

El Cuerpo de Ingenieros Aeronáuticos: técnica e ingeniería en el Ejército del Aire

FRANCISCO JAVIER ILLANA SALAMANCA,
Teniente Coronel Ingeniero Aeronáutico

La ingeniería aeronáutica ha estado siempre íntimamente ligada a la aviación militar española, ya en 1923, tanto la Aeronáutica Militar como la Naval enviaron oficiales al extranjero para adquirir conocimientos y titulación en esa, por entonces, joven rama de la ingeniería. Por fuerza tenemos que recordar que los forjadores de los primeros años de la aviación (Vives, Kindelán, Herrera, etc.) eran ingenieros militares que dieron un notable impulso a las actividades científicas de la naciente aviación. Así, en 1921, estaba funcionando el Laboratorio Aerodinámico de Cuatro Vientos, dotado del mayor túnel de ensayos de Europa, y que estaba bajo la dirección e impulso del Comandante Herrera. Unos años más tarde la Aviación Militar tenía previsto (con aprobación superior y créditos necesarios) la construcción, en Cuatro Vientos, de una Academia Militar para formar ingenieros; el gobierno, sin embargo, consideró oportuno crear una escuela civil (R.D. 29-IX-1928), llamada Escuela Superior de Aerotecnia, que se instaló en el edificio previsto para la militar. El primer director de la Escuela fue el Teniente Coronel Herrera, y durante los años 30 formó ingenieros aeronáuticos con un fuerte componente (más del 80%) de oficiales del Ejército y de la Armada.

Con estos antecedentes y el protagonismo que, en aquellos momentos, tenían los aspectos militares de la aviación, no es extraño que al crear el Ministerio del Aire se tratase de concentrar en éste las actividades de la ingeniería aeronáutica. Los legisladores que estructuraron

la aviación militar en aquellos años tenían una idea clara de cuál tendría que ser el papel del Cuerpo según se desprende de la lectura de las disposiciones legales de aquellos años. Con la llegada del 50 aniversario de la creación del Cuerpo podría ser un momento oportuno para escribir una crónica o historia de este medio siglo transcurrido. El autor, sin embargo, considera más sugestivo analizar aquellos hitos que marcaron lo que debería ser el Cuerpo como parte indisoluble de este Ejército del Aire que entonces comenzaba su andadura y obtener una visión general de sus raíces con su evolución a lo largo de estos años. El autor pide disculpas al lector por lo engorroso que pueda resultar la lectura del presente trabajo, dada la gran cantidad de citas a disposiciones legales, totalmente necesaria para lograr el objetivo propuesto.

CREACIÓN DEL CUERPO

Desde su origen, el Cuerpo de Ingenieros Aeronáuticos ha estado íntimamente ligado a la creación del Ejército del Aire, y en concreto, del Arma de Aviación. En efecto, organizado éste por Ley de 7 de octubre de 1939, en su artículo 3.º se indica que estará formado por el Estado Mayor General y las Armas, Cuerpos y Servicios siguientes:

- "Las Armas de Aviación y de Tropas de Aviación.
- El Cuerpo de Ingenieros Aeronáuticos.
- Los Servicios de Ingenieros, Intendencia, Sanidad, Jurídico, Eclesiástico e Intervención.

— Los Cuerpos Auxiliares de Especialistas y Oficinas".

Dado el carácter único de este Cuerpo, parece sugerir que se consideró desde un principio que ambos (Arma y Cuerpo) eran sustanciales al empleo del arma aérea: pilotos para operar el material e ingenieros como soporte técnico-científico del mismo. Curiosamente aparece un servicio de Ingenieros cuyas funciones podrían estar relacionadas, a similitud del Ejército de Tierra, con la realización de infraestructura militar.

