

Las Escuelas de vuelo

JAIME AGUILAR HORNOS,
Coronel de Aviación

Al finalizar la Guerra Civil española y crearse el Ejército del Aire surgieron, dentro de la organización, múltiples necesidades y, entre ellas, la urgente de la formación de personal volante en todos sus aspectos: desde el aprendizaje del pilotaje elemental, pasando por la transformación para el título de piloto militar hasta obtener el de tripulante o de observador, así como las especialidades de caza y del vuelo sin visibilidad.

Más adelante, en la década de los años cincuenta, como consecuencia del tratado de amistad y cooperación hispano-norteamericano hubo un cambio radical en la enseñanza de vuelo con la creación de la Escuela Básica de Pilotos y las subsiguientes de Reactores, Polimotores o de Transporte y la de Helicópteros.

ESCUELA DE TRIPULANTES

Una vez constituido el Ejército del Aire, la Escuela de Tripulantes, situada en el aeródromo de "El Rompedizo" (Málaga) que venía funcionando desde febrero de 1938, prosiguió su tarea especializando como observadores a los pilotos hechos durante la guerra y a algunos de ante-guerra que carecían de esta titulación. Más adelante, al figurar los estudios y prácticas de observador en los planes de estudio de las academias, la escuela dejó de impartir estos cursos para personal del Ejército del Aire, aunque aún efectuó alguno aislado para personal de otros Ejércitos.

Entre 1946 y 1958, se llevó a cabo en este centro el desarrollo de la primera parte del curso de capacitación, con una duración de tres

meses; la segunda parte, de otros tres meses, se realizaba en la Escuela Superior del Aire.

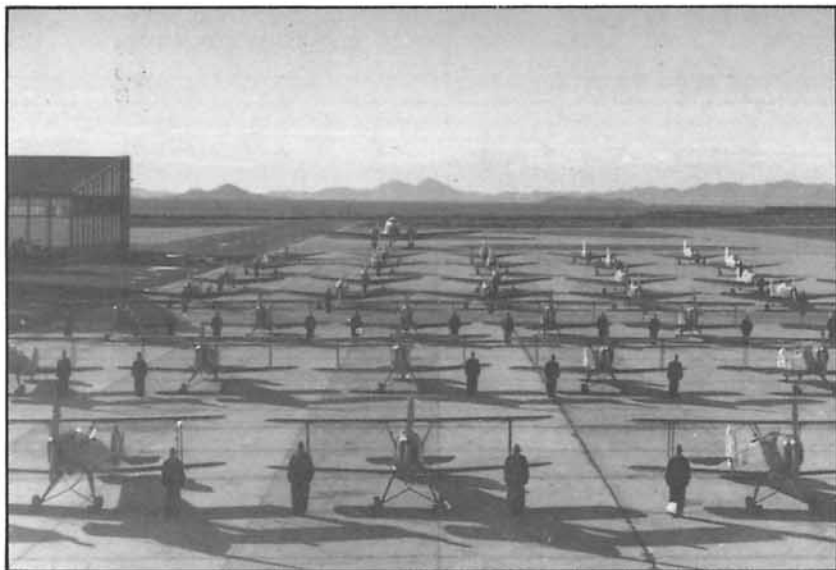
Con la nueva organización del Ejército del Aire de 1959 (Orden 8.05.59) se disolvía la Escuela de Observadores al instalarse en la Base Aérea de Málaga el "Ala de Bombardeo Ligero nº 27", procedente de la Base Aérea de Morón.

GRUPO DE ESCUELAS SUR

Este grupo inició su actividad durante la guerra civil española, consiguiendo excelentes resultados en la formación de pilotos. Estaba formado por la Escuela Elemental nº 1, situada en el aeródromo de "El Copero"; la Elemental nº2, en el aeródromo de "Las Bardocas" y la Escuela de Transformación, ubicada



El campo de aviación "El Rompedizo" donde estuvo situada la Escuela de Observadores.



