

# Adiós al Arma de Aviación

FEDERICO YANIZ VELASCO  
*Teniente Coronel de Aviación*

**E**L día treinta de marzo de 1991 se constituyeron las Escalas Superiores, Medias y Básicas de los Cuerpos del Ejército del Aire y como consecuencia desapareció, cincuenta y un años después de su nacimiento, el Arma de Aviación. Desde su creación por la Ley de 9 de noviembre de 1939, miles de aviadores han servido a España integrados en las diversas escalas de un Arma que fue, según la citada Ley "fundamento, médula y razón" de ser del recién organizado Ejército del Aire. Las ilusiones, trabajos, esfuerzos y sacrificios de quienes pertenecieron al Arma de Aviación han llenado la actividad diaria de las unidades aéreas y han cubierto medio siglo inolvidable en la historia de la Aviación Militar española.

La vida de una institución tiene, como las de las personas, hitos que marcan su trayectoria y carácter. La creación de Ley de 9 de noviembre de 1939 y las reorganizaciones de 15 de julio de 1952 y de 2 de mayo de 1975 señalan tres claras etapas y tres caminos bien diferenciados en la vida del Arma. Las tres leyes, basadas en concepciones teóricas distintas, estuvieron enmarcadas en situaciones históricas muy diferentes. Pero la legislación no basta por sí sola para dar carácter a una institución que está siempre influenciada por la colectividad que se encuadra en ella. La vida del Arma de Aviación no ha sido ajena a este fenómeno y las reorganizaciones de 1952 y 1975 respondían por un lado a la nece-

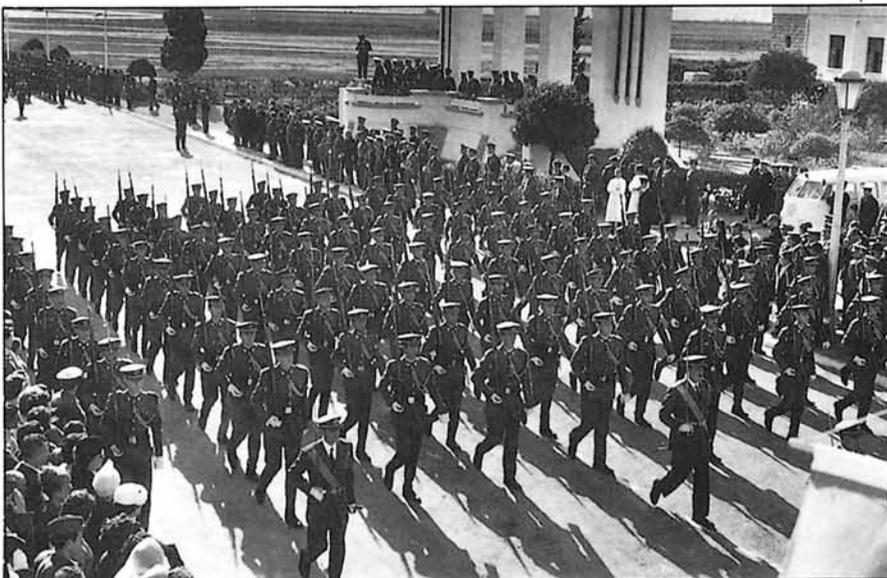
sidad de adaptación a los cambios doctrinales y tecnológicos ocurridos y por otro al proceso de evolución de un Ejército del Aire que trataba de encontrar su sitio y afianzar su propia personalidad dentro de las Fuerzas Armadas de nuestra Patria.

## ANTECEDENTES Y NACIMIENTO DE UN NUEVO ARMA

Desde sus primeros pasos fue difícil encontrar el encuadre adecuado para los servicios de Aviación y para los militares que en ellos desarrollaban sus actividades. La Real Orden de 2 de abril de 1910 mencionó por primera vez dichos servicios y encarga de ellos al Cuerpo de Ingenieros que ya había sido pionero en la Aerostación. Poco más tarde y me-

dante el Real Decreto de 28 de febrero de 1913 nacía oficialmente la Aviación Militar española y es esta fecha la que se toma como punto de partida para nuestra Fuerza Aérea.

