

75 años de
la Aviación Militar

El Convenio de 1953 con los EE.UU. de América

LEOCRICIO ALMODOVAR MARTINEZ,
General de Aviación

FUE el 23 de septiembre de 1953. Ya habían pasado cuarenta años desde que S.M. el Rey D. Alfonso XIII, diera en Palacio en 1913 el Real Decreto creando el Servicio de Aeronáutica Militar; más de la mitad del periodo de tiempo hasta 1988, en que el Ejército del Aire ha celebrado su 75.º aniversario contando en el inventario con el modernísimo sistema de armas EF-18A.

Aquel día, el Ministro de Asuntos Exteriores español, Alberto Martín Artajo y el Embajador de los EE.UU. James Clement Dunn, firmaron en Madrid dos documentos:

- "Convenio relativo a la ayuda para la mutua defensa entre España y los Estados Unidos".
- "Convenio defensivo entre España y los Estados Unidos de América".

El segundo establecía en el punto 1 de su Artículo I: "Por parte de los EE.UU., el apoyo del esfuerzo defensivo español, para los fines convenidos, mediante la cesión de asistencia a España en forma de suministro de material de guerra y a través de un periodo de varios años, a fin de contribuir, con la posible cooperación de la industria española, a la eficaz defensa aérea de España y para mejorar el material de sus fuerzas militares y navales en la medida que se convenga en conversaciones técnicas a la vista de las circunstancias..."

Como se ve, el Convenio fijaba como objetivo principal "contribuir a la eficaz defensa aérea de España", dejando en segundo plano lo demás que se limitaba a mejorar el material en la medida que se conviniera y a la vista de las circunstancias.

Pero ¿cómo era y estaba esa "eficaz defensa aérea de España" en aquel 26 de septiembre de 1953? La respuesta es sencilla: según fuera

o estuviera el Ejército del Aire en esos momentos.

De forma resumida, podríamos decir que el E.A. pasaba por una etapa de material no adecuado y de fallo total en medios de detección aérea; debido a esto, no cabía la posibilidad de contar con una organización de defensa aérea auténtica.

Ante esta situación, la instrucción de vuelo, realizada en aviones que no servían para este fin, carecía de la motivación que ha de haber para formar unidades aptas para el combate, reduciéndose la actividad aérea a mantener una aptitud de vuelo.

Quizá debamos buscar las razones de este estado en la marcha de la Historia: Acabada la Guerra Civil española, el E.A. pasó a ser un Ejército independiente y no un servicio del Ejército de Tierra, lo que exigió un tiempo para digerirlo. La 2ª Guerra Mundial fue otro freno para la nueva andadura del E.A., pues la incertidumbre de si se entraba en guerra o no, obligó a una expectativa; el hecho afortunado de no haber entrado, tuvo un efecto negativo desde el punto de vista tecnológico. Acabada la 2ª Guerra Mundial, el aislamiento de España a partir de 1946, también paró la puesta al día del E.A.

Dicho lo anterior con el único objeto de establecer un parámetro comparativo, comentemos a continuación lo que a nuestro juicio ha supuesto para el E.A. el Convenio de 1953, sin entrar en disquisiciones de lo que hubiera podido ocurrir en el caso de no haberse firmado este Convenio y las sucesivas renovaciones hasta 1988. Dejémoslo en las bolas de cristal de adivinos y pitonisas y analicemos las realidades que es de lo que se trata.

Para empezar, diremos sencillamente que ha supuesto un cambio radical. Ha cambiado el concepto, la teoría, la práctica, la normativa, los medios, los modos y otras cosas

que han incidido, no sólo en el E.A. sino también en España, por ser aquel, parte integrante de la misma. Y aunque este artículo no pretenda meterse en política, quizá sea inevitable que algo trascienda porque toda organización del Estado está dirigida e influida por su política. Más aún en el caso que tratamos, en el que se firma un Convenio entre una nación poderosa, vencedora en la 2ª Guerra Mundial y una España ni vencedora ni vencida, pero aislada por casi toda Europa en cuanto a pactos o alianzas de defensa se refiere.

