

En el 75 Aniversario de la Aviación Militar

FEDERICO MICHAVILA PALLARES,
*Teniente General de Aviación
Jefe del Estado Mayor del Aire*



ES para mí una gran satisfacción como Jefe del Estado Mayor y también como aviador, aprovechar este 75º Aniversario de la creación de la Aviación Militar Española, para manifestar, en nombre del Ejército del Aire,

nuestro recuerdo, agradecimiento y respeto por todos aquellos que han hecho posible el nacimiento y desarrollo de la Aviación Militar y Civil en España.

Y debo asociar muy especialmente a esta celebración la Casa

Reinante en España, que siempre ha prestado el más decidido apoyo a la Aviación a lo largo de su historia, desde el interés mostrado ya por Carlos III a los primeros ensayos de aerostación realizados en España, a nuestro monarca actual Don Juan Carlos de Borbón, piloto por vocación; sin olvidar a Don Alfonso XIII, temprano visitante de la escuela de vuelos de Pau regida por los hermanos Wright; ni al Infante Don Alfonso de Orleans, el segundo piloto español y que dedicó toda su vida a la Aviación, así como el actual Príncipe de Asturias, al que tenemos el honor de contar como alumno hoy en la Academia General del Aire.

Asumimos con respeto nuestro pasado y nos sentimos orgullosos de las gestas aeronáuticas españolas, tanto militares como civiles, que marcaron hitos en la Historia de la Humanidad.

A modo de homenaje a todos aquellos que con su esfuerzo, decisión y arrojo sentaron los cimientos del actual Ejército del Aire, quiero, en pocas líneas y empezando por don Pedro Vives Vich, verdadero impulsor de la creación de la Aviación en nuestro país, rememorar algunos nombres y hechos de gran significación en la Historia de nuestra Aviación Militar, aunque por razones de espacio, que no de olvido, otros muchos quedarán sin ser citados.

En nuestra mente están presentes nombres tan prestigiosos como Gallarza, Barberán, Collar, Franco, Jiménez e Iglesias, que protagonizaron los heroicos vuelos de la época. Estos hombres, a base de valor, ilusión y preparación, desafiaron, con medios y técnicas rudimentarias, los riesgos inherentes a sus sueños aeronáuticos que hicieron realidad y vieron, por tanto, su esfuerzo recompensado con el éxito, pa-

gando algunos, por ello, con el alto precio de sus vidas.

Y no menos reconocimiento merecen por nuestra parte, pensadores tan ilustres como Kindelán, Longoria, Manzanque y el Infante de Orleans, que fueron capaces de asimilar las ideas vigentes fuera de España, e incluso de concebir conceptos originales deducidos de la propia experiencia, en unos años en que nuestra Patria se encontraba aislada de los grandes conflictos mundiales y a remolque del progreso tecnológico. Junto a ellos, quiero también resaltar la figura, ya de nuestros días, del teniente general Galarza, que, con su preparación y realismo, propugnó, desde hace ya muchos años, la acción unificada de dos Ejércitos como base, según sus palabras, de la utilización eficaz del poder militar de la nación y fundamento de la estrategia moderna.

En el campo de empleo operativo de la Aviación hemos de remontarnos a la guerra de Marruecos, donde intervinieron, ya en 1913, aviadores españoles y es testimonio de su heroica actuación el hecho de que once de ellos fueron recompensados con la Cruz Laureada de San Fernando, siendo el teniente Ríos Angüeso y el capitán Barreiro Alvarez los primeros en obtener tan preciada condecoración.

Pasado el tiempo, y a pesar de que pueda resultar doloroso el recuerdo de la guerra civil, sería injusto no dedicar un recuerdo a aviadores, de uno y otro bando, que por su destacada actuación en la contienda, sobresalieron en la lucha desde el aire, abrieron amplios horizontes al avión como arma y bosquejaron conceptos doctrinales de futura implantación.

Nuestro legado histórico es inmovible y, por consiguiente, es natural reconocer que hemos tenido un pasado importante que nos obliga a un empeño presente para disponer de un gran futuro.

El impacto causado por el Arma Aérea en los tradicionales conceptos estratégicos, obligó a reconsiderar los parámetros clásicos del planeamiento militar y hoy está admitido mundialmente, que la estrategia militar está constituida por las estrategias aeroterrestre, aeronaval y aérea y que el avión juega un papel primordial en el logro de la seguridad nacional contra agresiones externas.

Poca efectividad se podrá obtener de lo que cualquier nación gaste en armamento terrestre, naval y aéreo si esta inversión no se

efectúa de forma equilibrada y racional en función de las amenazas existentes.

