

# La Aviación de Kindelán

JESÚS SALAS LARRAZÁBAL,  
*General Ingeniero Aeronáutico*

**T**RATAR de averiguar cómo habría estructurado Kindelán el Ministerio del Aire y las Fuerzas Aéreas, de haber sido elegido ministro en 1939, me parece hoy por hoy, por carencia de documentación, una empresa imposible. Pero es perfectamente hacedero el seguimiento histórico de cómo fue recorriendo el camino hacia una Aviación independiente del Ejército de Tierra y de la Armada, primero con sus conferencias en el curso de instrucción para mando de 1924-25 y después en sus dos periodos al frente de la Aviación Militar española, en 1926-29 y en 1936-39.



Kindelán aceptaba en sus conferencias de 1924 la división prevista en la Ley de Bases de 1922 de las Unidades aéreas en dos grandes núcleos, Aviación de reconocimiento y Aviación independiente, que él llamó, respectivamente, Servicio de Observación Aérea y Arma de Aviación. Aunque Kindelán apoyaba el carácter primordialmente ofensivo de la Aviación, conocedor de los experimentos de Mitchell en los Estados Unidos, la consideraba excepcionalmente apta para la Defensa estratégica de países con amplias fronteras marítimas, como es el caso de España, y pensó que, auxiliada de abundantes buques ligeros de defensa de costas, proporcionaría la mayor economía de fuerzas.

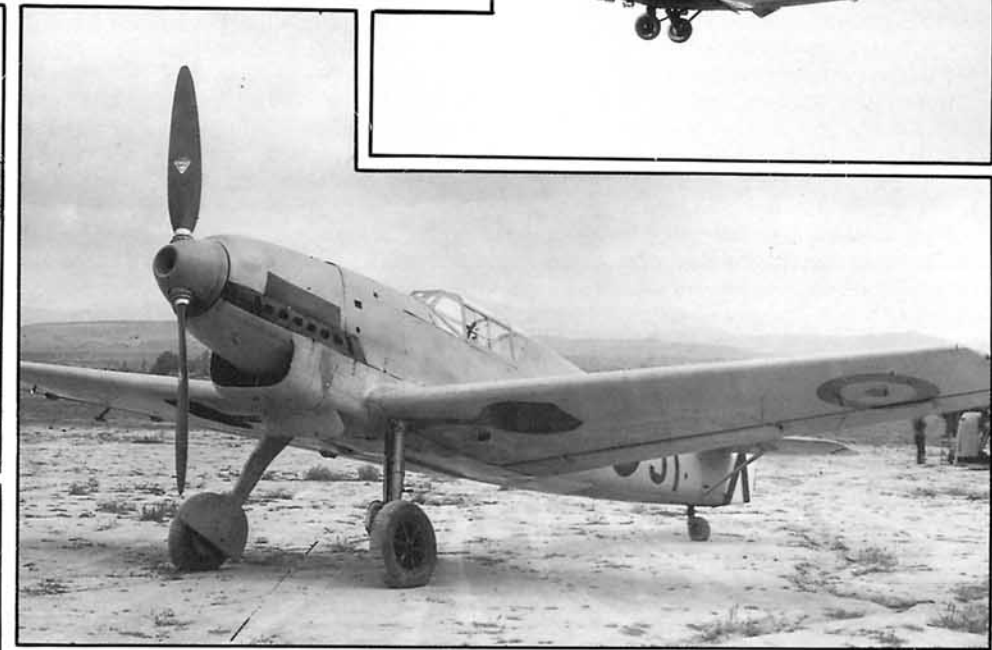
En los primeros meses del periodo 1926-29 se dieron pasos importantes hacia una Aviación independiente, tales como la creación de la Jefatura Superior de Aeronáutica, de la Escala del Servicio de Aviación y de un uniforme propio del Servicio (Real Decreto de 23.3.26), así como de la Medalla Aérea (Real Decreto de 9-4-26) y la publicación del Reglamento Orgánico de la Aeronáutica Militar (Real Decreto de 13-7-26).

En este Reglamento aparecen divididas las Fuerzas Aéreas, término utilizado por vez primera en España, en Aviación del Ejército y Aviación independiente, y se transforman en Servicios las anteriores Inspecciones de Instrucción y Material, desglosándose de ellos los Servicios Técnicos.

