



El Rey Alfonso XIII recibiendo las explicaciones de Wilbur Wright en la Escuela de Aviación de Pau.

## 75 años de evolución orgánica

RAMON SALAS LARRAZABAL,  
General de Aviación

Un Real Decreto de 28 de febrero de 1913 extendía la partida oficial de nacimiento de la Aviación Militar española. Como sucede siempre el acto administrativo no hacía sino dar fe de un acontecimiento producido con anterioridad.

El histórico vuelo de los hermanos Wright no tardó en tener eco entre nosotros y en la temprana fecha del 5 de abril de 1906, una R.O., aprobaba el reglamento del Real Aero Club de España, entidad civil que surgía para promocionar la afición al vuelo en todas sus formas que pronto prendería en algunos españoles que viajaron a Francia para tomar contacto con el nuevo y apasionante medio de locomoción.

En la primavera de 1909, don Pedro Vives Vich, ya Coronel, viajó por Europa en compañía de Alfredo Kindelán, un joven Capitán que desde 1900 figuraba entre los



El Coronel don Pedro Vives, creador e impulsor de la Aviación Militar española.

más entusiastas aerosteros, comisionado para estudiar el reciente hallazgo y vuela el 12 de abril con Wilbur Wright en Pau, regresando a Madrid dispuesto a convencer a sus superiores de la necesidad de seguir el camino abierto por los inventores norteamericanos. Sus argumentos resultan persuasivos y el 2 de abril de 1910 una R.O., dispone que por el Cuerpo de Ingenieros militares —al que compete en exclusiva “cuanto se relaciona con los servicios de aerostación, aeronáutica y aviación” se proceda al estudio del tipo de aeroplano que más convenga para nuestro Ejército. Todos éstos servicios se reunían al mando de Vives que volvía a tomar las riendas del complejo aeronáutico, que había abandonado al ascender a Coronel y del que se desprendía el alumbrado en campaña.

Kindelán regresó a Francia el 26 de octubre y comprometió en



firme la adquisición de tres biplanos con los que el 15 de marzo de 1911 se dio comienzo al primer curso de pilotos de avión que se sujetó en su desarrollo a un reglamento aprobado el 7 de marzo y en el que, además de indicar las pruebas a que debían someterse los alumnos, se establecían las atribuciones del "encargado del aeródromo, que será un jefe del servicio aerostático". Se nombró al Capitán Kindelán y con él compusieron la promoción el Capitán Herrera y los Tenientes Barrón, Ortiz Echagüe y Arrillaga, un grupo de oficiales destacados que harían historia.

A partir de entonces todo el desarrollo de la Aeronáutica vendría presidido por el objetivo de vigorizar la identidad del nuevo organismo al que sus creadores tratarán de situar al mismo nivel que el Cuerpo de Ingenieros a que pertenecían. El 27 de octubre de 1911 logran que se anule el monopolio que éste ejercía y se da entrada en los sucesivos cursos de pilotaje a oficiales de las distintas armas y cuerpos del Ejército y de la Armada.

Fue en este clima de apertura en el que se dictó el R.D., que establecía el Servicio de Aeronáutica Militar, que sustituía al de Aerostación, y que desde el 16 de abril contaría con un reglamento que lo estructuraba en las ramas de: Aerostación —competente en todo lo referente a los más ligeros que el aire— y Aviación a cuyo cargo estarían todos los medios de locomoción aérea, "por aparatos más pesados que el aire". Las dos ramas serían autónomas sin otro lazo de unión que el representado por la dirección del servicio, en la que se confirmó al Coronel Vives, que dependiera del Ministro, aunque la sección de Ingenieros seguiría al cargo del despacho.

El estallido de la Gran Guerra tuvo el doble efecto de paralizar en gran medida las actividades aéreas, dada la imposibilidad de importar aviones, y el de impulsar, como contrapartida, el crecimiento de una incipiente industria aeronáutica a la que sirvieron de apoyo un notable grupo de inventores españoles.