Línea de vuelo de Bu-133 en la Academia General del Aire.

en el aeródromo de Jerez de la Frontera, en el que a su vez radicaba la jefatura del grupo.

Con la paz se formaron como pilotos, los tripulantes de la guerra, los oficiales profesionales y provisionales del Ejército de Tierra que pasaron al del Aire; así como los pilotos de complemento convocados de nuevo ingreso.

Prácticamente estas escuelas supervivieron hasta la década de los años cincuenta. La de "El Copero" se mantuvo hasta el 12 de julio de 1955 que se trasladó a la base Aérea de Granada, donde se esta-

bleció la Escuela Elemental de Pilotos; la Elemental nº 2, "Las Bardocas", se disolvió en abril de 1954 y la de Transformación, después de realizar un primer curso de polimotores en 1949, recibió el reconocimiento oficial como Escuela de Polimotores por O.C. de 1 de febrero de 1951.

GRUPO DE ESCUELAS DE LEVANTE

El Grupo de Escuelas de Levante disponía de la Escuela Elemental nº 1, en Alcantarilla; la nº 2, en El Palmar y la de Transformación en la antigua Base Aeronaval de San

Javier, donde además estaba situada la jefatura.

Este grupo se dedicó especialmente a la formación de pilotos de complemento. Puede considerarse como fecha de su creación la de 12 de septiembre de 1939, en que se convocaban 400 plazas para esta modalidad y que recibió el nombre de Escuela Pre-Militar, sustituyéndose esta denominación, en 1943, por la de Escuela Inicial Aérea.

Los alumnos, una vez aprobado el reconocimiento médico, permanecían seis meses en San Javier, en donde recibían formación militar; los mejores calificados pasaban a las escuelas elementales para realizar el curso de piloto y quienes lo aprobaban ascendían al empleo de cabos alumnos; regresaban a San Javier, donde efectuaban el curso de transformación y si lo superaban eran ascendidos a sargentos de complemento. Por último, pasaban a las unidades de fuerzas aéreas y al finalizar seis meses de prácticas ascendían a brigadas de complemento.

En 1943 se creó la Academia General del Aire que se instaló en San Javier, con lo cual la actividad de la Escuela Inicial Aérea tuvo que cesar para dedicarse a la nueva actividad docente. Alcantarilla se convirtió en Escuela Militar de Paracaidistas, creada el 15 de agosto de 1947, mientras que el aeródromo de El Palmar se transformó en Escuela de Suboficiales.



En primer plano los T-6 de la Escuela Básica, al fondo la Base Aérea de Matacán, en Salamanca.

ESCUELA DE CAZA

Durante la guerra civil española, los pilotos de caza se fueron seleccionando por el historial de cada uno de ellos en otros grupos afines, especialmente entre los que actuaban en "la cadena". Este sistema fue efectivo hasta la primavera de 1938, mientras que la creación de escuadrillas de Fiat era lenta, pero a partir de esa fecha, resultó poco apropiado cuando ante el incre-

aeródromo de Morón, donde fue afianzando su solera, debido al prestigio de los jefes y oficiales que actuaron como profesores.

La designación de Morón como base de utilización conjunta y la iniciación de las obras hicieron que decreciese la actividad de la escuela; además, la creación de la Escuela de Reactores, incidieron en la disolución de la Escuela de Caza el 21 de julio de 1956.

señanzas teóricas y prácticas superiores relacionadas con la ejecución de vuelo, así como para capacitar al personal navegante de aviación civil para el ejercicio de la profesión dentro y fuera de España.

En cumplimiento de tan ambicioso plan se constituyó por O.M. de 28 de enero de 1946 la Escuela Superior del Vuelo en Maticán que fue clasificada como centro de "enseñanza superior" (Orden 1.05.47).



La Escuela de Reactores, desde su creación en 1953, se instaló en la Base Aérea de Talavera la Real.

mento de aviones de este tipo, fue mayor la demanda de pilotos de caza y en vez de pilotos de cadena se presentaban pilotos bisoños y sin experiencia en el combate.