En el Real Decreto de 16 de abril de 1913 se daba vida al Reglamento que había de regir el Servicio de Aeronáutica dividiéndolo en dos ramas: Aerostación y Aviación. En ésta se comprendían todos los medios de locomoción aérea por aparatos más pesados que el aire. La carrera administrativa de la recién nacida fue larga y azorosa. Los primeros aviadores, oficiales del Cuerpo de Ingenieros, coronel Vives, capitanes Kindelán y Herrera y los tenientes Jiménez Millas, Barrón, Ortiz de Echagüe y Arrillaga eran veteranos aerosteros que pronto se dieron cuenta del enorme valor militar de los aviones en comparación con los globos. En aquellos tiempos, en el aeródromo de Cuatro Vientos, surgió una nueva mentalidad que había de impregnar con su sello a la naciente Aviación. La característica fundamental de esta mentalidad fue y es una moral claramente combativa y un anhelo de



*La Academia General del Aire ha sido desde 1945 el crisol de los oficiales del Arma de Aviación*

superación y mejora. Pronto se dió gran importancia a la Enseñanza y el recién nombrado Jefe del aeródromo, capitán Kindelán, se traslada a Francia para elegir el avión con que empezarían los vuelos en la Escuela de Experimentación.

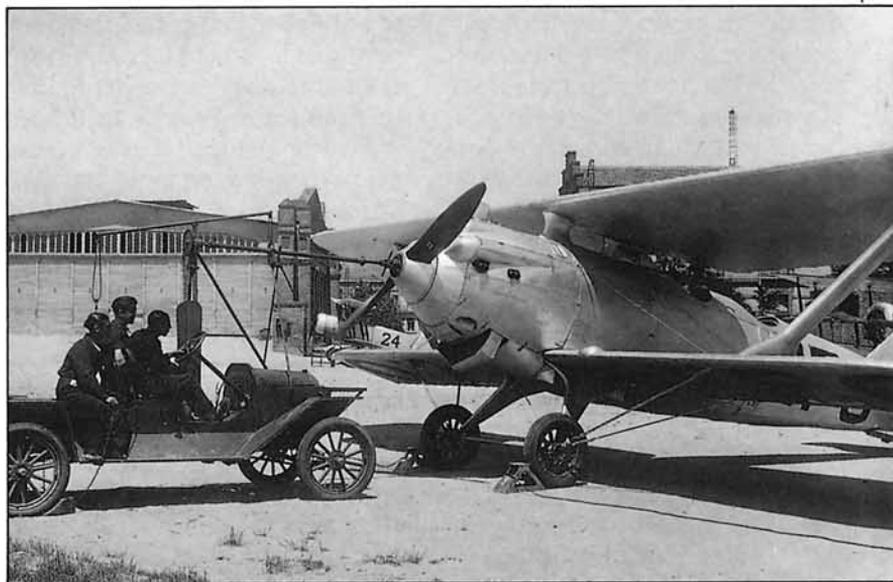
La semilla estaba lanzada y los frutos empezarían pronto a recogerse. En la guerra de Marruecos intervinieron los primeros grupos y escuadrillas de aviones militares y su participación en las operaciones fue tan destacada que ya nadie dudaba que se estaba ante un nuevo ARMA. Los pilotos y tripulantes procedían de todas las ramas del Ejército (sólo la primera Promoción de Aviación perteneció íntegramente al Cuerpo de Ingenieros) y era necesario crear una estructura administrativa adecuada para las nuevas unidades y sus hombres. La aproximación a la resolución del problema fue diversa a lo largo de los años y nunca se consiguió llegar a una solución satisfactoria. La creación por Real Decreto de 23 de marzo de 1926 de la Jefatura Superior de Aeronáutica, con una estructura mejor perfilada que la anterior Jefatura que databa de 1922, supuso un avance notable hacia el futuro. Se regulaba de modo original todo lo relativo al Servicio de Aviación desde uniformes, el célebre verde, hasta empleos, condiciones de ingreso y requisitos de permanencia. La orgánica de 1926 tuvo una vida corta, los cambios políticos y de régimen se reflejaron pronto en nuevas reformas y estructuras para la Aviación Militar.