En esos momentos de crisis abandonaron el Servicio de Aeronáutica sus dos máximos animadores: el Coronel Vives, que fue nombrado Comandante General de Ingenieros de la 4.ª Región Militar, y el Capitán Kindelán que pasó a dirigir la Escuela Nacional de Aeronáutica, de carácter civil, y

que se había inaugurado el 20 de septiembre de 1913. A aquél le sustituyó el Coronel Rodríguez Moureló, Presidente de la comisión de experiencias de material de ingenieros, y a Kindelán el Comandante Bayo, que había servido a sus órdenes en la 1.ª escuadrilla que se construyó en España y que prestó servicios en Marruecos.

Cuando la Guerra Europea tocaba a su fin cesó Rodríguez Moureló al ser ascendido a General y le sustituyó el Coronel Moreno Gil de Borja, que duraría poco pues el 19 de julio de 1918 se creó la Sección y Dirección de Aeronáutica en el Ministerio, acontecimiento que independizaba al servicio del Cuerpo de Ingenieros. Con éste motivo el mando recaía

náutica. Ello recomendó ampliar los cursos de pilotos a las clases de tropa cuya primera promoción salió en febrero de 1919.

Poco después, el 1 de julio de 1919, el General Echagüe relevó a Rodríguez Moureló y procedió a la reorganización de 17 de marzo de 1920 por la que el territorio nacional se dividió en cuatro zonas "con la denominación de Bases Aéreas" y con cabeceras en Madrid, Zaragoza, Sevilla y León. En cada una de ellas existiría un aeródromo principal, un taller o fábrica, un almacén, un repuesto, depósitos de combustibles y lubricantes, y polvorín, y estarían guardadas por cuatro escuadrillas y un grupo de tropas de aviación que facilitaría el Cuerpo de Ingenieros.



El 20 de junio de 1923 el Infante Don Juan, vistiendo el uniforme del Cuerpo, recibe el Estandarte de la Aerostación en el antiguo aeródromo de Guadalajara.

en un General y Rodríguez Moureló se ponía al frente del recién creado organismo.

En el intervalo se había producido la ruptura de la unidad de la incipiente corporación. El 18 de septiembre de 1917 aparecía el decreto que disponía la creación de la Aviación Naval, cuya existencia real se demoraría hasta enero de 1920 en que se organizó el negociado correspondiente en el Ministerio de Marina que a partir de septiembre se llamaría de Aeronáutica Naval.

La adquisición de aviones procedentes de los excedentes de la guerra produjo una notable expansión de la Aviación, aunque a costa de frustrar el prometedor futuro de nuestra industria aero-

Fue entonces cuando entraron en servicio los aeródromos de Tablada, Zaragoza, León, Los Alcázares, Vitoria, Barcelona, Logroño, Burgos, Getafe (que pasó al Ejército), Alcalá de Henares, Granada y las bases de hidros del Mar Menor y Mar Chica.

La guerra de Marruecos dio un gran impulso al desarrollo aeronáutico y en ella nacieron los primeros grupos y escuadras. Ante la situación creada por el derrumbamiento de la Comandancia de Melilla, Echagüe procedió a incrementar la potencia aeronáutica y promovió el Real Decreto de 15 de marzo de 1922 que supuso un notable avance. Se creó la Sección de Aeronáutica del Ministerio de la Guerra, y se estructuró



el Servicio de Aviación que ganaba en autonomía y competencias. Dispondría de una Jefatura y las Inspecciones de Instrucción y Material y tendría a su mando las Unidades aéreas, que serían la escuadrilla, el grupo y la escuadra, en las especialidades de reconocimiento, combate y bombardeo. El personal de vuelo se integraría en la "Escala del Aire" en la que las categorías serían: oficial aviador, capitán de escuadrilla, comandante de grupo y jefe de escuadra, que sustituirán "a los militares, desapareciendo dentro del Servicio de Aviación tanto éstas como la antigüedad". En sus Armas y Cuerpos, a los que seguirían perteneciendo, pasarían a la situación de supernumerario.

El ingreso en la Escala del Aire se haría siempre con la categoría de oficial aviador, cualquiera que fuera su empleo efectivo, y los ascensos se efectuarían "mediante un sistema de concurso-oposición". La permanencia en la escala tenía su límite en los cuarenta años, si bien se podría prorrogar la estancia de los jefes de grupo y escuadra por periodos bienales, que en ningún caso podrían ser más de tres.