Siguiendo la efervescencia legislativa de aquellos años, un Decreto de 15 de diciembre de 1939, crea el Cuerpo de IA, porque, según se menciona en el preámbulo a dicho Decreto: "El Ejército del Aire necesita el Cuerpo que, además de las funciones primordiales de investigar, proyectar, construir y entretener el material en vuelo, atienda a sus múltiples necesidades técnicas".

En los artículos posteriores se desarrollan las misiones (Cuadro 1), composición y reclutamiento. El Decreto confiere al Cuerpo responsabilidad total en las funciones y misiones asignadas, integrando en éste todas las técnicas relacionadas con el material de vuelo. Este afán fue enfatizado por el legislador cuando se indica (artículo 2.º) que el Cuerpo de IA, se compondrá de:

"De Generales, Jefes y Oficiales Ingenieros; de Ayudantes de Ingenieros asimilados a Jefes y Oficiales; de Oficiales, Suboficiales y Cabos especialistas; de las Unidades Tácticas de Ingenieros".

Es decir que, desde el especialista que realizaba funciones de mante-



Este histórico edificio situado en Cuatro Vientos albergó a la Escuela Superior de Acrotécnica (1930), Academia Militar de Ingenieros Aeronáuticos y en la actualidad Escuela de Transmisiones.

nimiento en primer escalón al ingeniero proyectista, todos pertenecían a un mismo cuerpo. Pensamiento totalmente coherente con la mencionada Ley de 7 de octubre que configuraba al Ejército del Aire con el Arma como espina dorsal y el Cuerpo de I.A. como soporte de la misma con cometidos de dirección y mando en los aspectos técnicos de apoyo al material de vuelo. Con el fin de asegurar el reclutamiento, en un cuerpo que se configuraba como esencial en el futuro Ejército del Aire, el mismo día (15 de diciembre de 1939) otro decreto crea la Academia Militar de Ingenieros Aeronáuticos, de la que hablaremos más adelante.

La formación de la Escala se convocó por orden de 21 de diciembre de 1939 y se resolvió por Ley de 17 de mayo de 1940. Estaba formada por 28 Jefes y Oficiales que cumplían los requisitos marcados por la Orden y que solicitaron el pase (Cuadro 2) desde sus Armas de origen. Número ciertamente exiguo para lo ambicioso del proyecto pero que, poco a poco, se iría incrementando con nuevas aportaciones y para 1944 estaba formado por 61 Generales, Jefes y Oficiales Ingenieros y 114 Ayudantes de Ingenieros.

MAESTRANZAS AÉREAS

El año 1940 consolidará legalmente una entidad unida entrañablemente al Cuerpo: Las Maestranzas Aéreas. Así, en una circular de

3 de abril de ese año se organiza la Dirección General de Material y señala que existirán siete Maestranzas Aéreas (Madrid, Sevilla, Albacete, Logroño, León, Baleares, Marruecos y Los Alcázares, ésta para hidros), cuyo Jefe será un Ingeniero Aeronáutico, situación que se mantiene en la actualidad en las tres que perduran (Madrid, Sevilla, Albacete). Los cometidos asignados a estos centros estaban en consonancia con la organización regional del Ejército del Aire, apareciendo una Maestranza como cabecera del servicio de entretenimiento del material de unidades aéreas estacionadas

en la Región Aérea correspondiente. Las Maestranzas se configuraban como organismos autónomos en su funcionamiento, tanto técnico como administrativo, y estaban ligados a la Sección de Servicios de Material de la mencionada Dirección de Material para recibir órdenes para desempeñar su cometido. Es de señalar que el Director de Material era un General del Cuerpo de I.A. con lo que se completaba, bajo la dirección del Cuerpo, el abanico del apoyo técnico a las actividades operativas del Arma. Además, de los cometidos señalados la citada circular, se asignaba a las Maestranzas otros como: recepción de material, almacenamiento, estadísticas de material, propuestas de baja y abastecimiento.