La contribución del Convenio a la "eficaz defensa aérea de España" se tradujo en la creación del Mando de la Defensa con dependencia operativa del Gobierno, de tal forma que lo que realmente se organizó fue la defensa aérea como sistema nacional. No sólo se crearon y dotaron escuadrones con aviones F-86F y la red de Alerta y Control a base de radar, sino también la defensa pasiva, el control de daños de ciudades y objetivos esenciales, etc. Como consecuencia, surgió el concepto de soberanía de nuestro espacio aéreo. Cualquier avión no identificado o que no mantenía la ruta prevista en el plan de vuelos, recibía la visita de la pareja de F-86F que, dotados de armamento real, se mantenían en alerta desde media hora antes del orto, a media hora después del ocaso por no ser interceptadores todo tiempo. Posteriormente, con la llegada de los F-104G del Programa de Ayuda Militar de los EE.UU. y los F-4C comprados a los EE.UU., la posibilidad de ejercer el derecho de soberanía se amplió a las veinticuatro horas del día en todos los días del año. Hagamos la digresión de que esta capacidad todo tiempo fue completada con los Mirage III y los Mirage F-1 franceses que han convivido con aquellos dos sistemas de armas; el E.A. fue capaz de meterse en

ambos programas gracias a la experiencia adquirida y al cambio de mentalidad que produjo el Convenio.

Retomando el artículo en el punto referente a estas misiones de alerta real, concluyamos diciendo que una vez reconocido e identificado el infractor de las reglas, podía seguir su ruta o era desviado para que abandonase nuestro espacio de soberanía. Nunca se dio el caso de tener que disparar contra ninguno, puesto que todos acataron la autoridad de nuestros interceptadores según las reglas internacionales.

Para poder realizar todo lo descrito, se preparó al personal volante y de tierra. Se iniciaron los cursos correspondientes de pilotos, controladores y especialistas. Unos en España, otros en las Escuelas y Bases de la USAFE en Francia, Alemania y EE.UU. Se puso en marcha la Escuela Básica de Matacán (Salamanca) con aviones T.6, la de reactores en Talavera la Real (Badajoz) con T-33 y se dotó la A.G.A. con el T-34. Se hicieron cursos de inglés en la Escuela de Idiomas del E.A. y los que fueron al extranjero, lo perfeccionaron en Lackland (Texas) y en las Escuelas específicas. En realidad, lo que se hizo fue aprender los procedimientos y el idioma de la OTAN.

Se creó una normativa escrita o colección legislativa de documentos, copiados o adaptados de los de EE.UU. que sirvió para unificar criterios. El famoso Plan-Ops que ponía en marcha todo un sistema



Con aviones T.6 se puso en marcha la Escuela Básica de Matacán.

nacional de defensa. Los procedimientos operativos locales que adaptaban el todo a la casuística de cada Base o asentamiento. Las guías de "briefing" —palabra que se puso de moda y que se usó para todo, independientemente de que el acto, charla, conferencia, etc. fuese corto ("brief"); normal o largo— que sirvieron para que todas las misiones y acciones se llevasen a cabo de igual forma en todos los sitios. Las listas de comprobación ("check list") con los procedimientos normales y de emergencia perfectamente ordenados. Los planes de instrucción que se cumplían. Y un aspecto importantísimo: la introducción de la Acción Unificada como Doctrina.

Se realizaron Cursos de Seguridad en Vuelo que crearon una mentalidad y una organización dedicada a prevenir e investigar accidentes.

Con esto de la Seguridad en Vuelo, resultó que en las Unidades de reactores no se bebía ni una gota de alcohol durante los días hábiles ni el domingo y se procuraba dormir al menos ocho horas. Los médicos, captados por este ambiente, se dedicaron a estudiar los efectos del vuelo en el organismo. Y uno hubo que difundió un folleto en el que explicaba cual debía ser la dieta alimenticia del personal volante; por supuesto, suprimía los habituales garbanzos, patatas, judías, etc. porque producen aerofagia y meteorismo que se agrava con la altura. El problema fue que los productos que aconsejaba resultaban más caros y las esposas se negaron a colaborar con la seguridad en vuelo, a menos que se aumentara el sueldo. Pero la mentalidad quedó y el piloto procuró evitar esas comidas siempre que pudo.

Se empezó a pensar en las hipoxias y embolias gaseosas que se podían producir en los vuelos a gran altura si ocurría un fallo en el sistema de oxígeno o en la presurización de la cabina del avión.

Las aceleraciones o cargas "G", conocidas anteriormente en el E.A. —la famosa visión negra y hasta la pérdida momentánea del conocimiento en los antiguos aviones de caza— se analizaron como posibles



Los F-86 empezaron a garantizar la defensa aérea.

causantes de accidentes y su incidencia en el organismo humano. Hasta se propagó la idea de que los pilotos de reactores se quedaban estériles, pero los resultados no lo confirmaron.

Entró en escena el vértigo instrumental cuyo efecto máximo se produce en un caza a reacción dentro de nubes o en los vuelos nocturnos, y cómo combatirlo por medio de los cursos y prácticas de vuelo instrumental.

Se pusieron en marcha los ejercicios de defensa "Red Eye", los de defensa y ataque "Poop Deck" y los intercambios con Francia (NAVIPAR), Italia (NAVITES) y Portugal (NAVESPOR), en los que nuestros Sabres y posteriores cazas se las veían en los aires europeos con los de las naciones anfitrionas. Y los viajes a Alemania (Fürstenfeldbruck), al límite de la autonomía del F-86F.

