

Ejército del Aire y del Espacio. Cuerpo y alma

FERNANDO CALVO
GONZÁLEZ-REGUERAL

Asevera el coronel Benito Tauler¹ que cualquier unidad militar, como el organismo vivo que es, se compone de un cuerpo y de un alma.

Por cuerpo entendemos todos los elementos tangibles que la conforman: acuartelamientos, uniformes, vehículos... y, por supuesto, el armamento vigente en cada momento.

Por alma, todos los aspectos inmateriales que la definen: símbolos, himnos o lemas, tradiciones... y el espíritu que anima a sus componentes.

Si el cuerpo cambia con los tiempos el alma, por el contrario, ha de permanecer y ser engrandecida.

El *cuerpo* del ejército más moderno de las Fuerzas Armadas españolas, el del Aire y del Espacio, ha tenido siempre unas hechuras reconocibles en los aparatos que han nutrido sus escuadrillas. Con sus respectivas condiciones aeronáuticas y capacidades de combate, desde

los primeros biplanos al Eurofighter, pasando por globos o helicópteros, Chirris y Katiuskas, Sabres y Mirages, las aeronaves han constituido la columna vertebral de sus unidades. Por su parte, el espíritu aviador, el *alma*, jamás fue a la zaga del de sus hermanos mayores, Tierra y Armada, ca-

racterizándose por su acometividad, su capacidad de sacrificio, su disponibilidad y, en definitiva, su eficacia y contundencia para estar a la altura de lo que se espera de la aviación bélica desde su creación: constituirse en un elemento decisivo de la guerra moderna.



Rokiski, cuerpo y alma: A diferencia de otras fuerzas aéreas, cuyos emblemas son alas sin más heráldica que la intuitiva, el emblema del Ejército del Aire y del Espacio fue diseñado por la infanta Beatriz, egiptóloga, inspirándose al parecer en la simbología de los faraones

Había que tener mucho coraje para, en los inicios del siglo XX, encaramarse a los primeros aviones. Si estos cumplían una misión militar, entonces el valor frisaba en el heroísmo. Uno de los primeros modelos operativos en España fue el Maurice Farman MF.7. Su estructura era una combinación de madera de fresno y píceas, sus planos venían recubiertos de tela, su carlinga daba cabida a un piloto más un observador y el conjunto estaba propulsado por un motor de 90 CV que le proporcionaban una velocidad de unos 95 km/h. Cuatro de estos ejemplares fueron asignados a la escuadrilla de Marruecos. Se trataba de unos entusiastas oficiales que, precisamente en estos cacharros, iban a obtener las primeras Laureadas de la aviación española.

Aunque la orden de concesión de las dos cruces de San Fernando al teniente Julio Ríos Angüeso y al capitán Manuel Barreiro es escueta, lo cierto es que el espíritu de sacrificio demostrado por ambos militares comenzó a forjar el alma de la aviación española. Porque el 19 de noviembre de 1913, al sobrevolar con su MF las escarpaduras próximas a Tetuán, Barreiro se percató de unos movimientos entre la gaba. Consciente de la importancia que para el mando podría tener el conocer con exactitud la magnitud del enemigo, Barreiro solicitó a Ríos que diera otra pasada a más baja altitud, momento en que los cabileños aprovecharon para realizar varias descargas: si el primero recibió un balazo en el pecho, el segundo lo recibiría en el vientre. Tras dibujar la información en un croquis, ambos tuvieron fuerzas para regresar a la base y realizar un aterrizaje perfecto. Sentaban un precedente sobre cómo el personal había de aunar la eficacia castrense con el cuidado por las preciadas máquinas que operaban: el cuerpo cuidaba del alma y el alma velaba por el cuerpo.



El cuerpo en 1913: Maurice Farman MF.7, biplano de reconocimiento y bombardeo

Eran los primeros de los 11 laureados de la aeronáutica militar en África². Unos adelantados que pronto cederían el testigo a una nueva generación de pilotos, los que iban a protagonizar los grandes vuelos de la aviación española. Porque apenas 20 años después del vuelo de los hermanos Wright, los aviadores se retaban para llevar sus máquinas más alto, más lejos, más rápido. Prueba de los adelantos técnicos era el hidrocano Dornier Wal, con

su casco metálico y unos flotadores laterales que le proporcionaban estabilidad. Estaba impulsado por dos motores Napier Lion que le conferirían una velocidad de 200 km/h y un techo de 12 000 pies. Serían cuatro militares españoles los que en 1926 forzarían esta máquina para realizar una de las grandes hazañas aéreas de aquel periodo.

En unos tiempos en que no existía la dirección asistida, no era fácil pilotar un aeroplano tan robusto.