Esta circunstancia obligó a que se iniciase una nueva actividad docente aeronáutica con la puesta en marcha de la Escuela de Caza, en el aeródromo de Gallur (Zaragoza), en donde se celebraron tres cursos. Luego, en diciembre de 1938 tuvo lugar un cuarto curso en el aeródromo de Villanubla (Valladolid).

Al finalizar la contienda la Escuela de Caza se instaló en el aeródromo de Reus y allí permaneció hasta diciembre de 1941 que finalizó su peregrinaje y se aposentó en el

ESCUELA DE VUELO SIN VISIBILIDAD-ESCUELA SUPERIOR DEL VUELO

Para capacitar a los pilotos en el vuelo instrumental y nocturno se constituyó en el aeródromo de Maticán (Salamanca) el 11 de julio de 1939 la escuela de Vuelo sin Visibilidad que llegó a lograr un gran prestigio, ya que para el vuelo inaugural de la línea de Iberia Madrid-Buenos Aires, el 22 de abril de 1946, en un DC-4, se solicitó que uno de los profesores desempeñase la función de navegante aéreo.

Pero se hacía preciso crear un centro que proporcionase al personal del Ejército del Aire las en-

Esta escuela, que obtuvo grandes resultados, se disolvió el 6 de julio de 1956 tras compartir desde el 27 de agosto de 1954 la Base Aérea de Maticán con la Escuela Básica de Pilotos.

LA ESCUELA BASICA DE PILOTOS

Con la llegada al puerto de Santander de veinte aviones "T-6D" (Texan), procedentes de la ayuda norteamericana, se constituyó la dotación inicial de lo que iba a ser la Escuela Básica de Pilotos. Dicha escuela se creó el 27 de agosto de 1954, instalándose en Maticán, donde funcionó, como se ha dicho, conjuntamente con la Escuela Supe-

rior del Vuelo, de la que pasó a depender.

El 18 de septiembre de ese mismo año dió comienzo el primer curso para formar el cuadro de profesores y desde esa fecha no cesó su actividad, enseñando a volar con arreglo a los nuevos procedimientos.

La misión de la escuela fue capacitar a los alumnos en principios básicos del vuelo, tanto en el visual como en el instrumental, calificándolos y clasificándolos con arreglo a sus aptitudes. También realizó cursos de reentrenamiento para pilotos que hubieran perdido su aptitud para el vuelo básico.

ESCUELA DE POLIMOTORES

Ya hemos hecho mención que por O.C. de 7 de febrero de 1951 se creaba la Escuela de Polimotores en Jérez de la Frontera. En julio de ese mismo año comenzó el primer curso y en septiembre se efectuaba el primero de vuelo sin visibilidad. Asimismo la escuela llevó a cabo cursos de profesores y de reentrenamiento.

En enero de 1959 se la dotó de aviones "DC-3" y en octubre de ese año se convocaban exámenes libres para la obtención de título de piloto de polimotores y, a partir, de 1961 se aumentó la actividad de la escuela con los cursos de radio de a bordo.

La creación de la Unidad de Cooperación Aeronaval —y su establecimiento en Jérez— hizo que compartiera sus actividades operativas —durante seis meses— con las de enseñanza de la Escuela de Polimotores hasta que, el 29 de abril de 1963, dicha escuela fue trasladada a la Base Aérea de Matacán (Salamanca).

GRUPO DE ESCUELAS DE MATACAN

Con el traslado de la Escuela de Polimotores, coincidían en la Base Aérea de Matacán, además de la mencionada, la Escuela Básica de Pilotos y la Escuela de Control y Tráfico Aéreo.

La Escuela de Control y Tráfico Aéreo había sido creada (O.31.12.55) con la finalidad de atender a las nuevas exigencias que el aumento de tráfico aéreo y la presencia de aviones a reacción planteaba a los servicios de control de vuelo. Pues bien, con las tres escuelas se consti-

tuyó el Grupo de Escuelas de Matacán (Orden 18.05.63).