Esta importantísima disposición suponía, prácticamente, la aparición del Arma Aérea, pero quedó en gran parte incumplida. Al no romperse definitivamente amarras con el pasado, reaparecía la antigua "dualidad", de ingrato recuerdo en las filas militares, donde tampoco se admitía el ascenso por otro medio que no fuera el de la escala cerrada.

El 19 de enero de 1924, pasaba a la reserva el General Echagüe y le sustituía el General Soriano, que de Teniente Coronel había mandado las fuerzas aéreas de Marruecos. Convocó el 8 de agosto un curso para jefes de unidades tácticas aéreas y de él salió un cuerpo de doctrina que tuvo su expositor en Kindelán. Creía éste que la Aviación había alcanzado el grado de madurez preciso y que era necesario hacer de España una respetable potencia aérea. Propuso un plan quinquenal que elevara sus efectivos a 136 escuadrillas —51 de combate, 47 de bombardeo, 18 de hidros y 20 de observación— y desarrollara la industria nacional hasta hacerla capaz de fabricar 250 aviones anualmente.

Este plan hubiera exigido una importante reducción de las tropas terrestres y un cambio radical en la mentalidad de los dirigentes políticos y militares que, natural-



*El General Echagüe que, como director de la Aeronáutica Militar, reorganizó y dio nuevo impulso a la Aviación a comienzos de los años 20.*

mente, no se produjo y todo quedó en una reforma más en línea con la de Echagüe.

El proyecto se concretó en el decreto orgánico de 23 de marzo de 1926 que tenía por objeto "la permanencia máxima posible en el Servicio de Aviación del personal que lo presta, en el que, sin constituir un cuerpo, forme, sin dejar de pertenecer al de que procede, una escala independiente que permita la dirección, funcionamiento y ejecución del servicio con personal que en él se educó y dentro de él, mediante la debida selección, pueda adquirir mayores categorías a medida que perfeccione su saber y acredite su capa-



*El Coronel Kindelán, Jefe Superior de la Aeronáutica, en el primer ensayo de aviación virtualmente independiente, dentro del Ejército de Tierra.*

cidad y dotes de mando para el mismo".

Las novedades eran pocas pero significativas. El mando debería recaer necesariamente en un general o jefe, con categoría de jefe de base. La escala se dividiría en las ramas de Aire y Tierra y se dotaba al personal de aviación con un uniforme especial de color verde-amarillo oscuro en el que las insignias de la categoría aeronáutica figurarían en las hombreras y las del Ejército en las bocamangas. Kindelán, ascendido a Coronel fue nombrado Jefe Superior de Aeronáutica y los Tenientes Coroneles Gonzalo, La Llave y Bayo, segundo jefe y directores de los negociados de Aerostación y Aviación respectivamente.

Las Fuerzas Aéreas se estructuraban en tres Escuadras operativas, una de instrucción, un grupo de hidros y dos de reconocimiento en la Península y dos grupos terrestres y uno de hidros en el Protectorado. En total 28 escuadrillas con 336 aviones en plantilla.

Toda esta organización se vino abajo al caer Primo de Rivera, al que también se debía la creación de la Medalla Aérea; de la Sección de Aeronáutica Civil del Ministerio de Trabajo; de la Dirección General de Transportes Aéreos y del Consejo Superior Aeronáutico en la Presidencia del Gobierno, y de la Escuela Superior de Aeronáutica.

El General Bergenguer aprovechó la sublevación de Cuatro Vientos para yugular la naciente organización aeronáutica. Cediendo a la presión de los que se oponían a cualquier intento de consolidar la autonomía de las fuerzas aéreas, lo que consideraban como muestra de intolerable disciplina, suprimió por R.D. de 8 de enero de 1931, la escala del servicio, el uniforme especial, la Jefatura Superior, y en un movimiento regresivo restauró la Sección y Dirección de Aeronáutica. Justificó la medida con el razonamiento de que la Aviación tenía que regirse por los principios generales de organización, mando y administración de las Armas y Cuerpos del Ejército y que por no haberlo hecho así, había sufrido "daños cuantiosos que han afectado a su espíritu, a su técnica y hasta su propia vida material". Se disolvieron las escuadras aéreas y se esbleció como unidad táctica superior el Batallón.