Al fin de completar el abanico legislativo de aquellos años es de señalar un Decreto de 14 de marzo de 1942, que regula y organiza el personal laboral de las organizaciones de material y, en especial, de las Maestranzas Aéreas. Era la intención del legislador no sólo disponer de un medio eficaz para dotar de personal laboral debidamente cualificado a los órganos de apoyo a la fuerza sino, además, proporcionar el Estado de centros de especialización de obreros aerotécnicos que pudieran ser, también, utilizados por la industria aeronáutica. Para ello se habían creado, por Ley de 30 de septiembre de 1939, las Escuelas de Aprendices en cada una de las Maestranzas que permitían efectuar el servicio militar como voluntario



Emilio Herrera Linares, ingeniero militar, auténtico forjador e impulsor de la Ingeniería Aeronáutica en España.

Cuadro 1

D. 15 diciembre 1939 (Ministerio del Aire).
INGENIEROS AERONAUTICOS.
Creación del Cuerpo

El Ejército del Aire necesita el Cuerpo que además de las funciones primordiales de investigar, proyectar, construir y entretener el material en vuelo, atienda a sus múltiples necesidades técnicas.

Artículo 1.º Se crea el Cuerpo de Ingenieros Aeronáuticos, cuyas misiones serán:

- a) Desarrollar los programas del Estado Mayor del Aire en su relación con la Ingeniería y movilización industrial aeronáutica.
- b) Investigación, experimentación, realización, entretenimiento, inspección y clasificación de primeras materias, aeronaves, motores, accesorios, elementos de combate y navegación aérea, instalaciones de meteorología y protección de vuelo y entretenimiento de automóviles.
- c) Proyecto, realización, inspección y entretenimiento de las obras necesarias en la red general de Infraestructura aérea y en las redes de transmisiones y comunicaciones propias del Ministerio del Aire.
- d) Dirección de los establecimientos experimentales, industriales y de enseñanza correspondiente.
- e) Mando de las Unidades tácticas del Cuerpo de Ingenieros Aeronáuticos.

durante un período de tres años, de los cuales dos eran de formación técnica en la escuela y otro trabajando en calidad de obrero. El personal obrero quedaba así formado por los soldados-obreros (personal eventual) y el Cuerpo Pericial Aeronáutico (personal permanente). La necesidad e importancia que este personal podría tener estaba muy clara en la mente del legislador que, incluso (Art. 17), "disfrutará de consideración militar, correspondiente a los siguientes grados y denominaciones:

Obrero afiliado, consideración de Sargento.

Jefe de Grupo, consideración de Brigada.

Jefe de Sección, consideración de Alférez.

Maestro de Taller, consideración de Teniente.

Maestro Jefe, consideración de Capitán".

El Ejército del Aire contaba así con una legislación avanzada que le permitía no sólo reclutar su propio personal técnico sino, además, surtir a la naciente industria aeronáutica.

REORGANIZACIÓN. LA LEY DE 6 DE NOVIEMBRE DE 1942

Como hemos indicado, la Ley de 15 de diciembre de 1939, confería al Cuerpo funciones técnicas relacionadas con todas las actividades del Ejército del Aire. La experiencia parece que aconsejó especializar a los Ingenieros Aeronáuticos en sus funciones primordiales ("investigar, proyectar, construir y entretener el

material en vuelo") y así la LEY DE 6 DE NOVIEMBRE DE 1942 reorganiza el Cuerpo ya que...