El mayor relieve que Kindelán dio a estos Servicios Técnicos no era casual, como lo demuestran la propia apreciación que de su labor hizo en el revista "Aérea" el Jefe Superior de Aeronáutica, que no era otra que "encauzar los esfuerzos

*Alfredo Kindelán, además de impulsor de la Escuela Superior Aerotécnica, apostó por los cazas Messerschmitt Bf 109 y Fiat CR-32, por el avión de transporte Junkers Ju 52 y por el bombardero Heinkel He 111.*





de todos para que rindan su máximo y nacionalizar la industria de una manera sólida e integral" y su exigencia posterior de que los aviones usados en los grandes vuelos programados a finales de los años 20 estuvieran fabricados en España.

Los últimos grandes pasos de la época Kindelán hacia una Aviación independiente fueron la constitución del Consejo Superior de Aeronáutica (Real Decreto de 11-4-27), la convocatoria de las promociones que se escalafonaron en el Servicio de Aviación según la puntuación de los cursos de piloto y observador —las de 1927-29 y 1928-30—, y la creación de la Escuela Superior Aerotécnica, a la que se encomendó la formación de los ingenieros aeronáuticos militares, navales y civiles.

Exiliado Kindelán a Suiza en 1931, no pudo influir en los sucesivos intentos de la II República por dar una estructura definitiva a la Aviación española, que estuvo oscilando entre configurarla como 5ª Arma del Ejército (denominada Arma de Aviación o Cuerpo General de Aviación, según los casos) o como 3er. Ejército de las Fuerzas Armadas.

Hacia la segunda solución parecían caminar el Decreto Presidencial de 5-4-33 y el proyecto de Ley de Bases de julio de 1935, que no llegaron a cuajar en algo definitivo. La Armada Aérea y la Aviación de Defensa previstas en 1933 no llegaron a crearse, por lo que en julio de 1936 sólo dependían de la Dirección General de Aeronáutica las Jefaturas de Aviación Militar y Aviación Naval y la Dirección de Aviación Civil.

Alfredo Kindelán, que había retornado a España en octubre de 1935, fue nombrado Jefe del Aire por la Junta de Defensa Nacional, extraño nombre que se prefirió al de Jefe Superior de Fuerzas Aéreas previsto en la legislación anterior. Por Decreto nº 52, de 18-8-36 Kindelán distribuyó sus escasos aviones iniciales en Aviación de Ejército (con aparatos de caza, reconocimiento y bombardeo e hidroaviones) y Aviación independiente (de caza, bombardeo y transporte), que fueron asignadas a tres frentes —Norte, Oeste y Sur—, de acuerdo con la realidad del campo sublevado, que contaba con los Ejércitos del Norte y del Sur y el expedicionario de África, que se intercaló entre ambos; no se ajustó, así, ni a la organización por Escuadras, ni a la de Regiones

Aéreas establecida en el Decreto de 23-6-1936, aunque en el verano de 1937 crearía cuatro Regiones Aéreas, las del Norte, Centro, Sur y Levante, que prestarían apoyo a las Unidades Aéreas desplegadas en su territorio, pero carecerían de atribuciones operativas.

El no tener a sus órdenes ninguno de los Servicios Centrales y el disponer de escaso personal en agosto de 1936 le indujo a reducir la organización a un Estado Mayor de cuatro Secciones, que contenía en embrión, todos los Servicios de guerra, especialmente a partir de la reestructuración de mayo-junio de 1937.

La 1ª Sección, Orgánica, asumió los cometidos del Servicio de Instrucción y los de Personal y Sanidad; la 2ª se encargó de Información y Publicaciones, y de Fotografía y Cartografía (antiguo 5º Negociado de la Oficina de Mando); y la 3ª Sección de Doctrina Aérea y Operaciones. La 4ª Sección se llamó inicialmente de Infraestructura-Material-Aprovisionamiento, aunque pronto se independizaron estas tres subsecciones, dando origen a las Secciones 4ª, 5ª y 6ª.

La Sección de Infraestructura (la 4ª), tuvo a su cargo las tareas de los antiguos Servicios de Obras y Protección de Vuelo, incluido el Servicio Meteorológico. A la 5ª Sección se asignaron los cometidos de adquirir, entretener y conservar todo el material de Aviación, así como su contabilidad, mediante las subsecciones de Adquisiciones (con el Servicio Industrial Aeronáutico), de Entretenimiento (con los Servicios de Parque y Talleres y de Inspección de Material), Movimiento (sólo en guerra) y Detall-Contabilidad.

La 6ª Sección, Aprovisionamiento, heredó los cometidos de los Servicios de Armamento, Guerra Química y Contra incendios y del de Automóviles, denominaciones que se asignaron a dos de sus tres Subsecciones, siendo la restante la de Combustibles.

Los Servicios Técnicos del Aire fueron creados antes de acabar el verano de 1936 y encomendados al Teniente Coronel Ingeniero Aeronáutico Lafita. En mayo de 1937 se estableció que, para todo lo referente a material aeronáutico, los Servicios Técnicos enlazarían con el Mando a través de la 5ª Sección; la numeración de sus documentos, sin embargo, comenzaría por el 8 y no por el 5.

