

INTRODUCCION

ANTE el nuevo proyecto, según la futura ley de la Función Militar, de unificación de las Sanidades de Tierra, Mar y Aire, nos vemos en la obligación de resaltar la Sanidad del Ejército del Aire, y qué forma más positiva que realizar un estudio serio de su evolución histórica. Una investigación histórica de un colectivo tan importante como la Sanidad del Ejército del Aire, desde sus comienzos dentro de la Sanidad del Ejército de Tierra, hasta los tiempos actuales, nos demostrará que posee una idiosincrasia especial, con aportaciones importantísimas con respecto a la Medicina Aeronáutica y de especialidades médicas. Las misiones de un componente de la Sanidad del Aire, como ya veremos en la evolución histórica, son muy específicas y concretas, estimuladas por un espíritu aéreo, que creemos no sería conveniente que se perdiese.

EQUIPO INVESTIGADOR

El equipo investigador está presidido por el Col. Médico Herrero Albiñana, Jefe de Servicios del Hospital del Aire, y son componentes del mismo el Tte. Col. Médico Méndez Martín, especialista diplomado en Nefrología; el Cte. Poveda Herrero, Jefe del Servicio de Dermatología; el Cap. Borobia Melendo, especialista diplomado en Cirugía General y el Tte. A.T.S. Del Barrio Diaz, del Servicio de Anestesia y Reanimación, todos ellos destinados en el Hospital del Aire.

Tenemos la idea de que, este equipo, sea el coordinador del estudio en el cual puedan participar todos los componentes del Ejército del Aire que puedan aportar conocimientos que enriquecerán los archivos y que harán posible que nuestra aventura llegue a buen término. Con este artículo queremos hacer una llamada de atención a todos nuestros compañeros, tanto en activo como en la reserva, para que nos envíen todos los datos por insignificantes que puedan parecer, y que, no dudamos, serán de gran valor para nosotros.



Fachada del Hospital de la calle General Oraa, en Madrid.

Un proyecto de investigación: la evolución histórica de la Sanidad del Ejército del Aire

E. L. BOROBIA MELENDO,
Capitán Médico del Aire



Hospital del Aire de la calle Princesa.



Promoción del Cuerpo de Sanidad del Aire de 1943.

OBJETIVOS

— Contemplar el futuro de la Sanidad del Ejército del Aire haciendo un estudio minucioso de lo que fue su pasado, aportando los valores positivos de que se ha hecho merecedora.

— Buscar los orígenes de la Sanidad del Aire en la antigua "arma de aviación" perteneciente al Ejército de Tierra, de la que queremos destacar a dos médicos pilotos aviadores (actuales médicos de vuelo) como lo fueron Pérez Núñez y Cortijo, participantes ambos en la Guerra de Marruecos.

— Obtener una máxima información sobre los componentes más destacados y sus hechos más importantes, para lo que será necesario la investigación de numerosos archivos, y la colaboración de compañeros que nos puedan aportar detalles que sería imposible encontrar en documentos oficiales ya que pertenecen al reino de la anécdota.

— Desarrollar la evolución hospitalaria dentro de la Sanidad del Ejército del Aire, siendo de gran importancia los comienzos en los pequeños hospitales de la calle General Oraa y Princesa, no por ello

menos importantes, ya que fueron modelo de pundonor en su tiempo y forjó a muchos de los especialistas de nuestra Sanidad.

— Centrar un máximo de atención sobre la creación del Hospital Central del Aire de Madrid y su futuro desarrollo, siempre al día en los mayores adelantos técnicos y con una aportación humana y vocacional difícil de igualar, con lo que ello representa para la Sanidad Militar en general.

— Estudiar la evolución histórica de las "Policlínicas" y su importancia en la asistencia sanitaria de las regiones aéreas, pioneras en lo que hoy se conoce como "centros de salud", fundamentales en la asistencia primaria y primer escalón en cuanto a especialidades.

— Investigar la creación y eficacia de los botiquines en las distintas bases aéreas y "picos" de alerta y control, con el consiguiente apoyo constante al personal militar, tanto físico como humano, lo que le exige conocimientos en medicina de familia, medicina aeronáutica y sobre todo de medicina de empresa, así como de salud pública y medicina preventiva.

