultural y técnico muy diferentes y en general sin una formación militar y doctrinal adecuada para constituir con carácter inmediato los cuadros de mando necesarios. Y si bien la guerra les había dado experiencia al mismo tiempo había dado lugar a vicios de actuación y comportamiento que era indispensable corregir o extirpar. Esta fue la razón del enorme esfuer-

*En principio, el Ejército del Aire contaba en su inventario, con un verdadero museo aeronáutico.*

zo que dedicó el recién nacido Ejército del Aire a la transformación de este personal y al reclutamiento y formación de otro nuevo en las diversas escuelas y academias que entonces funcionaron y se crearon, que son recordadas en otros artículos de este número de la revista.

A veces se ha dicho que aquella aviación militar resultante de la guerra civil, por el número y varie-



dad de sus aviones y por la preparación y experiencia de su personal, constituía una de las fuerzas aéreas más potentes del mundo. Eso pudo ser verdad quizás en algún momento pero por las circunstancias que se produjeron iba a ser por desgracia de duración muy efímera.

En efecto, el comienzo de la Segunda Guerra Mundial hizo que todas las naciones participantes en ella, se encerraran en sí mismas concentrándose en sus problemas. Y eran precisamente aquellas en que se había apoyado la aviación española a lo largo de su historia y de las que procedían los demasiados tipos de aviones que entonces se mantuvieron en servicio. Además, la ayuda recibida de las potencias del Eje por el bando nacional durante la Guerra Civil, y la postura adoptada primero de neutralidad y luego de "no beligerancia" ante el conflicto, hizo que los países aliados considerasen a España como virtual enemigo, prohibiéndole el abastecimiento de petróleo, que sólo se



La felicitación de Vives para 1942 resumía en sus versos la situación de la Aviación: sin alegría, agobiada por las tareas organizativas y burocráticas. Sólo la Escuadrilla Azul se mantiene en actividad aeronáutica y bélica.

pudo atenuar un tanto por el interés mostrado por ambos beligerantes por el wolframio español. Con ello se creó tal escasez que toda la vida del país se vió afectada y muy especialmente la del Ejército del Aire que hubo que reducir sus vuelos al máximo, concentrando sus esfuerzos principalmente en las Escuelas.

Aunque como se ha dicho, se pensaron planes de material teden-

tes a concentrarse en unos pocos modelos de aviones, la realidad es que la situación de las unidades se fue degradando, faltas de combustible y con un grave problema de mantenimiento por la falta de repuestos, que sólo pudo paliarse parcial y momentáneamente recurriendo a la canalización. Poco a poco el número de aviones en servicio iba disminuyendo y el entrenamiento del personal se iba resintiéndose.

Paradójicamente, en esos años precisamente, la Segunda Guerra Mundial fue como un crisol en el que se forjaron al fuego las modernas fuerzas aéreas. En ella se contrastaron prácticamente las doctrinas y teorías que se habían formulado, disenso y combatido en los años de preguerra. Los errores y aciertos cometidos por cada uno de los beligerantes al concebir y preparar sus fuerzas aéreas se tradujeron luego en fracasos y derrotas o en éxitos fulgurantes. En paralelo con las operaciones bélicas se enta-

bló una pugna científica soterrada persiguiendo sin tregua el descubrimiento que hiciera posible desarrollar o perfeccionar los sistemas de armas, detección y comunicaciones para lograr la sorpresa técnica sobre el enemigo. Y de hecho, unos y otros lo lograron frecuentemente, provocando el esfuerzo enemigo en la busca de nuevos equipos, materiales y procedimientos capaces de contrarrestar y superar los logros enemigos.

Y esta pugna constante, mantenida durante todos esos años por los científicos y técnicos de los países más adelantados del mundo, se tradujo en avances espectaculares en el campo aeronáutico, que experimentó un cambio radical y dió un salto de gigante, pasando de las aviaciones militares casi primitivas y embrionarias de los años treinta a las ya realmente modernas de los cincuenta.