En la Ley de 12 de septiembre de 1932, que regulaba el reclutamiento de la oficialidad del Ejército, aparece por primera vez la denominación Arma de Aviación. En el artículo 2.º de la citada Ley se decía que las armas del Ejército serían Infantería, Caballería, Artillería, Ingenieros y

Aviación. En otros artículos se anunciaba la futura organización del nuevo Arma y la publicación de disposiciones especiales para fijar el ingreso en la Academia de Aviación. Las normas anunciadas nunca se publicaron y este nacimiento de un arma aérea independiente quedó reducido al marco de las buenas intenciones.

Llegó la Guerra Civil y sus acuciantes necesidades impusieron en cada bando una centralización de los medios y hombres que luchaban en y desde el aire.

La guerra había hecho reconocer dos hechos indudables: la importancia de la Superioridad Aérea y la mayoría de edad de la Aviación Militar española. Las organizaciones creadas durante la contienda duraron poco pero en el ánimo de todos estaba el reconocimiento de una nueva fuerza que por su capacidad de sacrificio, eficacia y personalidad propia tenía que ocupar su sitio al lado del Ejército del Tierra y la Armada. La Ley de 8 de agosto de 1939 creó el Ministerio



*Aviones como éste fueron volados por los aviadores españoles en los años 30.*

El general Kindelán fue nombrado, en la zona nacional, Jefe de los Servicios del Aire el 29 de julio de 1936. En Burgos nació poco después la Sección de Aire en la Junta Técnica del Estado y, posteriormente, el Ministerio de Defensa Nacional, constituido por Ley 30 de enero de 1938, contó con una Subsecretaría y un Consejo Superior del Aire. En Madrid se creó el 4 de septiembre de 1936 el Ministerio de Marina y Aire y por decretos del gobierno republicano nacieron en mayo de 1937 el Arma de Aviación y el Arma de Defensa contra Aeronaves dentro de una Aviación independiente.

del Aire y el siguiente 1 de septiembre un decreto señalaba las funciones que le correspondían y le dotaba de los organismos adecuados para cumplirlas. Había nacido una nueva estructura administrativa y por primera vez se menciona la existencia del Ejército del Aire con la misma consideración que sus hermanos mayores. Las normas para la organización y funcionamiento del nuevo Ejército se fijaron por Ley de 7 de octubre de 1939 que, en su artículo tercero, indicaba que el Ejército del Aire estaría formado por el Estado Mayor General, la Armas de Aviación y Tropas de Aviación, el Cuerpo de Inge-

nieros Aeronáuticos, los Servicios de Ingenieros, Intendencia, Sanidad, Jurídico, Eclesiástico e Intervención más los Cuerpos Auxiliares de Especialistas y Oficinas. El Arma de Aviación había nacido dentro de un marco adecuado y las aspiraciones y sueños de muchos aviadores se cumplían tras largos años de búsqueda de una organización propia que los acogiese y encuadrase.

## LOS PRIMEROS PASOS

Durante muchos años había sido objeto de controversia la atribución del carácter de Arma a lo que venía llamándose Servicio o Jefatura de Aviación. Para unos era una denominación adecuada pues resaltaba su carácter operativo mientras que para otros significaba su dependencia del Ejército de Tierra como una más de sus armas. Con el nacimiento del Ejército del Aire se dió un paso fundamental hacia una valoración adecuada del Poder Aéreo en unos momentos en que acababa de terminar nuestra Guerra Civil y comenzaba la Segunda Guerra Mundial. En la ya citada Ley de 7 de octubre de 1939 que fijaba las normas para la organización del nuevo Ejército se indicaba que tendría dos Armas: La de Aviación y la de Tropas de Aviación. El uso de la denominación Arma marcaba claramente los elementos que tenían el carácter de "instituto combatiente" dentro de la estructura del recién nacido Ejército y bajo ese punto de vista parece acertado su empleo en aquel momento.