— Explicar la importancia en la creación del Centro de Investigación de Medicina Aeroespacial C.I.M.A., su evolución histórica y su puesta al día, lo que le permite situarse a la vanguardia de la medicina aeroespacial mundial, debido a la constante labor de avance en conocimientos técnicos en la fisiopatología del vuelo.

— Describir la labor de los Excmos. Sres. Generales de Sanidad del Aire, y su equipo colaborador que desde la Asesoría Médica del antiguo Ministerio del Aire y actual Cuartel General, ha velado por los intereses de nuestro querido Cuerpo, favoreciendo su desarrollo y dirigiendo la labor de sus componentes.

MATERIAL Y METODOS

Material utilizado

En un trabajo histórico deberemos basarnos fundamentalmente en las fuentes, y en el caso que nos ocupa en las fuentes escritas. La búsqueda y subsiguiente investigación de estas fuentes lleva consigo

una labor basada en el trabajo minucioso desarrollado en archivos y bibliotecas, tanto generales como locales, sin olvidar las anécdotas que nos pueden aportar compañeros que hayan tenido relación con personas fallecidas. Tenemos la fortuna que nuestro ejército es de moderna constitución lo que favorecerá muy mucho nuestro trabajo. En lo referente al Ejército del Aire y más particularmente a la Sanidad del mismo, deberemos investigar desde los pequeños archivos de documentación de botiquines, tanto de bases como de picos, pasando por el estudio de las memorias anuales de los Hospitales, haciendo hincapié en la estadística sanitaria, hasta los archivos generales de documentación del Ejército de Tierra y Armada para el estudio de los primeros componentes de nuestra Sanidad, e incluso nuestro Archivo General Histórico del Ejército del Aire. Todo ello nos dará pie para elaborar una evolución histórica lo más concreta y sucinta posible, y de esta manera intentar una continuidad de pensamiento y desarrollo sanitario.

Como ya hemos reseñado, no sólo nos valdremos de las fuentes escritas sino que investigaremos el desarrollo de la Sanidad del Aire, de la misma voz de sus protagonistas, con lo que ello nos puede aportar en lo referente a anecdótico. Esto dará un tinte algo más humano a ciertos hechos acaecidos, que de lo contrario tendríamos que ceñirnos a lo relatado en los documentos, mucho más fríos y muchas veces carentes de continuidad.

Metodología

Intentaremos, en lo que ello sea posible, seguir una metodología es-

trictamente histórica, evitando las salpicaduras de matiz político o demasiado personales, lo que desfiguraría nuestra labor. Pensamos que una obra tan extensa debería ser parcelada en etapas, lo que facilitaría nuestra investigación. Estas etapas las hemos ordenado de la siguiente forma:

Etapa inicial.—Abarcará hasta el comienzo de la guerra civil en el 1936, y tendrá su comienzo con la segunda promoción de pilotos aviadores de la que eran componentes los médicos militares A. Pérez Núñez y C. Cortijo.



Visita a la Base Aérea de Torrejón de la Promoción de 1960-61.



La Promoción de 1960-61 del Cuerpo de Sanidad del Aire.

Guerra civil española.—Estudiaremos la evolución y desarrollo de la sanidad en el bando republicano y nacional.

Tercera etapa.—Comprende desde la finalización de la guerra civil española hasta la creación del Hospital de la Princesa de Madrid.

Cuarta etapa.—Estudiaremos el desarrollo de la Sanidad del Aire durante la actividad del Hospital de la Princesa, y culminará con la inauguración del Hospital Central del Aire de Arturo Soria en Madrid, en el año 1969.

Etapa actual.—Problemática de los últimos años, sobresaliendo los avances técnicos.

En cada etapa realizaremos, a su vez, una metodología de investigación que consistirá en el estudio de los siguientes aspectos médico sanitarios:

- a) Hospitales.
- b) Botiquines de bases aéreas, picos de alerta y control, escuelas y Academia General del Aire.
- c) Policlínicas.
- d) Centros de investigación de medicina aeronáutica y aeroespacial.



En 1969 se inauguró el Hospital Central del Aire, ubicado en la calle de Arturo Soria.



Personal perteneciente al Hospital del Aire de Arturo Soria, el día de su inauguración.

e) Asesoría médica en el antiguo Ministerio y actual Cuartel General del Aire.