Poco después, el 15.06.37, Lafita rindió un interesante informe, en el que desechaba para su fabricación en España los Savoia S-79 y S-81, por ser de madera, los Junkers Ju 86 por la poca fiabilidad de sus motores, los Heinkel He 70 por su escasa potencia y los Heinkel He 51 por su antigüedad, y ponía reservas al Breda Ba-65 por sus muchas averías; preseleccionaba los cazas Messerschmitt Bf 109 y Fiat CR-32, el avión de transporte Junkers Ju 52 y los bombarderos Heinkel He 111, Dornier Do 17 y Fiat BR-20, de los que Kindelán escogió los cuatro nombrados en primer lugar.

Desde agosto de 1936, Kindelán dejó bien claro que todos los aviones dependían de la Jefatura del Aire en los aspectos técnicos, administrativos y tácticos, lo que no se alteró al crearse el 03.10.36 la Sección Aire dentro de la Secretaría de Guerra, que dispuso de los negocios de Personal y Material, pero no del de Servicios, que sí existían en las Secciones de Tierra y Mar.

Defendió tenazmente la dependencia táctica y logró que el Generalísimo circulara la siguiente instrucción: "dada la escasez del número de aviones españoles y la necesidad de atender con rapidez a las situaciones que se crean en los frentes, cada retraso en el cumplimiento de las órdenes del General del Aire, por dificultades puestas por las autoridades militares, ocasionan un grave daño a las operaciones, y emanando dichas órdenes de resoluciones tomadas por mi autoridad... espero de todos la cooperación más estrecha para que dichas órdenes se cumplan sin retraso...".

Consiguió también que el Reglamento de Antiaeronáutica (publicado en el B.O.E. nº 125, de 22-2-37, y desarrollado por las instrucciones provisionales del 6-6-37) estableciera que los Jefes de las tres Regiones Antiaeronáuticas peninsulares debían recibir las instrucciones y normas generales del General Jefe del Aire, por conducto de la Sección de Antiaeronáutica de su Estado Mayor, que sería la 7ª, en cuanto no se refería a las Unidades operativas, que eran privativas del Mando Militar de cada Ejército. El General Subinspector de Aeronáutica debía informar directamente al General Jefe del Aire, de quien dependían, en exclusiva, las defensas activas y pasiva de los aeródromos.



En julio de 1937 se ordenó que la Aviación independiente se organizara en Escuadras y Divisiones (de hecho sólo se crearon Brigadas), mientras que la unidad superior de la Aviación de Cooperación con el Ejército y la Marina sería el Grupo.

Al comenzar 1938 Kindelán tenía a sus órdenes cuatro grandes Unidades aéreas (Legión Cóndor, Aviación Legionaria, 1ª Brigada Aérea Hispana y la Aviación del Bloqueo), ocho Grupos de cooperación aérea con el Ejército y la Marina, el Regimiento de Artillería Antiaérea (con una agrupación artillera y otra de infantería antiaérea), una agrupación AA de posición y cinco compañías de ametralladoras.

El Mando del Bloqueo había nacido de una polémica de Kindelán con los almirantes Moreno y Cervera, jefes respectivos de la Flota y del Estado Mayor de la Armada, en la que el Jefe del Aire se opuso a la asignación a la Marina de una aviación exclusiva, apelando a la economía de fuerzas que siempre había defendido. Propuso en cambio, que la dirección del bloqueo residiera en tierra, precisamente en Mallorca y que a ella se subordinaran la escuadra de cruceros, las fuerzas navales y las aéreas. Así se hizo y el almirante Moreno pudo cerrar a la Unión Soviética la ruta mediterránea, lo que resultó compatible con eficaces ataques aéreos a los puertos y comunicaciones costeras de Levante.

Formado el primer Gobierno de Burgos el 30 de enero de 1938, el General Dávila fue nombrado Ministro de Defensa y el también General Lombarte Subsecretario del Aire.

A mediados de año se editó la primera "relación de jefes y oficiales destinados en el Arma de Aviación", que corresponde a la situación en 1-5-38, en la que puede comprobarse la existencia de los Servicios Sanitarios y Administrativos y del Servicio Radio. La Escuela de Tripulantes, que había estado anteriormente en Sevilla y Logroño, coexistía en Málaga con la nueva Escuela de Especialistas, que terminaría anulando a las anteriores de Tetuán y de los Parques Regionales. Los pilotos seguían formándose en el Grupo de Escuelas del Sur.