"En el tiempo transcurrido se ha hecho sentir la necesidad de recti-

Cuadro 2

LEY DE 17 DE MAYO DE 1940 por la que se designan los Jefes y Oficiales que han de constituir la Escala inicial del Cuerpo de Ingenieros Aeronáuticos del Ejército del Aire

ARTÍCULO sexto. — La Escala inicial del Cuerpo de Ingenieros Aeronáuticos se formará con los Jefes y Oficiales y por el orden que a continuación se expresan:

Teniente Coronel don Vicente Roa Miranda.
Teniente Coronel don José Martín-Montalvo y Gurrea.
Comandante don Carmelo de las Morenas Alcalá.
Comandante don Francisco Arranz Monasterio.
Comandante don Francisco Lozano Aguirre.
Teniente Coronel don Manuel Sierra Bustamante.
Teniente Coronel don Antonio Núñez Rodríguez.
Comandante don Rafael Araújo Acha.
Comandante don Juan Martínez de Pisón.
Comandante don Antonio Pérez Marín.
Comandante don José Luis Servel López Altamirano.
Comandante don Vicente Sintés Fábregas.
Comandante don José Pazó Montes.
Comandante don Tomás Moyano Araiztegui.
Comandante don Florencio Becerril Peigneux.
Comandante don Federico Noreña Echevarría.
Capitán don Pedro Huarte Mendicoa.
Teniente Coronel don Felipe Lafita Babio.
Capitán don Ramón Bustelo Vázquez.
Comandante don Luis Azcárraga Pérez Caballero.
Comandante don José Manuel Cavanilles Riva.
Teniente Coronel don Luis Arias Martínez.
Capitán don Agustín Medina y Fernández de Castro.
Capitán don José Díaz Rodríguez.
Capitán don Federico Fernández Bobadilla.
Capitán don Antonio Urioste Haya.
Comandante don Alfredo Castro Girona.
Capitán don Miguel Guinea Elorza.

ficar alguna de las orientaciones iniciales, circunscribiendo las actividades del Cuerpo a lo específicamente aeronáutico y utilizando para los demás servicios técnicos de este Ejército a personal de otras procedencias, al cual, si no perteneciese ya a Institutos armados, habría que procurarle una situación militar adecuada en la Escala de Complemento de Ingenieros".

Es decir, la experiencia aconsejaba la utilización de técnicos en otras ramas de la ingeniería que pudiesen dar soporte a los servicios (armamento, transmisiones, etc.) y dedicar los recursos del Cuerpo de I.A. a lo específicamente aeronáutico. Este personal técnico entraría en la Escala de Complemento del Cuerpo, con lo que el legislador enfatizaba, de esta forma, la importancia de la ingeniería aeronáutica.

Los Artículos 1 y 2 de esta Ley (Cuadro 3) indican las misiones del Cuerpo, dedicándose el primero a enumerar las peculiares y el segundo a señalar que también recaerán en el Cuerpo la Dirección de los servicios técnicos "en la medida que aconsejen las necesidades de personal y según convenga a su mejor empleo".

Comparando las misiones asignadas por la Ley de 15-XII-1939 y las resultantes de la reorganización, vemos que se trata de dar una orientación al Cuerpo para:

a) Hacer énfasis en la aeronáutica aplicada, desapareciendo cometidos de investigación y poniendo especial énfasis en el "ensayo técnico-experimental en tierra y en el aire".

b) En consonancia con los cometidos del Ministerio del Aire se daban al Cuerpo las misiones relacionadas con la "organización, desarrollo e inspección" de la industria aeronáutica.

c) Se hace hincapié en el mantenimiento del material en vuelo, dando facultades de Dirección y Mando de "Maestranzas y Establecimientos" relacionados con "inspección, entretenimiento y reparación" de este material.

d) Desaparecen como misiones peculiares las relacionadas con la infraestructura aérea y las transmisiones. Quedando éstas englobadas en las generales indicadas en el artículo 2.º.

e) Se hace énfasis en la formación del personal técnico especialista.

El reclutamiento y formación científica, militar y aeronáutica estaba a cargo de la Academia Militar de Ingenieros Aeronáuticos (creada por Decreto de 15 de diciembre de 1939).