No podemos olvidarnos del contingente humano que ha formado y forma el Cuerpo de Sanidad y la Escala Auxiliar de Sanidad del Ejército del Aire, el cual con su esfuerzo y sacrificio ha hecho posible que se pueda realizar en este momento una labor histórica. Como ya dijimos, este contingente dará un matiz cariñoso a nuestro relato, sin el cual resultaría una obra carente de amenidad.

Destacaremos la labor realizada por el Servicio de Historia y Cultura Aeronáutica, deseando una colaboración mutua que nos facilite la labor de investigación, divulgando nuestros conocimientos en sus publicaciones de primera línea en la literatura aeronáutica mundial. ■

PLANIFICACION DEL TRABAJO

En todo trabajo de investigación se exige una serie de condicionamientos, casi siempre costosos, pero imprescindibles para el normal desarrollo del mismo. En nuestro caso las necesidades básicas podemos enumerarlas de la siguiente forma:

- Adquirir una bibliografía básica basada en obras generales sobre la Sanidad en general y sobre el Ejército en particular.

- La creación de un archivo bibliográfico y documental, y la consiguiente informatización, para lo que necesitamos la colaboración de nuestros lectores.

- Es nuestra intención recorrer todos los botiquines y centros de interés para la Sanidad del Aire y recoger personalmente los datos oportunos.

- Destacaremos la labor realizada por el Servicio de Historia y Cultura Aeronáutica, deseando una colaboración mutua que nos facilite la labor de investigación, divulgando nuestros conocimientos en sus publicaciones de primera línea en la literatura aeronáutica mundial. ■

Industria Nacional



LA EMPRESA CHACONSA Y SUS REALIZACIONES EN EL CAMPO AERONAVAL.

El 16 de junio la Empresa Compañía Hispana Americana Conservera, S.A. (CHACONSA), presentó, en las instalaciones del Ministerio de Defensa, en El Carmolí, sus realizaciones en el campo aeronaval, a la Prensa especializada y general. Allí pudimos presenciar las evoluciones del VCA-36, incluso dimos un paseo en él por el Mar Menor. Una de las características más acusadas del VCA-36 (Vehículo de Colchón de Aire), es que se adapta lo mismo a múltiples misiones militares, como son asalto anfibio o desembarco, patrulla, observación y localización y

ataque a submarinos, que a misiones civiles como puede ser el transporte a pasajeros. En España hay actualmente varias líneas de este tipo, en Canarias y en Baleares. Este diseño tiene innovación y es el sistema de mando mediante la utilización de los tubos de escape de las dos turbinas de gas, que lo propulsan, a cuyo fin dichos tubos son móviles y se pueden desplazar desde la cabina de mando. Esto unido a los sistemas clásicos de empuje diferencias de las hélices y de los dos timones, cuya eficacia viene aumentada por estar situados en el chorro de las hélices, le daban una maniobrabilidad poco corriente, lo mismo en tierra que encima del agua.

Las turbinas son Lycoming de 250 CV cada una, y mueven a través de cajas de reducción dos soplantes centrífugos para sustentación y una hélice pentapala de paso variable de 4 m. de diámetro. La turbina, las dos soplantes y la hélice constituyen un grupo de propulsión integrada, completamente independientes, pudiendo navegar el vehículo con un sólo de esos grupos a una velocidad de 30 Nudos, lo que no es nada despreciable. Con los dos grupos en funcionamiento se puede alcanzar con el agua en calma una velocidad de 60 Nudos, y una velocidad de crucero de 50 Nudos. La carga útil, incluyendo combustible es de 14 Tm. lo que le permite dar cabida en sendas cabinas a 35 soldados o pasajeros en cada una. Y lo más interesante con acceso y salida desde la bodega de carga y desde el exterior, lo mismo desde proa que desde popa. Entre ambas cabinas existe un pasillo muy amplio en el que se pueden meter varios camiones o vehículos terrestres de todo tipo, incluyendo tanques, por supuesto ligeros. Es de admirar que una Industria clasificada como pequeña, ya que tiene una plantilla de 120 personas, de ellas 25 titulados superiores y que trabajó toda su vida en el campo de la alimentación se dedique a empresas tan grandes en el campo aeronaval. El riesgo financiero asumido tiene que haber sido muy grande, a pesar que desde 1976, tiene el apoyo del Ministerio de Defensa a través de la DGAM.

Después de la brillante actuación