Después de haber permanecido en Matacán durante 14 años y dejar un buen sabor por toda su labor, la Escuela Básica de Pilotos recibió la orden de trasladarse a la Academia General del Aire. En la AGA quedaría absorbida, pasando a formar el 793 Escuadrón.

ESCUELA DE REACTORES

Se considera como fecha de creación de dicha escuela el 10 de diciembre de 1953, instalándose en la Base Aérea de Talavera la Real, una de las bases potenciadas según el acuerdo con los Estados Unidos.

segunda con los "F-86F", en que los alumnos realizaban el Plan de Instrucción n°1 del Mando de la Defensa Aérea, para aliviar el trabajo de las unidades. La tercera etapa abarca desde finales del año 1970 hasta la fecha, en que los cursos se efectúan con aviones "F-5B", con una primera fase de adaptación y otra de combate y aplicaciones tácticas.

Por Orden de 2 de julio de 1986, la Escuela de Reactores dejaba de depender del MAPER y se integraba en el MATAAC que de esta manera aumentaba sus efectivos. Su función prosigue siendo la misma, manteniendo con el MAPER las relaciones técnicas necesarias para la programación de los cursos. A partir del



Apertura del Primer Curso en la Escuela de Helicópteros de Cuatro Vientos.

Con la puesta en marcha de este centro se pretendía realizar la transformación de pilotos de aviones convencionales en pilotos de aviones a reacción, mediante enseñanzas teóricas y prácticas, disponiéndose para su realización de una Escuela Móvil de la USAF y un MTU del avión "T-33", que era con el que se iba a efectuar la enseñanza inicialmente.

Hubo una primera etapa de organización y formación previa del personal que iba a constituir el profesorado de la escuela. A principios de 1955 se inició el periodo normal de funcionamiento con aviones "T-33" y desde enero de 1959 el curso se desarrolló en dos fases, la primera con aviones "T-33" y la

18 de marzo de 1987 la Escuela de Reactores pasó a denominarse "Ala 23 de Instrucción de Caza y Ataque".

ESCUELA ELEMENTAL DE PILOTOS

La Escuela Elemental de Pilotos inició su actividad en mayo de 1956, formando pilotos elementales de complemento, después de su traslado desde "El Coper".

Los alumnos se formaban en una integración de enseñanzas teóricas, militares y prácticas de vuelo. Quienes obtenían el título de piloto elemental salían con suficientes conocimientos aeronáuticos para seguir el curso de la Escuela Básica

de Pilotos, al mismo nivel de los demás alumnos, respondiendo perfectamente al desarrollo de los programas de enseñanza.

En marzo de 1970 recibió la orden de trasladarse de la Base Aérea de Granada a la de Reus, pero su existencia estaba sentenciada, ya que solamente se mantuvo hasta el 3 de junio de ese mismo año.

ESCUELA DE HELICOPTEROS

El empleo del helicóptero en nuestra nación iba en aumento y se precisaba una escuela que impartiera esta especialidad, con material y personal del Ejército del Aire.

Fue creada por O.M. de 22 de agosto de 1960 y se instaló en el Aeródromo Militar de Cuatro Vientos, con la misión de proporcionar los conocimientos teóricos y prácticos para esta modalidad de vuelo, mediante cursos que específicamente se convocasen, tanto para personal del Ejército del Aire como del de Tierra y de la Armada, así como del de las Fuerzas de Seguridad del Estado. Se incluía la renovación de licencias de aptitud para pilotar helicópteros.

Dispone de dos Escuadrones, uno dedicado a la enseñanza del curso básico de pilotaje de helicópteros y otro dotado con material adecuado a la práctica del vuelo instrumental;



En 1950 la Escuela de Especialistas se trasladó a León.

además, se realizan cursos de mecánico de mantenimiento de helicóptero.