Cuando tres meses más tarde se proclamó la República produjo gran alegría entre los aviadores el



decreto de 8 de julio de 1931 que reemprendía la línea hacia la progresiva afirmación de la organización aérea. Se creaba el Cuerpo General de Aviación, se daba otra vez a sus miembros uniforme propio y la obra culminaba con el nacimiento del Arma de Aviación, que según la ley de 12 de septiembre de 1932, se situaba al mismo nivel que las restantes del Ejército.

Lamentablemente el intento fracasó al no poder superar las dificultades que se tropezaron a la hora del escalafonamiento del personal lo que demostró que la Aviación estaba más madura que sus componentes. Sólo se salvó el uniforme, que en esta ocasión fue azul marino.

Palió en cierta medida esta desilusión la aparición por decreto de 5 abril de 1933 de la Dirección General de Aeronáutica, organismo que coordinaría las actividades de las aviaciones Militar y Naval, del Servicio Meteorológico Nacional, de la Dirección de Tráfico Aéreo y de los Servicios Técnicos e industriales. Como órgano de dirección se instituyó el Consejo Superior de Aeronáutica, presidido por el Jefe del Gobierno y del que formaban parte los jefes de E.M., del Ejército y la Armada, el Subsecretario de Comunicaciones, el Director General y un secretario. Posteriormente se dio entrada también a los jefes de las aviaciones Militar y Naval y el día 2 de octubre de 1935, la Dirección General, que hasta entonces pertenecía a la Presidencia del Gobierno, pasó a depender del Ministerio de la Guerra, lo que suponía un nuevo paso atrás.

Ya en vísperas de la guerra civil se promulgó el decreto de 23 de junio de 1936 que suprimía las escuadras aéreas que eran sustituidas por regiones. La razón en la que se apoyaba el legislador era la de que había que diferenciar los elementos móviles y fijos; las unidades desplazables de su infraestructura.

La guerra, que impidió que ésta reforma se llevara a efecto, impulsó ya inevitable y urgente transformación que con tantas resistencias había tropezado.

En la que se llamó zona nacional, el General Kindelán fue nombrado "Jefe de los Servicios del Aire" el 29 de julio y el 18 de agosto se organizaban las Fuerzas Aéreas en una estructura que comprendía la Aviación del Ejército, la Aviación de acción autónoma o independiente y las Regiones Norte, Oeste y Sur. Luego, al

crearse la Junta Técnica del Estado y la Secretaría de Guerra apareció en ésta la Sección de Aire con idéntica composición que las de "Tierra y Marina" y, finalmente, cuando por ley de 30 de enero de 1938 se constituyó el Ministerio de Defensa Nacional, surgieron la Subsecretaría y el Consejo Superior del Aire.

En zona republicana el proceso fue similar aunque en ella los avances reales fueron sancionados por disposiciones de rango adecuado. El 4 de septiembre de 1936 nació el Ministerio de Marina y Aire y dentro de él la Subsecretaría de Aviación y la Jefatura de las Fuerzas Aéreas. Posteriormente sendos decretos de 14 y 16 de mayo de 1937 dieron origen a una aviación independiente compuesta por las Armas de Aviación



*El General Yagüe, primer ministro del Aire español, general del Ejército de Tierra ajeno hasta entonces al mundo de la Aviación.*

y de Defensa contra Aeronaves y los Cuerpos Auxiliar y de Maestranza. Días después se organizó el Ministerio de Defensa Nacional y en él las Subsecretarías de Tierra, Marina, Aviación y Armamento.

Las fricciones sufridas entre aviadores y artilleros motivaron que la Defensa contra Aeronaves pasara al Ejército y Aviación quedó integrada por el Arma de Aviación, con escala de Aire y Tierra, y los Cuerpos de Mecánicos, Radiotelegrafistas y Meteorólogos, Armeros, Ingenieros Aeronáuticos, Intendencia, Sanidad, Tropas y Servicios, Conductores y Cívico-militar, estructura que perduró hasta el fin de la guerra sin más

variación que la posterior unificación de los servicios de Intendencia y Sanidad de los tres Ejércitos.

Al finalizar la contienda existía una sólida base representada por una fuerza independiente que sólo necesitaba ser sancionada legalmente. Este hecho se produjo con la reorganización de la Administración Central del Estado de 8 de agosto en la que, sorprendentemente, desapareció el Ministerio de Defensa Nacional sustituido por los del Ejército, Marina y Aire.