Y mientras esas fuerzas aéreas habían dado un salto de gigante, la aviación militar española que no había participado en la guerra más

que de una forma testimonial con el envío de la Escuadrilla Azul a Rusia y había permanecido ausente a todo ese proceso, veía agravarse aún más las condiciones en que había de desenvolverse como consecuencia del aislamiento internacional decretado por las potencias vencedoras, produciéndose así un distanciamiento y atraso aún más evidente.

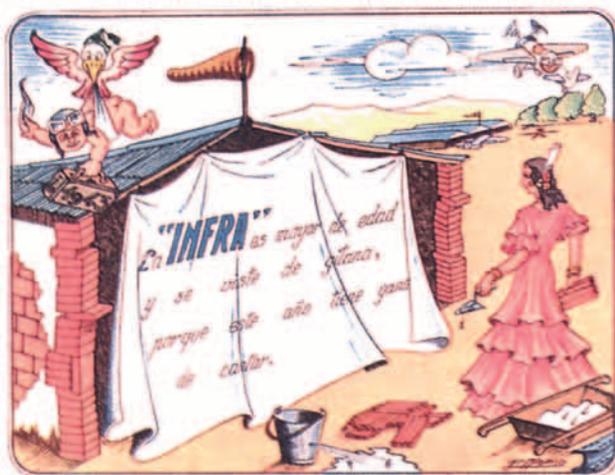
Porque no se trataba simplemente de un problema de dotación de material. Era sobre todo una cuestión de mentalidad anclada en el pasado. En aquellos años el espíritu con que se afrontaba en España la actividad aeronáutica era más deportivo que profesional. La endémica carencia de petróleo, el progresivo deterioro de material difícilmente reemplazable por el que con un gran y meritorio esfuerzo producía la industria aeronáutica nacional, hacía prácticamente imposible mantener seriamente unos planes de entrenamiento en las unidades.

Pero el meritorio esfuerzo realizado durante esos años en el recluta-

miento y preparación del personal en escuelas y academias no resultó baldío. El Ejército del Aire permanecía en estado de crisálida en espera de condiciones propicias para fructificar en un desarrollo largamente soñado y esperado.

Afortunadamente la situación internacional no podía permanecer igual indefinidamente, y pronto comenzaron los desacuerdos entre las potencias vencedoras que desembocaron en la llamada "Guerra Fria"; Europa Occidental, tutelada por los Estados Unidos, se organiza defensivamente ante la amenaza soviética creando la OTAN, y la gran potencia norteamericana interesada en incluir a España dentro de su dispositivo estratégico, favorece la entrada de nuestro país en la ONU y luego se firman, el 26 de septiembre de 1953, los Acuerdos Hispano-Norteamericanos, que si bien favorecían muy especialmente a los Estados

*En el año 1942 no hubo grandes motivos de esperanza. Afortunadamente España está fuera del conflicto.*



Unidos, que se reservaba todo tipo de prerrogativas y ventajas, dio a España la posibilidad de incorporarse al mundo moderno internacional y supuso sobre todo a nuestra aviación esa ocasión largamente soñada para iniciar finalmente su desarrollo.

Quizás los años cruciales fueron los de 1954, 1955 y 1956. Fueron tales las cosas que se potenciaron que puede decirse que en ellos se gestó y nació verdaderamente como una fuerza aérea moderna el Ejército del Aire.

Durante esos años se transformaron en bases aéreas dotadas de todas las instalaciones precisas para albergar modernas unidades de combate, los aeródromos de Torrejón de Ardoz, Zaragoza y Morón, que iban a ser de utilización conjunta, así como los de Talavera la Real, Manises, San Juan, Villanubla y Getafe, para utilización española. Se decide la baja, aunque de una manera paulatina, de buena parte del material anticuado que dotaba