El papel central del Arma de Aviación, dentro del Ejército del Aire, se vió recogido en la Ley de creación de 9 de noviembre de 1939 y expresamente indicado al calificarla como "fundamento, médula y razón de ser de aquel Ejército". En su artículo 1.º, la ley señalaba como cometido fundamental del Arma el de desarrollar todo el poder ofensivo del

Ejército del Aire mediante sus Unidades Aéreas. En el artículo 2.º se indicaba que el Arma de Aviación se compondría de la Armada Aérea, la Aviación de Cooperación con el Ejército de Tierra y la Aviación de Cooperación con la Marina. En estos primeros artículos se marcaban cometidos y se desarrollaba la organización del Arma como estructura operativa del Ejército del Aire. El artículo 3.º definía y clasificaba las Unidades. Se consideraba como tácticas: la Escuadrilla, el Grupo y el Regimiento; se señalaban como Unidades superiores: la Brigada, la División, el Cuerpo de Ejército y el Ejército. Según su aplicación en la guerra las Unidades tácticas aéreas se clasificarían, de acuerdo con el artículo cuarto, en Unidades de Bombardeo, de Caza, de Asalto o Cadena y de Misiones especiales. Las denominaciones empleadas para las Unidades denotan un vocabulario heredado del Ejército de Tierra y la clasificación de las mismas respondía a los tipos de acciones que se realizaban durante las operaciones en aquellos años. El resto de los artículos se referían a asuntos relativos al personal que compondría el Arma. Se contemplaba la existencia de dos escalas: Aire y Tierra y se señalaban líneas generales sobre Academias y Escuelas y sobre otros aspectos de la carrera.

La ley de creación del Arma de Aviación contemplaba a ésta bajo un doble aspecto: como estructura operativa del Ejército del Aire y como el conjunto de personal que sería responsable de la operación de los elementos de dicha estructura. Esta situación se conservaría, aunque matizada, en la Ley de 1952 y aunque hoy pueda parecer extraña cumplió una misión vertebradora de aquellas etapas iniciales del Ejército del Aire.

Los años cuarenta fueron de enorme actividad especialmente

en el área de Instrucción. Se crearon varias escuelas de vuelo donde se formaron cientos de pilotos y tripulantes. El 22 de noviembre de 1939 nace la Academia del Arma de Aviación y el 7 de agosto de 1943 se funda su heredera la Academia General del Aire que en septiembre de 1945 iniciaba su primer curso. Este centro y la Escuela Superior del Aire creada el 24 de noviembre de 1939 señalaban la plena autonomía del Ejército del Aire en el campo fundamental de la formación de los cuadros de mando del Arma de Aviación y de todos sus oficiales.

Pero la actividad no se limitó a la Enseñanza. Nacieron nuevas bases e instalaciones y se incrementó y mejoró, en lo posible, el material aéreo procedente de la Guerra Civil. Se dió impulso a la fabricación por la industria nacional de aviones militares y pese a las enormes dificultades se consiguió mantener en estado operativo una notable flota de aviones. Con el final de la Guerra Mundial el mantenimiento de la actividad aérea se vió dificultado por el aislamiento del extranjero con las consiguientes escaseces de repuestos y combustible. Con gran esfuerzo se consiguió mantener la actividad de las escuelas con nuevos aviones construídos en España y las unidades continuaron con un nivel operativo muy notable dadas las circunstancias. Se organizaron nuevos servicios (en 1946 los de Transmisiones y Automovilismo, en 1948 Armamento, en 1951 Cartografía y Fotografía) que complementaban la actividad de una fuerza aérea en plena evolución hacia una nueva era que ya se anunciaba para los años cincuenta.

El Arma de Tropas de Aviación, hermana del Arma de Aviación durante casi trece años, nació por Decreto de 9 de noviembre de 1939 y tuvo asignada como misión principal la custodia y guarnición de los aeródromos

militares y otros centros del Ejército del Aire. Se organizó en lecciones y banderas, incluyéndose una de los entonces llamados "paracaidistas". Por razones muy diversas, entre las que no es desdeñable el hecho de no haberse incluido la artillería antiaérea entre sus unidades, el ambicioso proyecto inicial no salió adelante y en el artículo transitorio 1.º de la Ley de 15 de julio de 1952 sobre Reorganización del Arma de Aviación, en realidad refundación, quedaban suprimidas las hasta entonces Arma de Aviación y Arma de Tropas de Aviación.

campo de la guerra aérea. Existía por otro lado el Arma de Tropas de Aviación que, concebida en parte según modelos vigentes en ciertos países de Europa al final de la década de los treinta, no había sido dotada de los medios adecuados y para algunos aviadores no tenía razón de ser.