Titular de éste último fue el General Yagüe, sin conexión hasta entonces con aviación y que desarrolló una fertilísima actividad legislativa. Organizó el Ministerio, las Regiones o zonas aéreas y la Jurisdicción Central y estructuró el recién nacido Ejército del Aire, por ley de 7 de octubre de 1939 cuya existencia efectiva "ninguna disposición ha consolidado hasta ahora con la fuerza legal que corresponde a su importancia.

Su mando lo ejercería el Ministro por delegación del Generalísimo y lo constituirían el Arma de Aviación —"su fundamento, médula y razón de ser"—, la de Tropas de Aviación; los Cuerpos de Ingenieros Aeronáuticos, Especialistas y Oficinas y los Servicios de Ingenieros, Intendencia, Sanidad, Jurídico, Eclesiástico e Intervención.

Se configuraba así un Ejército prácticamente autosuficiente y capaz de una variadísima gama de misiones que incluían todas las aéreas, la custodia de las propias bases y establecimientos y las tácticas y estratégicas "que se asignan a las unidades de paracaidistas en los Ejércitos de potente y eficaz aviación. Sólo quedó fuera la protección antiaérea que siguió siendo competencia del Ejército de Tierra.

Cuando el "Plan Yagüe", que aspiraba a poner 5.000 aviones en vuelo en un plazo de cinco años, estaba en pleno desarrollo, se produjo su cese el 27 de junio de 1940 y su sustitución por el General Vigón, también ajeno al Ejército del Aire. La Guerra Mundial oponía dificultades insalvables al normal desenvolvimiento de la nueva organización y Vigón trató de superar los malos tiempos preparando un futuro mejor. A él se debe la creación el 7 de mayo de 1942 del INTA, la fundación por decreto de 28 de julio de 1943 de la Academia General del Aire y la remodelación del Ministerio por ley de 12 de julio de 1940.



Poco antes de que finalizara la Guerra Mundial, el 20 de julio de 1945, se hacía cargo del Ministerio el General Eduardo González Gallarza en una difícil situación a causa del cerco internacional a que se vio sometida nuestra Patria. Las unidades aéreas veían agotarse su material y el poco que quedaba no podía apenas volar por la escasez de combustible.

Desaparecían las Legiones de Tropas de Aviación. Ingenieros reducía su labor a la puramente técnica y los ambiciosos proyectos iniciales limitaban drásticamente su horizonte. Sin embargo recibió un fuerte impulso el Servicio de Transmisiones, que vio nacer su Agrupación Central y los Grupos regionales y se fundaron la 1.ª Bandera de Paracaidistas y la Escuela Militar de la especialidad.

El ingreso de España en los Organismos Internacionales y la suspensión de las sanciones de que había sido objeto, mejoró el panorama y se iniciaron las conversaciones que finalizarían con los convenios hispano-norteamericano. Para preparar esa época se promulgó la ley de 15 de junio de 1952 que integró en el Arma de Aviación las Tropas de Aviación y los Servicios directamente relacionados con la actuación de las Fuerzas Aéreas que se estructuraron en:

- Aviación de Defensa Aérea: con la misión de defender el espacio nacional.
- Aviación Táctica: encargada de la cooperación con los Ejércitos de Tierra y Mar.
- Aviación estratégica: encargada de conducir la ofensiva aérea y
- Aviación de transporte: con la misión de efectuar los de personal, material y abastecimientos.

Las tropas velarían por la seguridad de Bases, aeródromos, centros y dependencias del Ejército del Aire y participarían, con sus unidades especiales, en desembarcos aéreos.

Los Servicios a cargo del Arma de Aviación serían los de Transmisiones, Cartografía y Fotografía, Armamento, Combustibles, Automóviles y Defensa Química y Contra incendios, dejando la puerta abierta para dar acceso "a los que en lo sucesivo se le encomiendan".