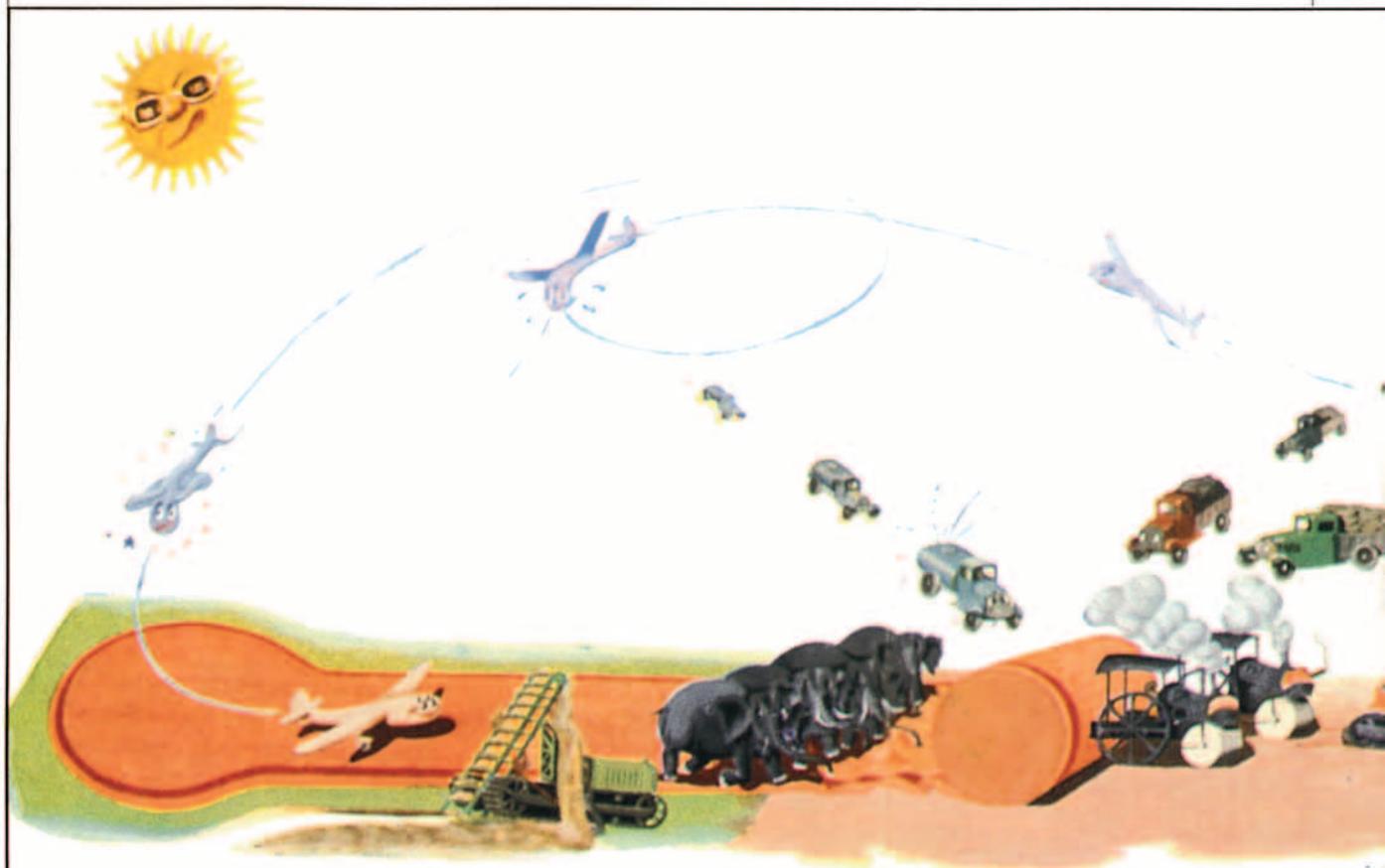
*Al llegar 1947 comienza el auge de la Aviación Civil, lo que se refleja en la construcción de la pista del Aeropuerto de Barajas.*



*Entramos en 1944. La gran novedad es el proyecto de edificio para el ministerio del Aire, cuya primera piedra se colocó el 10 de diciembre de 1943.*

hasta ese momento a las unidades. Y sobre todo se inicia un ingente esfuerzo de preparación de personal para contar con el núcleo inicial necesario para volar los nuevos

aviones y hacerse cargo de su mantenimiento y abastecimiento. Es la época de los cursos en Estados Unidos y en Alemania, en la base aérea de Fürstenfeldbruck; aprove-



chando a todo el personal del Ejército del Aire que conocía el inglés y dando todo el impulso posible al conocimiento de este idioma a todos aquellos que habían de participar de una u otra manera en la nueva singladura.