La nueva ley tuvo el valor de refundación puesto que suponía la absorción de las dos armas presentes por el nuevo Arma de Aviación que estaba formado según el artículo primero por: "las Fuerzas Aéreas, las Tropas de Aviación y los Servicios directa-

Patrulla, la Sección, la Escuadrilla, el Escuadrón, el Grupo, el Ala, la División y la Fuerza Aérea. Según sus misiones específicas éstas se clasificaban en Unidades de Caza, de Asalto, de Bombardeo, de Reconocimiento y de Transporte. Las denominaciones adoptadas para las Unidades se han conservado y se apartaban de las anteriores poco apropiadas. Respecto a la clasificación por tipo de misiones pronto quedó, al menos en parte, en desuso dadas las capacidades de los nuevos aviones.

El resto del articulado de la ley estaba dedicado a tratar aspectos relativos al personal que iba a integrarse en el Arma que constaría de las Escalas Activa y de Complemento del Arma de Aviación y las Escalas Activa y de Complemento de Especialistas del Arma de Aviación. Para el personal agrupado en las escalas del Arma se define el concepto de "aptitud para el servicio en vuelo" y la forma de acreditarla y perderla. Dada la existencia en la Escala Activa de personal con aptitud y sin aptitud en vuelo se dictaban en el artículo 4.º las normas a tener en cuenta para los ascensos. Este aspecto de la ley produjo numerosas situaciones difíciles y fue uno de sus aspectos más conflictivos. En el artículo siguiente se fijaban dos grupos de destino: A, los que lleven implícito el mando de fuerzas combatientes y B, los restantes. Las edades de cese en destinos del grupo A suponía un rejuvenecimiento de los cuadros de mando en esos puestos y fue una aportación original en su momento pero su aplicación no estuvo exenta de ciertas dificultades. El primer artículo transitorio suprimía las existentes Armas de Aviación y de Tropas de Aviación y los restantes trataban de aclarar puntos concretos relativos a la integración en el nuevo Arma de Aviación del personal procedente de las anteriormente suprimidas.



*Durante la guerra civil el "Chirri" desempeñó un papel muy importante en las unidades de caza.*

## AÑOS DE JUVENTUD

La Ley de 15 de julio de 1952 suponía un cambio profundo en el Ejército del Aire. Los años pasados desde su creación habían servido para asentar unas estructuras y comprobar si éstas se atenían o no a la realidad circundante. Los trascendentales acontecimientos de los años cuarenta habían supuesto el nacimiento de un nuevo orden mundial y una reordenación de alianzas y pactos. España, aunque alejada políticamente de los vencedores en la Segunda Guerra Mundial, no podía ser ajena a los cambios producidos. El más joven de los ejércitos españoles fue pionero en tratar de asimilar las lecciones sacadas de la contienda en el

mente relacionados con la eficaz actuación de esas fuerzas y tropas".