El 19 de octubre de 1980 la Escuela de Helicópteros se despedía oficialmente del Aeródromo Militar de Cuatro Vientos, donde había permanecido 20 años, para trasladarse a su nueva sede en la Base Aérea de Granada, debido a encontrarse el espacio aéreo de Cuatro Vientos acosado por servidumbres

urbanísticas que no podían hacerse compatibles con la práctica del vuelo de una escuela.

En la Base Aérea de Granada se había creado el 24 de abril de 1980 el "Ala 78", en la que se integró la Escuela de Helicópteros que inició su nueva etapa, con el LX curso, el 2 de enero de 1981.

ESCUELA DE TRANSPORTE Y TRANSITO AEREO

Si inicialmente a las tripulaciones de los aviones de Transporte les bastaba con los conocimientos del vuelo instrumental, saber aprovechar todo tipo de ayudas —tanto radioeléctricas como las de infraestructura para carga y descarga— así como realizar el vuelo en cualquier condición meteorológica, pronto se vió que no era suficiente para cubrir todas las necesidades de una fuerza desplegada en el campo de batalla.

De esta manera nacieron las nuevas técnicas del Transporte Aéreo Militar (TAM), en las que se exponía cómo había que llevar las cargas hasta la misma línea del frente; lo que suponía vuelos a zona hostil, amenazados por medios antiaéreos cada vez más perfeccionados y eficaces, con exigencias de vuelos a baja cota y utilización de campos sin infraestructura apropiada.

Así surgió la necesidad de una preparación específica para las tripulaciones TAM que tenían que completar su plan de instrucción

CUADRO 1

MATACAN	ESC. VUELO SIN VISIBILIDAD	(11.07.39 a 28.01.46)
	ESC. SUPERIOR DEL VUELO	(28.01.46 a 6.07.56)
	ESC. BASICA DE PILOTOS	(27.08.54 a 18.05.63)
	ESC. DE POLIMOTORES	(29.04.63 a 18.05.63)
	ESC. CONTROL Y TRAFICO AEREO	(31.12.55 a 18.05.63)
	GRUPO ESCUELAS DE MATACAN (18.05.63 a 20.09.78)	{ ESCUELA DE POLIMOTORES ESCUELA BASICA DE PILOTOS AGA (29.06.72) ESC. CONTROL Y TRAFICO AEREO
	ESC. MIL. TRNSP. Y TRNS. AEREO (20.09.78 a 21.07.86)	{ BASE AEREA MATACAN ESCUELA POLIMOTORES ESC. CONTROL Y TRAFICO AEREO
	GRUPO ESCUELAS DE MATACAN (21.07.86 a)	{ ESCUELA DE TRANSPORTE ESC. TRANSITO AEREO 41 GRUPO

CUADRO 2. ESCUELAS DE VUELO

GRUPO DE ESCUELAS SUR	EL COPERO	Esc. Transformación Esc. Elemental nº1	(1.04.37 a 11.37) (1.04.37 a 12.07.55)	→ Ala C/8 nº 7
	CACERES	Esc. Elemental nº2	(1.04.37 a 23.08.37)	→ Se disolvió
	LAS BARDOCAS	Esc. Elemental nº1	(23.08.37 a 04.54)	→ Se disolvió
	JEREZ DE LA F.	Esc. Transf. y Direcc	(11.37 a 7.02.51)	→ Esc. Polimotores (7.02.51 a 07.63)
GRUPO DE ESCUELAS DE LEVANTE	SAN JAVIER	Esc. Trans. y Dirección	(12.09.39 a 28.07.43)	→ Acd. General del Aire
	ALCANTARILLA	Esc. Elemental nº1	(12.09.39 a 45)	→ Esc. Militar Parac.
	EL PALMAR	Esc. Elemental nº2	(12.09.39 a 45)	→ Esc. Suboficiales
ESC. TRIPULACION ESC. DE ESPECIALISTAS	MALAGA		(9.02.38 a 8.05.59)	→ Ala 27 Bom. lig.
ESCUELA DE CAZA	REUS MORON DE LA F.		(1.04.39 a 12.41) (12.41 a 21.07.56)	→ 23 Regimiento → Ala Caza nº5
ESCUELA DE REACTORES ALA 23 DE INSTR. DE CAZA Y ATAQUE	TALavera LA REAL		(10.12.53 a 18.03.87) (18.03.87 a)	
ESCUELA DE HELICOPTEROS	CUATRO VIENTOS		(22.08.60 a 29.10.80)	
	GRANADA	Esc. Elemental Ala 78	(05.56 a 03.70) (2.01.81 a)	→ CSAGA