El 10 de diciembre de 1953 había nacido la Escuela de Reactores de Talavera que en agosto de 1955 iniciaría su primer curso. Creo que vale la pena detenerse en esta fecha, porque la formación de pilotos y, posteriormente, el entrenamiento en las unidades sufren una transformación total. A la habilidad y la intuición se suma una cuidada organización de la enseñanza. Aparecen los procedimientos. Como han vivido ya generaciones y generaciones de pilotos, los cursos de vuelo, en contraste con lo que se realizaba hasta entonces, acentúan la importancia de la fase teórica para proporcionar un conocimiento completo del avión que permita un uso racional del material de vuelo y un empleo lógico de los procedimientos, sin el cual no es posible empezar a volar, práctica que se complementa ya con el simulador de vuelo.

La gran virtud de los procedimientos, normales y de emergencia, es que habitúan al individuo a hacer las cosas de una manera ordenada, acostumbrándole a actuar de una manera racional, lo que unido al conocimiento del avión que vuela, le da una preparación para afrontar con seguridad las situaciones difíciles que antes en la antigua aviación, solo se lograba con la experiencia individual.

Pero donde más se notan los nuevos modos es en el entrenamiento de las unidades. Se persigue que dentro de la unidad todo su personal constituya un conjunto homogéneo en lo que a entrenamiento se refiere, sin reducirse a que haya dos o tres figuras y el resto no llegue a un nivel medianamente aceptable; y que todas las unidades mantengan un alto nivel de entrenamiento, sin que haya alguna destacada y las demás sean de relleno.

Estos avances no sólo se refieren al vuelo en sí y a las escuelas de pilotos y las unidades aéreas; la Logística experimenta una transformación total que se refleja en las

organizaciones de mantenimiento y abastecimiento. Se crean los 1º y 2º Escalones de mantenimiento. Los primeros escalones radican en los Escuadrones, los segundos en los talleres de Base, pertenecientes al Ala y los terceros se contratan con la industria aeronáutica. Ingenieros y especialistas participan también en el esfuerzo y entre el Primer Escalón y el Escuadrón de Mantenimiento, con su taller de Base, hacen las reparaciones y revisiones necesarias para que a los planes de instrucción no les falten aviones y no sufran retrasos.

Todo esto va respaldado por el trabajo de los nuevos Escuadrones de Abastecimiento, proveedores de todo el repuesto o material nuevo necesario en la Base. También ellos se ven sumergidos en un mar de trabajo y, además de su Reglamento propio, junto con Mantenimiento, se tienen que entender con los catálogos federales, órdenes técnicas, manuales, etc., que, para facilitar las cosas están, cómo no, en inglés.

El 13 de abril de 1956 nació el Mando de la Defensa Aérea y como consecuencia aparecen los "Picos".

*Al venir nos compromete  
el año cuarenta y siete.*

*Nuestra pesada manada  
avanza con largo tranco;  
ya se sale, ya se mete  
contra el cerro y el barranco.*

*Deja la pista planchada  
marcando un rumbo muy  
Norte, Sur... [serio,  
y un cementerio  
del que ya no queda nada.*

*Se lo aseguro, señor;  
aunque sea usted censor  
y entienda de impedimentos,  
vuele desde Nueva York  
aprovechando los vientos  
de un gentil cuatrimotor;  
al llegar  
no habrá lamentos.*