En la danza y contra-danza de denominaciones, la unidad que en los años 20 se llamó Escuadra; en 1930 Batallón; al llegar la República nuevamente Escuadra; en 1939 Regimiento; pasaba a



*El Teniente General don Eduardo González Gallarza, primer aviador que desempeña el cargo de ministro del Aire.*

llamarse Ala, en tanto la siempre designada Grupo, recibió el nombre de Escuadrón, pasando a recibir ese nombre la Unidad de Fuerzas Aéreas asignadas a un Ala.

Las diferencias esenciales con la estructura precedente venían representadas por la aparición de la Aviación de Defensa, por la independencia de la Aviación Táctica de los mandos de superficie, con los que cooperaría en plano de igualdad y no de subordinación; por la aparición de la Aviación de Transporte; por la desaparición del arma de tropas de Aviación y por la integración en el Arma de Aviación de Servicios que anteriormente dependían del Cuerpo de Ingenieros o eran autónomos. La Aviación Estratégica, prevista en la ley, quedó nonnata.

La Organización perdía universalidad y ganaba en especificidad. Era más homogénea pero a costa de dejar en manos del Ejército aspectos tan importantes como la defensa antiaérea y la adecuada protección de sus instalaciones o la neutralización de las de un presunto enemigo. Incluso las tropas paracaidistas pasaron en su práctica totalidad al Ejército.

Fue muy importante en esta época el esfuerzo que se hizo para transformar a los viejos aeródromos en modernas bases aéreas. Cuando en marzo de 1954 llegaron a la Escuela de Caza de Talavera la Real los seis primeros aviones a reacción con que contaron nuestras fuerzas aéreas, casi todas ellas disponían de pistas

afirmadas con longitudes superiores a los 2.000 metros, con amplias zonas de estacionamiento y con instalaciones radioeléctricas y ayudas a la navegación, transformación que se complementaría después de la entrada en vigor de los acuerdos con Norteamérica con la puesta en servicio de las bases de utilización conjunta, de la red de alerta y control y de las Alas y Escuadrones de caza que se constituyeron a lo largo de los años 1955 y 1956.

En éste último año, por decreto de 13 de abril, se organizó el mando de Defensa Aérea que contaría con su E.M., la red de alerta y control, una red de bases y aeródromos y los medios de destrucción del poder aéreo enemigo que comprendían unidades de combate y de cañones y misiles anti-aéreos. Por razones semejantes a las que durante la guerra impidieron en zona republicana la integración de la artillería anti-aérea y la fuerza aérea hicieron que tampoco en esta ocasión llegara a cuajar la organización prevista por el Legislador y el Mando de Defensa quedó en la práctica privado de los medios Tierra-Aire.

En la década siguiente, en la que ocuparon el Ministerio del Aire sucesivamente los Generales Lecea y Lacalle, aquél desde el 25 de febrero de 1957 hasta el 10 de julio de 1962 y éste desde esta fecha al 29 de octubre de 1969, se fue perfeccionando el sistema de Mandos —Defensa, Táctico y Transporte— se suprimieron las Regiones Aéreas del Atlántico y Levante y la zona de Baleares —la de Marruecos desapareció con la independencia del reino alauita—; se crearon los Centros de Reclutamiento, Instrucción y Movilización; se dictó el reglamento de Bases Aéreas y Aeródromos y se reorganizó el Ministerio ampliando las competencias del E.M.

Los CRIM fueron suprimidos el 14 de agosto de 1971 en el periodo en el que regía el Ministerio el General Salvador y ya en las postrimerías de la vida de Franco y siendo titular de la Cartera del Aire el General Cuadra, se aprobó la ley 18/75 de 2 de mayo por la que se procedía a la segunda reorganización del Arma de Aviación que pasó a ser una corporación perdiendo el carácter orgánico y constitutivo del Ejército del Aire que había tenido hasta entonces, papel que en adelante desempeñarían los mandos especializados.





El Teniente General don Ignacio Allaro Arregui fue el primer Jefe de Estado Mayor del Aire que con la nueva organización ocupó el vértice de la cadena de mando.