Finalizando el verano de 1938 se creó la 2ª Brigada Aérea Hispana y algo después, por una modificación del Reglamento de Antiaeronáutica, la Defensa pasiva y el Servicio de Información de paso de aeronaves

en la zona interior se pusieron bajo la dependencia de la Subsecretaría del Aire, quedando afectos a la Jefatura del Aire el Servicio de Información de Vanguardia y la Defensa activa.

Al finalizar la guerra y las paradas y desfiles aéreos por la victoria, Kindelán simultaneó el tiempo que dedicaba a la ingente tarea de ir traspasando a manos españolas el material de la Legión Cóndor y la Aviación Legionaria, lo que exigía un gran esfuerzo de instrucción de personal volante y técnico, con la preparación de la organización de paz.

El teniente coronel Lafita mantuvo frecuentes cambios de impresiones en esta época con Kindelán, quien se mostró de acuerdo con la necesidad de un salto cualitativo de los Servicios Técnicos —que podría llevarse a cabo con la creación de un Instituto Nacional de Técnica Aeronáutica— y con el lanzamiento del Plan de fabricaciones aeronáuticas que se estaba preparando desde 1937. El cese de Kindelán al frente de la Aviación y el traslado de Lafita al Alto Estado Mayor difirieron estos proyectos hasta 1942 y 1943, y provocaron un retraso de vario años cruciales, que impidió la terminación a tiempo de las series contratadas de Bf 109, He 111 y Ju 52.

La disolución de las grandes Unidades Aéreas y el traslado de las Escuadras y Grupos a los nuevos emplazamientos de paz fue obra de Kindelán, quien, según sus ideas de 1924, enfrentó las fuerzas más eficaces a las amenazas más probables: flotas enemigas en el Estrecho o el Mediterráneo (contra las que situó los trimotores Savoia-79 en Sevilla y Granada y el Grupo Mixto de cazas He 112 y Fiat G-50 en Melilla, los bimotores Katiuska en Albacete y los cazas "I-16" en Mallorca) y las Fuerzas Armadas francesas (a las que opuso los bombarderos Heinkel 111 y Dornier 17 y los cazas Me 109).

El aumento del número de Regiones Aéreas a cinco y su transformación de simples organizaciones logísticas en centros de mando y conducción de las Unidades en ellas desplegadas es posterior a Kindelán y, por tanto, no imputable a él, como tampoco el cambio de denominación de Escuadra a Regimiento ni el nombre de Ejército del Aire, nunca empleado antes de la Ley de 7-10-39. Por el contrario, Arma de

Aviación era un término muy usado por Kindelán y cuerpos de Tropas y Servicios y de Ingenieros Aeronáuticos ya habían sido organizados por el Ejército Popular de la República.

En cuanto a la estructuración del Ministerio, Yagüe no hizo sino reconocer a las secciones 4ª, 5ª y 7ª del Estado Mayor de Kindelán el rango de Direcciones Generales de Infraestructura, Material y Antiaeronáutica y traspasarlas a la Subsecretaría, llamar 4ª Sección a la 6ª (ampliada con algunas atribuciones de las 4ª y 5ª) y volver a crear la 5ª de preguerra (Fotografía y Cartografía). En la Subsecretaría pasaron a ser Direcciones Generales Aviación Civil y Personal (que englobó inicialmente a Instrucción); Sanidad, Intendencia y Justicia se organizaron como Secciones.

Kindelán, que ya había ordenado la reanudación de las clases en la Escuela Superior Aerotécnica, creada en su primera época al frente de la Aviación, no parece que le hubiera restado parte de sus competencias para traspasarlas a una nueva Academia Militar de Ingenieros Aeronáuticos, y mucho menos la hubiera dejado morir.

En el Arma de Aviación, la necesidad del doble título de piloto y observador para que los oficiales provisionales pudieran integrarse en ella está en línea con la actuación anterior de Kindelán.

Después de retirado de Aviación, Kindelán no hizo comentarios sobre la organización española, pero, dada su amistad permanente con el Infante don Alfonso de Orleans, es posible que algunas de sus ideas fueran expresadas por éste en la serie de artículos que publicó en la Revista de Aeronáutica, especialmente en el del número de diciembre de 1940, en el que puede leerse lo siguiente:

"El territorio nacional es un vasto recinto aéreo, cuyos bordes son defendidos contra las fuerzas de superficie enemiga por el Ejército y la Marina, que cooperan con el Arma Aérea...

La defensa se distribuye regionalmente y debe componerse de cuatro elementos bajo un sólo mando:

- a) caza
- b) AA
- c) reflectores
- d) red de acecho....

Sin una buena industria civil...." ■