con misiones de tipo táctico. Además, era necesaria la puesta a punto del personal que debía formar los grupos de unidades móviles de carga, supervisión de las mismas, mecánicos de sistema de lanzamiento, plegadores, etc.

Por O.M. de 20 de septiembre de 1978 se fusionaban la Base Aérea de Maticán, la Escuela de Polimotores y la Escuela de Control y Tráfico Aéreo bajo el nombre de "Escuela Militar de Transporte y Tránsito Aéreo".

GRUPO DE ESCUELAS DE MATACAN

El "41 Grupo", ubicado en la base Aérea de Zaragoza, se dedicaba a mantener la aptitud de vuelo a pilotos rectoristas que no estaban destinados en unidades de fuerzas aéreas.

La llegada a esa base de aviones "EF-18", con los que se iba a formar el "Ala 15", exigió la adaptación de la infraestructura de la Base Aérea de Zaragoza, estimándose incompatible la coincidencia del "41 Grupo" con el "Ala 31" de transporte y el "Ala 15" de caza.

En consecuencia, se ordenó (O.C. 2.11.86) que el "41 Grupo" se tras-

ladase a la Base Aérea de Maticán y que la Escuela Militar de Transporte y Tránsito Aéreo le prestase el apoyo necesario. El 15 de julio de 1986 tomaban tierra en Maticán los seis primeros aviones C-101, vanguardia de los 39 que estaba dotado el "41 Grupo".

ESCUELA DE ESPECIALISTAS

Esta Escuela estuvo instalada en Málaga, en un edificio que era propiedad de la Zona 20 de la Asociación General de Obreros de Ferrocarriles de España y que fue cedido a la Jefatura de Aviación.

Desde que inició su actividad, en febrero de 1938 hasta la paz, cursaron estudios tres promociones. Después se fueron introduciendo cambios, como la incorporación de las especialidades de montadores y electricistas y se aumentó la duración de ocho meses a dos cursos escolares; al finalizar el primer curso se les concedía el título de Ayudante de Especialista y la categoría de soldado de 1ª, obteniendo al finalizar el segundo curso el título de especialista y la categoría de cabo.

En 1950, la Escuela de Especialistas se trasladó al aeródromo de La Virgen del Camino (León), ini-

ciado su actividad con los alumnos de segundo curso de la 13ª promoción y del primer curso de la 14ª promoción, que habían efectuado los exámenes de ingreso en la escuela de Málaga.

Instalados en León, en 1951, los alumnos fotógrafos, así como los radiotelegrafistas y mecánicos radiotelegrafistas se disgregaron de esta escuela pasando los primeros al Servicio Cartográfico y Fotográfico que crearía su propia escuela, mientras que los otros se incorporaban a la Escuela de Transmisiones.

Tras los sucesivos cambios en los planes de estudios en la década de los años 60 la Escuela de Especialistas no convocó cursos durante un par de años. No obstante, la escuela salió del bache y ha proseguido su marcha hasta la actualidad.

CONCLUSION

Se ha intentado dar una visión general de la formación del personal de vuelo, desde la iniciación del Ejército del Aire —incluso anterior— hasta el momento actual, incluyendo una pincelada de los especialistas íntimamente ligados al vuelo y de los que algunos acreditan plaza en el medio aéreo. ■