Cuando después de la muerte de Franco se inició el proceso de transición política al sistema democrático en el Ministerio del Aire se encontraban ya muy avanzados los programas orgánicos que desembocarían en la estructura actual del Ejército del Aire. Durante el mandato del General Franco Iribarnegaray, último en ocupar el Ministerio, se reorganizó el Departamento para adaptarlo a los cambios que ya se presentaban y cuando el 4 de julio de 1977 se creó el de Defensa el acoplamiento resultó sencillo. El 8 de febrero de 1977 se regulaban las atribuciones, funciones y responsabilidades del Jefe del Estado Mayor del Aire, que pasaba a ocupar el vértice de la cadena de mando, y se institucionalizaba la Junta de Jefes de E.M., cuya pre-

sidencia recayó en el Teniente General de Aviación Felipe Galarza.

La reorganización culminó el 3 de mayo de 1978 con la aprobación del decreto que daba nueva estructura orgánica al Ejército del Aire y con la disposición del mismo rango que vertebraba el Estado Mayor. El plan, conocido como programa "ORGEA", se desarrolló a lo largo de los meses siguientes hasta adquirir su fisonomía actual.

Los componentes del Ejército del Aire pasan a ser el Cuartel General, la Fuerza Aérea y la Logística Aérea. Sus misiones las definiría la ley orgánica 6/80 que le hace "responsable principal de la defensa del territorio y de ejercer el control del espacio aéreo de soberanía nacional".

El Cuartel General es el órgano directivo y de trabajo que auxilia y asesora al Jefe de E.M., y a la vez desempeña algunas misiones a través de las unidades aéreas especializadas que le están afectas como el SAR y el Grupo y los escuadrones de la Agrupación que le es propia.

La Fuerza Aérea es el órgano operativo y está constituida por los Mandos de Combate, Táctico, de Transporte y de Canarias, de los que el primero es el elemento esencial en la estrategia de disuasión que constituye el criterio básico de nuestra defensa. El Mando Aéreo Táctico, tiene a su cargo la responsabilidad de adquirir y conservar la supremacía aérea en las áreas que se le encomienden y la de apoyar a las fuerzas de superficie. El Mando Aéreo de Transporte está encargado de efectuar los necesarios para dar a las Fuerzas Aéreas terrestres y navales el apoyo logístico que pre-

cisen, sobre todo en momentos y lugares inaccesibles a otros medios, y el Mando Aéreo de Canarias concentra en sí la ejecución de todas las posibles funciones aéreas en su zona y actuación.

La Logística Aérea está encargada de obtener, distribuir y mantener los recursos de personal, material e infraestructura que precise el Ejército del Aire para cumplir sus misiones y cuenta con los Mandos de personal y material y con la Dirección General de Infraestructura, aquél encargado de la gestión de los recursos humanos, para lo que cuenta con las Direcciones de Enseñanza, Personal y Servicios de Personal; el de Material con las adquisiciones, abastecimiento, mantenimientos y Servicios de material y la de Infraestructura a la que compete crear y mantener los terrenos, edificios e instalaciones.

Finalmente, y a efectos jurisdiccionales, el territorio nacional se divide en tres regiones aéreas y la zona aérea de Canarias, cuyas cabeceras coinciden con las de las Jefaturas de los Mandos de la Fuerza Aérea.

De esta forma se encamina la organización española a la integración de sus Fuerzas Armadas en lo operativo, como corresponde al imperativo de los tiempos, pero respetando las peculiaridades de cada una de sus ramas en todos los restantes ámbitos.

La Fuerza Aérea está sin embargo aún lejos de alcanzar el peso específico que en la acción conjunta le corresponde como columna vertebral del sistema disuasorio, pero el proceso es ya irreversible y queda únicamente adecuar su ritmo a las exigencias de la defensa nacional. ■

## Efemérides aeronáuticas

**MAYO.** El día 29 de este mes de 1923, aviones **Bristol F2B** del 4º Grupo, trasladaron desde Melilla, al aerodromo avanzado de Dar Driux, a las hermanas de la Caridad sor Amparo Alvarez y sor Máxima Rivero, y a los médicos militares, comandante Clemente Herranz Lamich y capitán Juan García Gutiérrez, especialistas ambos en heridas de vientre.

El traslado se llevó a cabo para reforzar el equipo quirúrgico del hospital de campaña instalado en Dar Driux, desbordado por el gran número de heridos sufridos aquellos días en los duros combates desarrollados en la hoyada de Tafersit y ante las posiciones de Tizzi Assa y Tizzi Alma sitiadas por el enemigo.

LARUS BARBATUS