Otro aspecto importantísimo de esta Ley son las disposiciones relativas a la Escala de Complemento. Como hemos indicado, la intención del legislador era dedicar a los Ingenieros Aeronáuticos a las tareas genuinas de su especialidad, por lo que era necesario disponer de una herramienta que permitiese contar con técnicos y titulares en otras especialidades que, aunque no eran típicamente aeronáuticas, sí se consideraban esenciales para el funcionamiento del Ejército del Aire. Para ello se habilitó la Escala de Complemento de Ingenieros, en la que tenían cabida "Ingenieros civiles, Arquitectos y Licenciados en Ciencias que cumplan en la Academia Militar las condiciones que se determinen". Es decir, se abría el cuerpo a todo tipo de titulaciones y se encargaba a la Academia Militar de Ingenieros Aeronáuticos la transformación y formación de estos titulados para cubrir las necesidades peculiares del Ejército del Aire. El legislador, sin embargo, quiso dejar claro el protagonismo de la técnica aeronáutica y así determina que para alcanzar el grado de coronel, en esta Escala, era necesario poseer el título de Ingeniero Aeronáutico. A pesar de lo completo y racional de esta disposición, es necesario señalar, que no fue nunca muy utilizada; así, por ejemplo, los servicios técnicos (transmisiones, armamento, etc.) prefirieron contratar titulados civiles para cubrir sus necesidades.

La Ley cubre también otro apartado que creemos importante: la formación de personal técnico. Ya hemos dicho en el apartado anterior cómo se realizaba la de Maestranzas, en el caso de los especialistas militares el artículo 10 dice:

"La formación de los Especialistas técnicos del Ejército del Aire y la Dirección de las Escuelas correspondientes, estarán a cargo de Jefes del Cuerpo de Ingenieros Aeronáuticos".

Por último indicaremos que esta Ley cubría, además, otros aspectos relacionados con la composición, situaciones militares, escala de ayudantes, título de doctor ingeniero, etcétera, que completan todo lo relacionado con el personal, técnico y



Vicente Roa Miranda, número uno en la Escala inicial del Cuerpo de Ingenieros Aeronáuticos.

militar, que regularían la actuación del Cuerpo.

Si nos hemos detenido para estudiar con detalle la LEY DE 6 DE NOVIEMBRE DE 1942, es por un

Cuadro 3

Ley 6 de noviembre 1942 (Jefatura del Estado).
INGENIEROS AERONAUTICOS.
Reorganiza el Cuerpo

ARTICULO 1.º Las misiones peculiares del Cuerpo de Ingenieros Aeronáuticos, serán las siguientes:

- a) Asesoramiento técnico de los Estados Mayores y demás autoridades del Aire.
- b) Investigación e información aeronáutica nacional y extranjera, tanto en el orden científico, como en el técnico.
- c) Estudio, proyecto, comprobación y ensayo técnico experimental en tierra y en el aire, de los prototipos de material aéreo.
- d) Normalización de este material.
- e) Organización, desarrollo e inspección de la Industria aeronáutica.
- f) Movilización industrial aeronáutica.
- g) Adquisición, recepción y distribución del material.
- h) Dirección y mando de las Maestranzas y Establecimientos adscritos al Servicio de Material, Inspección, entretenimiento y reparación del material en vuelo.
- i) Formación e instrucción del personal facultativo, técnico especialista, auxiliar y obrero.

Art. 2.º Re caerá también en el Cuerpo de Ingenieros Aeronáuticos, en la medida que aconsejen las necesidades de personal y según convenga a su mejor empleo, la dirección e inspección de los diversos Servicios técnicos, que se constituyan en el Ejército del Aire.

hecho que creemos importantísimo: "ESTA LEY CONSTITUYE TODAVIA LA LEGISLACION BASICA Y SUSTANCIALMENTE VIGENTE, POR LA QUE SE REGULAN LAS MISIONES DEL CUERPO DE INGENIEROS AERONAUTICOS". Disposiciones legales posteriores sólo han reorganizado la Escala de Ayudantes (Ley 227/1963, de 28 de diciembre) y la denominación del Cuerpo y Escalas (Decreto 2.911/1971, de 25 de noviembre), pero sin variar sustancialmente el contenido de la mencionada Ley que está, en estos momentos todavía en vigor, ya que "las leyes sólo se derogan por otras leyes posteriores y no prevalecerá contra su observancia el desuso, ni la costumbre ni la práctica en contrario".