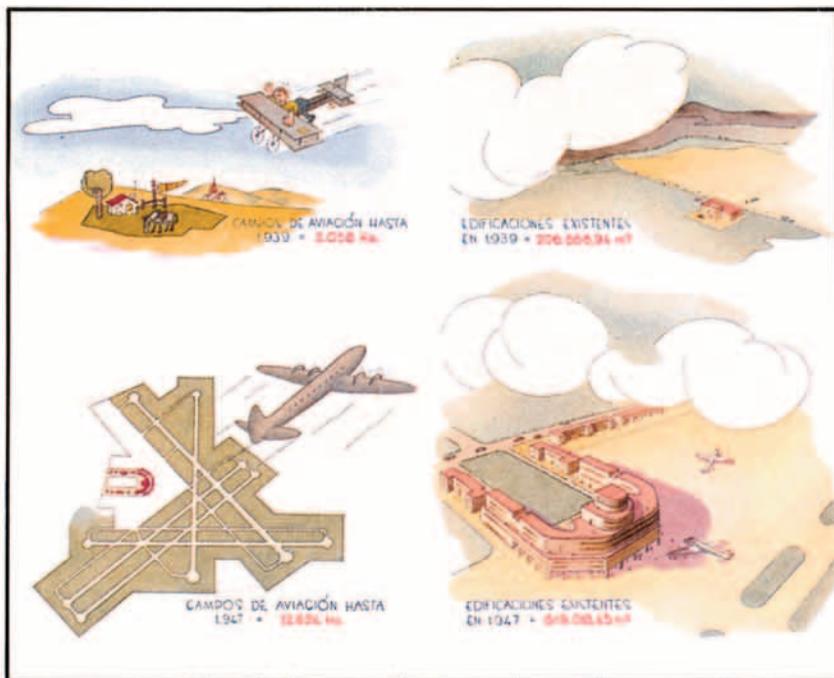
*Porque una pista alfom-  
[brada,  
con amor bormigonada  
y con asfalto acolchada  
le espera desde la aurora  
como blanda mecedora.  
  
¡No tenga temor,  
señor!*



La década de los 40 aunque nefasta para nuestra Aviación en sí han resultado fértiles en obras. En este Christma Infraestructura rinde cuentas de su gestión.

Otro gran esfuerzo para ponerlos en marcha, también partiendo de cero: construcción, equipamiento y, mientras tanto, cursos y más cursos de "controladores de interceptación". Por fin se hacen las primeras interceptaciones y más tarde vienen los ejercicios "Red Eye", "Indian Summer", "Poop Deck", poniendo en marcha y afinando la operatividad del sistema de defensa aérea.

Fueron años de duro trabajo en el Ejército del Aire. Mandos, Estado Mayor, escuelas, unidades aéreas, maistranzas, talleres, parques..., todo el mundo participa en el empeño y poco a poco el renovado Ejército empieza a funcionar. Pero no de forma inmediata y total. En principio, las nuevas unidades y procedi-



A la llegada del material americano, el Ejército del Aire comenzó a ser una fuerza aérea moderna.

mientos coexistían con las que restaban de las antiguas; como ya hemos dicho en alguna parte, coexistían dos aviações, una moderna dotada de material de reacción y otra anticuada, justificada por la necesidad de mantener entrenado al resto del personal y también por las limitaciones impuestas por el Tratado al uso del material prestado por el aliado norteamericano. En la guerra de Ifni, a finales de 1957, sólo pudo participar la aviación anticuada.

Al ser éste un número especial de la Revista de Aeronáutica y Astronáutica, dedicado a conmemorar el cincuenta aniversario de la creación oficial del Ejército del Aire, no hemos querido dejar de consignar esas otras fechas en que podemos ubicar su nacimiento como una fuerza aérea moderna independiente y al mismo nivel que los otros dos Ejércitos. Una fuerza aérea moderna que si entonces comenzó a gestarse luego ha ido desarrollándose a través de sucesivos cambios orgánicos, unos más acertados que otros, sustituciones de material, desde el Sabre al F-18, y relevos generacionales, en una suma de esfuerzos que aún no ha terminado y que siempre ha de continuar, porque la evolución de la técnica aeronáutica es constante y el servicio a la defensa de la Patria nunca acaba. ■