El cuerpo de los primeros raids: Dornier Wal M-MWAL, que realizó por primera vez un vuelo entre España y Sudamérica atravesando el Atlántico Sur

Se necesitaba fuerza física y temple para volar con él durante largas travesías. Además, solía ser la propia tripulación la encargada de organizar los pormenores de la expedición: cuántas horas de vuelo planeaban realizar entre escala y escala, qué cantidad de combustible se precisaba, qué pertrechos de boca y navegación podían llevar sin sobrecargar el avión, etc. Cuando el comandante Ramón Franco, el capitán Ruiz de Alda, el teniente de navío Juan Manuel Durán y el soldado mecánico Pablo Rada tuvieron todo preparado, despegaron rumbo al Atlántico Sur desde el mismo lugar en que había partido Colón: Palos de Moguer: «He puesto el Plus Ultra sobre la proa de nuestro avión porque nos hará recordar que el cumplimiento de nuestro deber está en ir más allá... aunque ese más allá sea la muerte».

Algunos trayectos se demoraron más de 12 horas ininterrumpidas sin ver nada más que océano bajo los planos. Una de las hélices sufrió una rotura que les obligó a volar con un solo motor y a arrojar a las aguas todo peso superfluo. Pero el éxito del



Biplano Cr.32, Chirri, cuerpo de la aviación nacional

trabajo en equipo, la minuciosidad en la preparación y la pericia técnica se unían al valor como rasgos distintivos de la tradición aeronáutica española. Si el alma seguía cuidando del cuerpo, el cuerpo salvaguardaba el alma.

Como cualquier otra institución, el Servicio de Aviación sufriría en el verano de 1936 la traumática participación provocada por la Guerra Civil³. Relativamente bien surtida por avio-

nes obsoletos pero aún eficaces, las alas españolas de ambos bandos crecerían hasta alcanzar cifras millenarias, constituyendo su conjunto en 1939 la fuerza aérea más temible del momento. Y si el cuerpo se crispaba, mostrando que podía desgarrarse, el alma iba alimentarse con la capacidad de entrega y el heroísmo de los aviadores de las dos Españas.

Aunque la ayuda alemana al bando nacional fue más mediática, lo cierto es que la columna vertebral de las fuerzas aéreas nacionales iba a ser el Fiat CR.32 o Chirri, un biplano italiano capaz de alcanzar los 350 kms/h., el avión favorito del héroe por antonomasia de los años 30⁴: Joaquín García Morato. Tras combatir en el Protectorado y perder a su padre en acción de guerra, Morato comenzaría su idilio con la aviación: piloto en 1924, observador en 1929, instructor en 1935 y acróbata de prestigio. La guerra del 36 lo convertiría en el máximo as de la aviación española al derribar un total de 40 aviones confirmados. La fatalidad quiso que falleciera en un accidente recién finalizada la contienda: era el día 4 de abril de 1939. La orden de concesión de la laureada de San Fernando a García Morato quizá sea el mejor resumen de su personalidad:



FRANCO, DURAN, RUIZ DE ALDA Y RADA, TRIPULANTES DEL PLUS ULTRA

Forjadores del espíritu Plus Ultra, Más Allá: Durán, Ruiz de Alda, Franco y Rada



El alma personificada, Joaquín García Morato, luce la laureada del Jarama y tres medallas militares colectivas

Durante la batalla del Jarama, al salir las escuadrillas de bombardeo protegidas por las de caza, entre las que figuraban las mandadas por este oficial, estas se vieron sorprendidas por veintisiete cazas que, como en días anteriores, obstaculizaban la acción. Sin el menor titubeo, el capitán García Morato se lanzó contra enemigo tan superior, ejemplo que secundaron el resto de sus fuerzas, generalizándose la lucha y siendo abatidos numerosos aviones contrarios. Alma y cuerpo habían de constituir por encima de todo un conjunto eficaz... y ésta, la eficacia, solo se consigue con armas bien engrasadas al servicio de una elevada moral.

Por su parte, Leocadio Mendiola había nacido en Badajoz en 1909 e ingresado como soldado voluntario en 1926 para poder realizar su gran sueño: acceder al Servicio de Aviación. A los pocos meses ya era cabo y poco tiempo después sargento,

siendo destinado a la Escuadrilla de Experimentación que mandaba el laureado capitán Senén Ordiales. En 1931, proclamada la II República española, Leocadio conseguiría sus anheladas alas de piloto, siendo pionero junto al capitán Carlos de Haya en vuelo sin visibilidad: pocos años más tarde el destino separaría para siempre a los dos camaradas. Porque el 18 de julio de 1936 sorprendió a Mendiola destinado en Getafe, quien para defender los ideales en los que creía, no dudaría en mantener su lealtad al gobierno.