LA ACADEMIA MILITAR DE INGENIEROS AERONAUTICOS. EL TÍTULO FACULTATIVO DE INGENIERO AERONÁUTICO

La Ley de creación del Cuerpo señalaba que, una vez constituidas las Escalas iniciales, se nutrirá de los alumnos que terminen sus estudios en la Academia de Ingenieros Aeronáuticos. Efectivamente un Decreto fechado el mismo día, 15 de diciembre de 1939, crea la mencionada Academia con dos objetivos diferenciados. Por un lado el reclutamiento y la formación científica, militar y aeronáutica de la oficialidad profesional del Cuerpo de Ingenieros Aeronáuticos y, además, "dar el título facultativo de Ingeniero Aeronáutico" en detrimento de la Escuela Superior de Aerotecnia, que quedaba relegada a cursos de doctorado y especialidad. En esta doble función (como academia militar y entidad expedidora de títulos académicos) estaba el germen de su desaparición efectiva quince años después.

En el preámbulo de esta Ley el legislador razona las circunstancias que justifican esta situación. En primer lugar la creación del Cuerpo obligaba a organizar un centro de estudios y prácticas "al mismo tiempo que forma la oficialidad profesional del Cuerpo, dé las enseñanzas necesarias a los ayudantes de Ingenieros, logrando así la unidad de doctrina y compenetración que debe existir entre los que componen su mismo Cuerpo", para a continuación indicar que "aunque entre las

actividades propias del Ingeniero Aeronáutico predominen las que tienen carácter militar (estamos al comienzo de la Segunda Guerra Mundial), debe facilitarse la obtención del título a los hombres civiles que quieran dedicarse a esta profesión".

La Academia comenzó su andadura bajo la dirección del Coronel (I.A.) Don José Martín-Montalvo y Gurrea, ingresando las primeras promociones (tanto de ingenieros como de ayudantes) en 1940. Los cursos académicos eran cinco y uno de prácticas, para los ingenieros y, tres, para los ayudantes (uno común y dos de especialidad). En el plan de estudios se ponía un especial énfasis en la formación aeronáutica, así se señala que los alumnos "realizarán durante el período escolar y de prácticas toda clase de vuelos de servicio, tanto militar como científica" y "les será deparada ocasión para adquirir el título de piloto militar".

podía considerarse como una "militarización" de la ingeniería aeronáutica, empezó a reconsiderarse poco después. Así un Decreto de 1 de febrero de 1946 (todavía también hoy vigente) determina y concreta las facultades del título de Ingeniero Aeronáutico (Cuadro 4), con independencia de la pertenencia o no al cuerpo militar y unos años más tarde (Decreto de 27 de febrero de 1948), restablece las funciones de la Escuela Superior de Aerotecnia, facultándola para otorgar el título de Ingeniero Aeronáutico. Escuela que, a partir de 1949, y con el nombre de Escuela Especial de Ingenieros Aeronáuticos, dependerá del Ministerio de Educación Nacional, e inicia sus actividades en el curso 1949-1950, indicándose (Decreto de 12 de enero de 1949) que "a medida que la Escuela vaya estableciendo por cursos sus enseñanzas, estos dejarán de darse en la Academia Militar". Realmente esto podía haber significado que la Militar

cediendo con la primera promoción de la Especial.