En este sentido es preciso reconocer cuan aleccionadora es la Historia. Durante la II Guerra Mundial y ante la preocupación de los aliados por la enorme fortificación de toda la costa francesa frente a Inglaterra, el Presidente Roosevelt expresó sus dudas sobre la inexpugnabilidad de la "Fortaleza Europea", porque habían olvidado "ponerle techo". Es decir, la Luftwaffe, cara a la inminente invasión de Europa, no ofrecía ya ni a los ejércitos de superficie ni a los hogares alemanes, la protección necesaria.

Con el transcurrir del siglo XX, continúa la Historia aportándonos sus enseñanzas, pues desde la aparición del avión se ha demostrado, cada vez con mayor contundencia, que el resultado final de los conflictos bélicos ha sido siempre favorable a los ejércitos que han dispuesto de la Fuerza Aérea precisa para alcanzar la superioridad en el aire y proporcionar a las fuerzas de superficie la adecuada libertad de acción. Para justificar esta aseveración, podemos traer a la memoria conflictos algo lejanos en el tiempo, como el de Corea, y otros más recientes, como la Guerra de los Seis Días, Yon Kipur y la confrontación anglo-argentina de Las Malvinas, que no dejan lugar a dudas acerca del valor resolutivo de la Fuerza Aérea, porque quien domina el espacio domina la superficie. Sólomente no se consiguió este carácter resolutivo cuando condicionantes políticos obligaron a no emplearla de acuerdo con sus características.

Esta imprescindible participación de la aviación en las operaciones de la guerra de superficie, exige, con objeto de lograr la unidad de esfuerzo, una dirección centralizada, ejecución descentralizada, planeamiento conjunto, doctrina común e interoperatividad.

Hemos de reconocer, sin embargo, que la sorprendente evolución experimentada por los sistemas de armas aéreas lleva implícito un cambio decisivo en las doctrinas de empleo y en los procedimientos, y también una gran servidumbre, que obliga a mejorar los procesos de gestión necesarios para disponer de una Fuerza Aérea lista para el combate. Y todo ello realizado de la manera más optimizada, dado lo costoso del material aéreo, tanto para su adquisición como para su entrenamiento y mantenimiento, exigiendo al Ejército del Aire no sólo pilotos hábi-

les y preparados para reducir al mínimo posible las pérdidas humanas y de material, sino también para que los costos del entrenamiento sean los mínimos en consonancia con la eficacia que se pretende alcanzar.

Mas esto no es suficiente, se precisan mandos superiores en las áreas operativas y logísticas, que sean profundos conocedores de la Fuerza Aérea desde una perspectiva global, con la finalidad de poder alcanzar las máximas cotas de operatividad con el mínimo costo. No podemos olvidar que los recursos son limitados y en este axioma hemos de fundamentar nuestra acción. Es decir, obtener de los recursos disponibles el máximo rendimiento, lo cual no resulta fácil y requiere un acreditado dominio de las técnicas de organización, así como estar al día en la concepción estratégica y en las doctrinas tácticas y logísticas, y todo ello con el denominador común de asumir la capacidad de mando y gestión necesaria a los distintos niveles orgánicos.

...Han pasado casi 77 años desde que el 31 de julio de 1911 el primer aviator militar español voló en el aeródromo de Cuatro Vientos a bordo de un Henry Farman. Desde entonces grande ha sido la evolución de los medios aéreos militares y de muy diversos tipos los que han figurado en el inventario de nuestro Ejército del Aire hasta llegar, en la actualidad, al moderno avión F-18 asignado a las Alas 15 y 12; la primera de estas Unidades, coincidiendo con este 75º aniversario, contará con su estandarte y alcanzará la calificación de "lista para el combate". El Ala 12, conforme vaya recibiendo los aviones que constituirán su dotación, se prevé que esté operativa en el año 1989.

Sin embargo, la capacidad de una Fuerza Aérea, no consiste únicamente en disponer de material moderno, sino, más bien, en la esencia de sus hombres, es decir, en los principios que sustentan y en los comportamientos y actitudes que ponen de manifiesto en el ejercicio de su profesión. Por ellos hemos de dedicar el esfuerzo necesario y ejercer la disciplina precisa que exige la preparación mental, física y técnica de los hombres, con el objeto de conseguir que los recursos económicos que destina la nación se transformen en capacidad de combate, que es donde reside la verdadera fuerza de la disuasión como el mejor exponente de garantía para la paz. ■