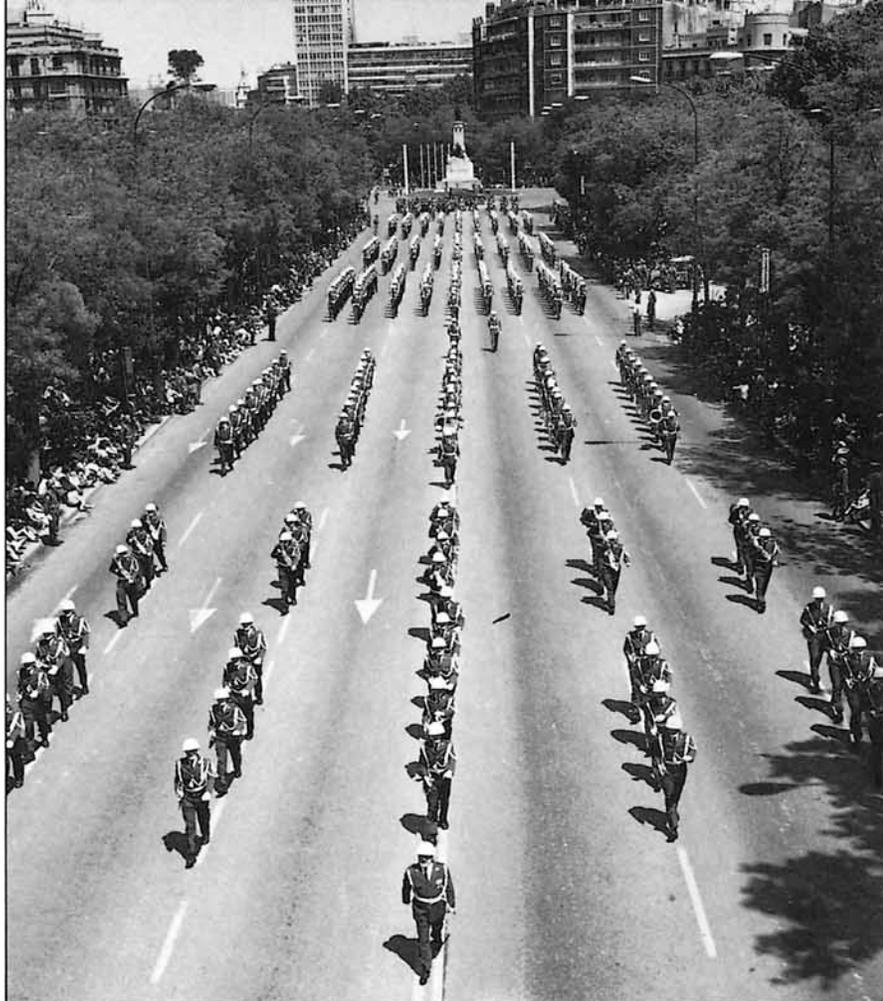
Las Fuerzas Aéreas debían ser organizadas según la ley en Aviación de Defensa Aérea, Aviación Táctica y Aviación de Transporte y si fuese posible habría una Aviación Estratégica. A cada una de ellas se le atribuía una misión principal claramente definida lo que constituyó una gran mejora con respecto a la anterior legislación. A las Tropas de Aviación se les daba por misión combatir con las armas de que estuviesen dotadas, participar con sus unidades aéreas en desembarcos aéreos y desempeñar los cometidos que se les asignasen en los diversos centros del Ejército del Aire. Según los artículos quinto y sexto las Unidades del Arma serían la

La nueva ley pese a seguir considerando al Arma como estructura supuso un avance al introducir el concepto de Fuerzas Aéreas que posteriormente sería el adoptado para denominar el brazo operativo del Ejército del Aire. Los primeros años de vigencia de la normativa de julio de 1952 coincidieron con un profundo cambio en el material y doctrina. La firma, en 1953, de los acuerdos con los EE.UU. supuso la construcción o renovación de bases (Torrejón, Morón, Valenzuela y Rota), la llegada de nuevos modelos de aviones (F-86, Grumman, T-33, T-6, entre otros) y la creación del Mando de la Defensa Aérea en 1956.

Todo ello supuso un ingente esfuerzo en todas las áreas y especialmente en la de instrucción pues cientos de oficiales y suboficiales tuvieron que prepararse para pilotar, operar y mantener los nuevos aviones, equipos e instalaciones. En los primeros cursos realizados, en muchos casos en el extranjero, se demostró la excelente capacidad y formación básica de los componentes del Arma lo que hizo posible una rápida adaptación a las nuevas técnicas y tácticas de empleo. Desde 1952 a 1975 el Ejército del Aire fue modificando su estructura y organización. Se crearon las Jefaturas de la Aviación Táctica y de la Aviación de Transporte en 1963, el Mando de Material en 1965 y durante el período numerosas unidades fueron creadas, otras cambiaron de denominación y algunas desaparecieron.

## RECUERDOS DE AYER

Todas estas modificaciones y la constatación de algunos graves defectos en la ley vigente hizo pensar en la necesidad de efectuar una nueva organización del Arma de Aviación. Como pasó en 1952, la nueva ley de 1975 se anticipó a acontecimientos im-



*El Arma de Tropas de Aviación se refundió con el Arma de Aviación en 1952 como consecuencia de la Ley de Reorganización de 15 de julio*

portantes en la vida de España y sus Fuerzas Armadas y supuso un cambio parcial de la anterior pues sólo se derogaron de ella los artículos 7, 8, 9, 10, 15 y 16.