Dada su rica trayectoria, Mendiola fue comisionado para hacerse cargo de los primeros contingentes del bombardero soviético por excelencia, cuerpo de la aviación republicana, el Tupolev SB2 Katiuska⁵, aparato en el que lograría sus mayores éxitos: bombardeos de Mallorca, apoyo a tierra, acciones contra el crucero Baleares, ataques a aeródormos contrarios... El diccionario de personajes

de la Real Academia de la Historia refleja su personalidad: «En muchas ocasiones volaba en las misiones ocupando un puesto en formación muy distinto al típico del jefe, como

punto en una patrulla lateral, observando y corrigiendo a sus tripulantes con paciencia. A veces sus actuaciones personales eran arriesgadas, como en una ocasión en que, después de un bombardeo so-

bre un aeródromo, bajó al campo y dio una pasada con el tren de aterrizaje fuera y tocando con las ruedas sobre la hierba. Todo esto contribuía a aumentar el enorme carisma que siempre tuvo entre sus aviadores». Lograría la Placa Laureada de Madrid y, tras un largo exilio, ser homenajeado por el Ejército del Aire⁶.

No es cierto que las décadas de 1940 y 50 fueran anodinas para el recién nacido Ejército del Aire. De alguna manera podría afirmarse que la antorcha que habían mantenido en alto los

Alma y cuerpo habían de constituir por encima de todo un conjunto eficaz... y ésta, la eficacia, solo se consigue con armas bien engrasadas al servicio de una elevada moral



Tupolev SB Katiuska, bombardero veloz de cooperación capaz de alcanzar los 500 kms/h

pilotos de los primeros tiempos iba a pasar a manos de técnicos. Porque fueron ellos quienes lograron al menos tres milagros en tiempos de penurias y aislamiento. En primer lugar, gracias a muchos esfuerzos, iban a ser los encargados de mantener en perfecto estado de vuelo aviones como el mítico Junkers Ju-52 desde 1936 hasta ¡1978! En segundo lugar, transformaron otros para conseguir mejores prestaciones, así el Messerschmitt Bf-109 en el Buchón. Y en tercero, iban a levantar una industria aeronáutica capaz de desarrollar aviones tan fiables como el transporte Azor o el reactor Saeta. Pero también fueron tiempos de Tropas y paracaidismo: por influencia del primer ministro del Aire, el general Yagüe, las unidades de apoyo se legionarizan; por mandato del ministro Gallarza, se crea la Escuela Militar de Paracaidistas, germen de las escuadrillas de esta especialidad.

No sería hasta la firma de los acuerdos con los Estados Unidos en 1953 cuando finalizara el periodo más duro de la posguerra. Y fue en 1955 cuando el cuerpo cambió definitivamente de hechuras y tuvo lugar la revolución que modernizaría definitivamente el Ejército del Aire. El F-86 Sabre era un caza a reacción que había tenido la desagradable sorpresa de enfrentarse durante la guerra de Corea contra pequeños pero muy maniobreros cazas similares de origen soviético, los Mig. El Sabre rebasaba una velocidad máxima operativa de 1100 kms/h, iba armado con ametralladoras de grueso calibre y disponía de anclajes que le

Con el enemigo a las puertas, en unas circunstancias dramáticas y peligrosas, soldados, suboficiales y oficiales del Escuadrón de Apoyo al Despliegue Aéreo lograban replegar en un tiempo récord a más de 2000 personas gracias a los A400M

proporcionaban la capacidad para portar bombas y misiles. Para pilotarlos, el alma, el personal volante, tenía que adaptarse: al valor demostrado en Marruecos, España y Rusia⁷, habría que añadir un impecable estado de salud física, pero también aptitudes intelectuales para estudiar los complejos cuadros de mando de la aviación de nueva generación.

El cuerpo arrastraba al alma, al conjunto de la organización, obligando a nuestras fuerzas aéreas a colocarse en el pelotón de cabeza de la aviación mundial. Se inauguraba una época dorada del Ejército del Aire al ser el primer representante de la estrecha colaboración mantenida con Estados Unidos, que se materializaría en el inconfundible F-104, en el entrañable Phantom, en el F-5 o en el F-18, veterano de misiones de combate en Kosovo. Muchos de ellos con-

vivirían con aparatos franceses como el Mirage F-1 o el Mirage III. Hasta llegar al actual Eurofighter, con una velocidad superior a mach 2, un techo de 65000 pies y una capacidad de carga realmente asombrosa que lo convierte en uno de los cazabombarderos más adelantados del siglo XXI y en una de las plataformas de combate más poderosas.

