

Suboficiales

ENRIQUE CABALLERO CALDERÓN
Subteniente de Aviación
e.caballero@terra.es

♦ 50 AÑOS DEL ALA DE CAZA EN TORREJÓN

El 18 de junio del corriente, se celebraron en la Base Aérea de Torrejón, los actos conmemorativos del 50 aniversario del Ala nº 12, que aunque fue creada con este número en el 1971, es considerada como la heredera de sus predecesoras, las desaparecidas Ala nº 6 (1959) y nº 16 (1965). Todas ellas lucieron y lucen con orgullo en el emblema la frase “no le busques tres pies” y el famoso gato negro, gato representativo de lo madrileño que, dibujado por el Teniente Martínez Peral en 1959, ha representado con honor y eficacia al Ejército del Aire en misiones nacionales e internacionales de relevancia mundial.

Para que quedara como testigo del presente y diera testimonio de lo ocurrido en el futuro, a modo de recuerdo gráfico de los actos que se celebraron con motivo de tan importante celebración, se tomó la decisión de pintar un avión EF-18A, con una decoración acorde al espíritu innovador del Ala, que siempre la ha acompañado.

Para esta importante misión se requirió la presencia de un importante diseñador gráfico español, de fama internacional y conocido de nuestras fuerzas aéreas, Álvaro Ruiz (www.alvaroruiz.com), que ayudado por su compañero Carlos Gutiérrez y por el entusiasta José Gutiérrez, consiguió lo que se podría considerar como una obra maestra en decoración aeronáutica.

REFERENCIA HISTÓRICA

La larga historia del hombre no podría ser explicada ni comprendida, sin hacer referencia a los numerosos conflictos armados en los que se ha visto envuelto, para estos utilizó diferentes tipos de armas y vehículos, que decoró con arreglo a sus supersticiones y creencias.

La decoración de sus armas comenzó por diferentes tipos de pinturas y ornamentos, con el objetivo de solicitar el apoyo de los dioses, para que los protegiera del mal, para que les fuera favorable el combate o simplemente para atemorizar al enemigo. Esta costumbre se extendió a todo el material bélico que se iba incorporando a la dotación de los guerreros, incluyendo en esta los medios mecánicos de transporte, defensa y ataque. Sirva como ejemplo la decoración de los carros egipcios hallados en las excavaciones y la de los barcos vikingos extraídos de los fríos mares escandinavos.

Con la llegada del siglo XX y con él la aeronáutica, los recién inventados aparatos voladores más pesados que el aire, los aviones, se incorporaron a los escenarios bélicos, añadiéndose sus pilotos a la costumbre guerrera de personalizar sus armas, la de pintar los aeroplanos con dibujos o con esquemas de pintura muy particulares.

Los primeros ejemplos de distintivos de que se tiene constancia, aparte de los oficiales, se remontan al 1913, año en el que fue pintado en el morro de un hidroavión italiano un monstruo marino y en el

que la palabra “Artal” lucía en el fuselaje de tres Morane Saulnier “G”, en honor al conde del mismo nombre que los había donado a la Aviación Militar española, para su empleo en la guerra que España libraba en el norte de África (hoy Marruecos). La moda pictórica de la que fueron pioneros los aviadores italianos, fue conocida años más tarde como “Nose Art”.

Con la llegada de la Primera Guerra Mundial los diferentes dibujos en los aviones fueron la tónica dominante, pero apareció una nueva forma de pintura guerrera que hizo que los aviones utilizados por los más importantes pilotos, lucieran una librea característica para que fueran fácilmente identificables por el enemigo e infundiera terror al mismo, o por lo menos le inspiraran respeto. El ejemplo más difundido de esta vieja forma de intimidación, por ser empleada desde los albores de la humanidad, fue el característico color rojo con el que Manfred Von Ristofen, más conocido como el Barón Rojo, pintaba su famoso triplano.

Durante la segunda Guerra mundial los diferentes contendientes utilizaron dibujos y esquemas de colores varios en sus aviones de guerra, destacando sobre todo los empleados en las diferentes unidades de la aviación estadounidense. Los dibujos recreados en los aviones tenían motivos femeninos, amenazadores o despectivos hacia el enemigo.

Años después de terminada la última contienda mundial, con la aparición de los reactores, este arte decorativo no se limitó a la zona del morro, sino que se extendió a la cola de los mismos, apareciendo el denominado como “Tail Art”. Por lo que se puede decir que el arte decorativo empleado en nuestro avión protagonista, tiene sus comienzos en los años 1950, cuando las colas de los F-86 norteamericanos empeza-

ron a lucir vistosas decoraciones pictóricas.