La Ley 18/1975 de 2 de mayo se dividía en tres capítulos que se titulaban Estructuración de Escalas, Regulación del personal en las Escalas y Plantilla de personal. Se refería pues a los aspectos relativos al personal pero conservando algunos de los conceptos básicos de la Ley de 1952. Una novedad importante fue la creación de las Escalas del Aire, Tierra y Tropas y Servicios para encuadrar al personal del Arma de Aviación procedente de la Enseñanza Militar Superior para el cumplimiento de las misiones que a aquella corresponden. Otros importantes cambios fueron la creación de Escalas Especiales del Arma de Aviación y la

nueva ordenación del Cuerpo de Suboficiales del Arma lo que suponía la derogación de la Ley 82/1962 sobre creación de las Escalas Auxiliares y el artículo trece de la Ley 142/1962 sobre organización del Cuerpo de Suboficiales Especialistas en el Ejército del Aire. En otros artículos se fijaban edades para el pase a la Escala de Tierra desde la del Aire y ligeras modificaciones en las de pase al grupo B y al retiro. En el artículo quinto del Capítulo I se señalaba que los Tenientes Generales y Generales de División del Arma de Aviación constituían el Estado Mayor General del Ejército del Aire y en el Capítulo II se fijaban las plantillas para dicho Estado Mayor General y para los Oficiales Generales, Oficiales Particulares y Suboficiales de todas las Escalas componentes del Arma de Aviación.

Lo ocurrido en los años transcurridos desde 1975 hasta hoy está en la memoria de casi todos. La creación del Ministerio de Defensa, el Programa Orgea, la implantación del SND, el Programa FACA, el EFA, etc, son algunos hitos en la frenética actividad de esta reciente etapa. La Ley de 1975 ha sido el marco normativo en el que se ha movido el Arma de Aviación en estos años. La separación de escalas tuvo aspectos positivos, pero siguió siendo un lastre la indeterminación en la atribución de cometidos en alguna de ellas y la falta de una especialización adecuada en determinadas áreas (por ejemplo, la gestión logística) de gran importancia en un Ejército del Aire moderno.

La vida del Arma de Aviación ha sido muy rica y llena de actividad a lo largo de su historia. Recordar algunos hitos de esa historia sirve para apreciar mejor su evolución y para ayudar a que sus herederos aprendan de los aciertos y eviten los posibles errores del pasado.

### EPILOGO

El título de este artículo, que pretende recordar brevemente



*El último avión de caza y ataque incorporado al Ejército del Aire constituye la dotación de cuatro escuadrones de nuestras Fuerzas Aéreas.*

más de medio siglo de historia del brazo operativo del Ejército del Aire, es Adiós al Arma de Aviación. La realidad administrativa está en concordancia con una despedida formal pero por muchas otras razones tenemos que decir: Hasta siempre al Arma de Aviación.

Hasta siempre en el corazón de quienes estuvieron bajo sus alas.

Hasta siempre en el recuerdo a quienes perteneciendo a ella, perdieron su vida en el servicio a España.

Hasta siempre en la lección inolvidable de tantos esfuerzos y sacrificios diarios.

Hasta siempre en la voluntad de quienes en el Cuerpo General y en el Cuerpo de Especialistas,

herederos directos del Arma, desean continuar una gloriosa trayectoria militar y aeronáutica.

Con la creación del Arma de Aviación se cumplió un deseo largamente esperado por todos los aviadores. La evolución de técnicas, tácticas y del propio Ejército del Aire trajo dos grandes reorganizaciones a la concepción original del Arma. Un cambio más general, que afecta a todas las Fuerzas Armadas españolas, ha traído consigo su desaparición. El desarrollo de la Ley Reguladora del Régimen del Personal Militar Profesional matizará y concretará muchos aspectos de gran transcendencia para los nuevos Cuerpos del Ejército del Aire.

La definición de las Especialidades fundamentales y complementarias servirá para llenar la necesidad, profundamente sentida, de una asignación concreta de cometidos y responsabilidades. En una era tecnológica en plena evolución es exigible una fuerte preparación básica pero es también necesaria una especialización profunda que permita atender en las mejores condiciones todos los campos de una Aviación militar moderna y eficiente. Sólo con una clara definición de las especialidades y una flexibilidad que permita crear nuevas cuando sea necesario, le será posible al Ejército del Aire responder adecuadamente a los retos que debe afrontar de cara al siglo XXI. ■



*La creación de la Escuela Superior del Aire en 1939 señalaba la voluntad del E.A. de formar sus propios diplomados de Estado Mayor entre los oficiales del Arma de Aviación.*