En agosto de 2021 tropas del Ejército del Aire lucían por última vez los colores de la bandera española en una de las más peligrosas misiones de las fuerzas armadas contemporáneas, la desarrollada en Afganistán. Con el enemigo a las puertas, en unas circunstancias dramáticas y peligrosas, soldados, suboficiales y oficiales del Escuadrón de Apoyo al Despliegue Aéreo lograban replegar en un tiempo récord a más de 2000 personas gracias a los A400M Grizzly, repletos hasta los topes para maximizar cada hora de vuelo buscando salvar cuántas más vidas mejor.

Un día después eran recibidos por tres de las máximas autoridades de la aviación, quienes resumieron en sus discursos el alma, del Ejército del Aire: «Habéis hecho una labor



Homenaje a los caídos ante la Virgen de Loreto con un F-18 de guardia



absolutamente heroica en el puente aéreo Dubái-Kabul salvando vidas. (...) Venís con la satisfacción de la misión cumplida» (Margarita Robles, ministra de Defensa); «Ha sido una operación militar con un nivel de riesgo muy importante. Las personas que han estado allí han asumido ese riesgo y han tenido una capacidad de adaptación encomiable a las condiciones, que iban cambiando prácticamente de un día para otro» (almirante Teodoro Esteban López Calderón, JEMAD); «Durante toda la misión, el único propósito de las Fuerzas Armadas ha sido salvar la vida del máximo de personas afganas que a lo largo de los últimos años han colaborado con España. El Ejército del Aire está para cumplir su misión día a día, al servicio de España y de los españoles. Estamos orgullosos de todo nuestro personal y la mayor parte de la sociedad española así me lo ha manifestado estos días» (general Javier Salto Martínez-Avial, jefe de Estado Mayor del Ejército de Aire). Porque el cuerpo vela por el alma y el alma por el cuerpo... y por toda la sociedad española. ■

BIBLIOGRAFÍA

- AAV: Cien años de Aviación militar española, especial Revista *Aeroplano* núm. 29, 2011.
- GUADALAJARA, José: *Un tango llamado Ramón Franco* (Una novela sobre el Plus Ultra), Barcelona, Stella Maris, 2016.
- HERRERA ALONSO, Emilio: *Heroísmo en el cielo. Laureados de san Fernando en el Museo del Aire*, Madrid, SHYCEA, 1998.
- SALAS LARRAZÁBAL, Jesús: *La Guerra de España desde el aire*, Barcelona, Ariel, 1969.
- VVAA: *Guía del Museo del Aire*, Madrid, Museo del Aire, 1989.

NOTAS

¹Integrante de la Subdirección de Estudios Históricos del Instituto de Historia y Cultura Militar.

²Los 11 laureados de la aviación militar española en Marruecos fueron: teniente Julio Ríos Angüeso y capitán Manuel Barreiro (1913); soldado Martínez Puche (1921, póstuma); capitán Ramón Ochando (1924, póstuma); capitán Ricardo Burguete (1924); teniente Juan Ansaldo (1924); cabo Gómez del Barco (1924); teniente Nombela Tomasić (Kudia-Tahar, 1925); teniente Senén Ordiales (1925), teniente Martínez Ramírez (1926) y capitán Felipe Matanza (1927, póstuma). Además, se concedieron más de diez medallas militares individuales y la colectiva al Grupo de Escuadrillas de Aviación de Melilla.

³Se calcula en más de 400 aparatos y 215 pilotos a favor del gobierno y 100 y 175 respectivamente a favor de los sublevados (185 pilotos fueron neutralizados en ambas zonas, muchos de ellos fusilados).

⁴La aviación nacional empleó un total de 377 chirris, cifra que representaba alrededor de un 50% de la caza de este bando.

⁵La República en guerra recibió, fabricó o ensambló más de 1500 aviones. De ellos, 680 eran de origen soviético, lo que incluía los modernos cazas y eficientes bombarderos.

⁶Los laureados del aire durante la guerra civil fueron siete, seis en el bando sublevado y uno en el gubernamental: capitán Vara de Rey (1936), capitán Joaquín García Morato (1937), capitán Carlos Haya (1936, póstuma), capitán Calderón Gaztelu (1937, póstuma), capitán Ugarte Ruiz de Colunga (1938, póstuma), capitán Manuel Vázquez Sagastizábal (1939, póstuma), teniente coronel Leocadio Mendiola (Placa Laureada de la República). En el bando nacional, además, se contabilizan más de un centenar de medallas militares individuales y colectivas.

⁷España envió a la Unión Soviética durante la Segunda Guerra Mundial una Escuadrilla denominada Azul, que en realidad fueron cinco contando los relevos. Se calcula en más de 15 los pilotos que alcanzaron el título de as y en diez los condecorados con la Medalla Militar Individual.



Imagen: Slawek Hesja