La idea se extendió, sobre todo entre las fuerzas aéreas integradas en la Alianza Atlántica (OTAN) y muy pronto aparecieron en escena numerosos aviones con sus erguidos planos verticales decorados. El Ejército del Aire mantenía pintados los emblemas oficiales sobre sus aparatos, además de tener unos cuantos C-5, con un esquema de color especial y que eran los componentes de la Patrulla Acrobática Ascua, con sede en la valenciana Base Aérea de Manises.

Con la entrada en la OTAN, nuestro Ejército se sumó a las nuevas tendencias decorativas y pintó diseños gráficos en los aviones que acudían a la concentración de escuadrones de la OTAN, la conocida como “Tiger Meet” y a los que iban a ser protagonistas de las celebraciones relevantes de sus alas. Caso muy llamativo fue el esquema de colores empleado en el avión CE-9 (CASA-NORTHROP F-5B “Freedom Fighter”) que se pintó con motivo del 50 aniversario del Ala 23, con sede en la Base Aérea de Talavera la Real (Badajoz) y que desgraciadamente se perdió en un accidente. La heredera de la “Ascua”, la “Patrulla Águila” también luce su propio esquema de pintura en sus aviones, los E-25 (CASA-101 Aviojet) empleados para la enseñanza de pilotos en la Academia General del Aire, en San Javier (Murcia).

EL AVIÓN DEL CINCUENTENARIO

El elegido para tan importante misión fue el 15-34, con el nº 638 de fabricación, numerado con el 163437 del lote X, por la marina militar estadounidense (UsNavy) y que a pesar de su antigüedad en España, pues llegó el 25 de julio del 1987, en el Ala 12 es un recién llegado.

Este aparato llegaba proveniente de las instalaciones que tiene la empresa aeronáutica EADS/CASA en el madrileño pueblo de Getafe, donde había servido como prototipo de la actualización efectuada a éste modelo, para un periodo de media vida operativa, la conocida por la siglas MLU (Mid Life Upgrade) y que una vez modernizado realizó el vuelo de pruebas en el año 2002.

Pero todo lo anterior forma parte de su pasado, porque a partir del día 18 de junio es y será recordado como el avión emblema del medio siglo de historia, de la heredera de las más importantes Alas del Ejército del Aire y que como testimonio gráfico de lo ocurrido luce sus impresionantes galas en forma de obra de arte, en la pintura de sus estabilizadores verticales.

El artista tomó como base principal del diseño al inconfundible gato negro, que con su actitud de pocos amigos avisa a los posibles enemigos, desde la parte exterior de los estabilizadores, de lo que les puede pasar si le buscas las cosquillas. Como decoración complementaria reflejó las inconfundibles siluetas de los distintos aviones que han dotado a las alas de caza radicadas en la Base Aérea de Torrejón: la del C-5 (F-86F Sabre) de la nº 6, la del C-8 y CE-8 (F-104G y TF-104G Starfighter) de la 16, y la del C-12 y CR-12 (F4-C y RF-4C Phantom), que junto a la del C-15 (F-18A Hornet), formaron y forman parte de la última, la 12.

Para que estos actos sean posibles, el personal del lugar donde se realizan debe de trabajar para su preparación, aún más duro, sin abandonar lo que realizan habitualmente, ejemplo de ésta dedicación extra, son dos subtenientes, que atesoran 60 años de suboficial entre los dos, uno de ellos, el subteniente Carmona,



es más que posible que haya ascendido al empleo de suboficial mayor, cuando vea la luz este artículo.

Solo el amor al E.A., al Ala 12, donde han desarrollado su vida profesional a lo largo de los últimos treinta años y el arraigado sentimiento para cumplir su obligación, más allá de lo exigido, hace posible que dediquen su tiempo libre, tanto en los días laborables como en

los festivos, para que llegue a buen termino la labor encomendada, buscando el modo más sencillo y económicamente menos costoso de hacerlo.

Esta plena dedicación les lleva, a veces, al enfrentamiento con alguno de sus compañeros, causado por la incomprensión de estos, que cumplen escrupulosamente con su jornada laboral y que no están dispuestos a aumentar su vo-

lumen de trabajo diario, para solventar el problema surgido a última hora.

Ya está listo el protagonista de toda unidad de vuelo, el avión, el EF-18A adoptado por el Ala 12, que como prueba de ello recibe el número 12-50 en el fuselaje, pero que mantiene en su cola el C.15-34, como homenaje a su pasado y como respeto al Ala de procedencia, la 15.