La aviación de transporte dio también un paso hacia delante con la llegada de los DC-3 y DC-4 que aumentaron la capacidad y cambiaron la mentalidad existente. Luego llegaron los Caribou y los Hércules y así, nuestros aviones empezaron a ser vistos en todo el mundo.

Se creó el Servicio de Salvamento (SAR) según las reglas, derechos y obligaciones internacionales. Los Grumman reemplazaron al Dornier 24 y llegaron los helicópteros Sikorsky y S-55.

Se montó el Polígono de Tiro de Caudé que junto al de Bárdenas ya existente y reformado, sirvió para la instrucción de tiro aire-superficie y se estableció una zona sobre el Mediterráneo para la práctica del tiro aire-aire.

Y paralelamente a todo esto y para que pudiera funcionar, se organizó el apoyo; los sistemas de mantenimiento y abastecimiento se racionalizaron y se fueron actualizando en función de la mayor complejidad de los sistemas de armas. Ya se hablaba de diagonales de aviones y motores para mantener una carga equilibrada de revisiones de 2º y 3º escalón. Se pusieron de moda términos como AOCF, EOCP, ANFE, IRAN, etc. Se dotó de infraestructura y ayudas al vuelo a aquellos Aeródromos que lo necesitaban. Algunas Bases fueron readaptadas o construidas por los EE.UU. en casi su totalidad y ahí han quedado.

La firma del Convenio también tuvo cosas negativas y justo es referirlas. La más importante quizá sea que España cedió algo de su soberanía al permitir la utilización de unas instalaciones en territorio nacional a cambio de un material. Esta situación se fue paliando en sucesivas renovaciones del Conve-



La capacidad todo tiempo fue completada con los Mirage III y los F-1.

nio que permitieron la concesión de créditos del Federal Financing Bank para adquisición de material americano por parte del E.A. y el estatuto de las Bases pasó de cedidas a alquiladas. La actuación de las Fuerzas Aéreas dependió de los repuestos que provenían de los EE.UU. Y España no podía utilizar el material de guerra donde y cuando le conviniese en función de los propios problemas.

El personal americano destinado en España o en tránsito, se regía por sus propias leyes; cualquier falta o delito era juzgada y fallada por sus Tribunales.

La industria aeronáutica española de aquellos años, aún no teniendo un gran nivel, era creadora; con la firma del Convenio pasó a ser una industria de mantenimiento. Posteriormente salió de su letargo, llegando al momento actual en que

ha realizado y realiza proyectos de alta tecnología, propia o adquirida.

La Doctrina USA no podía ser adaptada en su totalidad a las realidades y problemas de España. Y el tener todo escrito, aún siendo bueno por un lado, produjo el efecto negativo de frenar la aportación de nuestros buenos pensadores.

Y por último, otras cosas negativas que más que al Convenio, hay que achacarlas a los hombres: Se tardó tiempo en asimilar los nuevos modos porque costó cambiar la mentalidad existente en el E.A.; hubo una época en que se siguió actuando "a la española" con unos medios que ya no lo permitían. Por haber volcado inicialmente la ayuda en crear y potenciar el Mando de la Defensa, se originó una competencia entre las Unidades de reactores y las de aviones convencionales, surgiendo el término "tobera" referido al reactorista. El personal de vuelo destinado en los Escuadrones de Alerta y Control, se sintió frustrado por creer que su puesto estaba en el aire y no en una sala oscura conduciendo a los otros: la posibilidad de ser destinado a un "pico" se consideró como una espada de Damocles. Al principio, apareció la figura de "el buchaquero" que guardaba celosamente cualquier manual o documentación conseguida durante sus cursos en el extranjero, en lugar de difundirlo entre el resto; aquellos "pozos de ciencia" fueron "afiorados" rápidamente.

Y hasta aquí el análisis que ha pretendido ser ecuánime aun siendo subjetivo, por lo que puede no ser exacto ni completo.

El día 28 de febrero de 1988 el E.A. ha cumplido 75 años de vida. La impresión personal del autor de este artículo, es que globalmente, la firma del Convenio y sucesivas renovaciones hasta el momento de expirar la última, ha supuesto para el E.A. un gran despegue que le ha permitido encontrarse dispuesto para afrontar los futuros compromisos con la OTAN sin que casi nada suene a nuevo. El sistema de planificación, la normativa, la organización, el idioma, los modos, los medios, las técnicas, las tácticas, etc. se han estado practicando como lo hace el resto del mundo occidental, aunque lo hayamos hecho a través de la "puerta trasera". Fueron otros tiempos y otra situación. ■