La Academia Militar continuó en su labor de formación para los Ayudantes hasta que, oficialmente, el Decreto 3.657/1965, de 9 de diciembre, la suprimió. En el preámbulo de éste se indica que "la misión de la Academia Militar de Ingenieros Aeronáuticos ha quedado reducida a la adaptación técnica de dichos titulados a las peculiaridades del Ejército del Aire, lo que hace que hayan desaparecido las razones fundamentales que determinaron la existencia con carácter permanente de esta Academia Militar". Razonamiento que no deja de resultar, por lo menos paradójico, ya que, a partir de 1955, la convocatoria para el Cuerpo es realizada por la Dirección General de Instrucción. Esta, durante la década 1955-1965, convocó 455 plazas, de las cuales sólo fueron cubiertas 26. Es decir, el Ejército del Aire, tenía ya un grave problema de reclutamiento en los ingenieros

Cuadro 4

Decreto de 1 de febrero de 1946 TÍTULO FACULTATIVO DE INGENIERO AERONAUTICO

ARTICULO primero. El título de Ingeniero Aeronáutico es la garantía oficial de los conocimientos y competencias respecto a la ciencia aeronáutica y estudios relacionados con la navegación aérea, y faculta a sus poseedores para el ejercicio de las funciones que les competen en la forma que señalan los artículos siguientes.

Artículo segundo. Por ser funciones genuinas de la técnica aeronáutica, el título de Ingeniero Aeronáutico es el único que faculta para el ejercicio de las misiones siguientes:

a) Proyecto, comprobación, ensayo técnico-experimental en tierra, mar y aire, de los modelos y prototipos de material aéreo destinado al Estado o servicios públicos, comprendiendo dicho material las aeronaves, aeromotores y cualquier medio de propulsión y transporte a través del aire.

b) La dirección, organización y realización de las instalaciones experimentales oficiales para la investigación del citado material aéreo, así como la información y normalización concernientes al mismo, todo ello con las colaboraciones que se consideren convenientes.

c) El asesoramiento técnico e informes relacionados con el material aéreo a Autoridades y Entidades oficiales o particulares que lo soliciten.

d) La expedición de certificados de navegabilidad, inspección y revisiones periódicas o extraordinarias del material específicamente aeronáutico, así como de

toda clase de peritaciones realizadas con el mismo y cualquiera que sea la causa que las determinen.

e) La inspección de la fabricación en las industrias que dedican sus actividades fundamentales a la construcción o reparación del material aéreo, o fabricación de sus elementos, con carácter oficial.

f) La dirección técnica y ejercicio de las funciones y cargos de técnica genuinamente aeronáutica de los establecimientos industriales, de carácter oficial o subvencionados, dedicados fundamentalmente a la construcción, entretenimiento o reparación del material aéreo de todas clases.

g) Los proyectos técnicos de conjunto y de las instalaciones especiales que se consideren esenciales, así como la inspección correspondiente, todo ello relativo al material para líneas aéreas, aeropuertos y aeródromos de todas las categorías, incluyendo las pistas y dispositivos de salida y llegada, obras de infraestructura, instalaciones de balizamiento, iluminación, comunicaciones y demás servicios auxiliares de aquéllos.

h) Los proyectos técnicos de conjunto relativos a las instalaciones de las redes, elementos y servicios de protección de vuelo, así como la inspección correspondiente.

i) La dirección de la enseñanza técnica relacionada con las materias de competencia del Ingeniero Aeronáutico y la formación e instrucción del personal técnico auxiliar. ●

Realmente el planeamiento inicial era inmejorable, sin embargo nunca funcionó adecuadamente. De hecho un alto porcentaje (el 50% en las últimas promociones) de ingenieros obtenían el pase a supernumerario o la baja en el Ejército nada más finalizar sus estudios y logradas las estrellas de oficial. El planeamiento bicéfalo de la Academia Militar, como centro de formación militar y expendedora de títulos civiles, que

dejaría de convertirse en una escuela de ingeniería para continuar lo que creemos debería haber sido su función genuina y quedó establecida en el Decreto de Reorganización, "reclutamiento y formación científica, militar y aeronáutica" del personal del Cuerpo. No fue así y, para los ingenieros, la última promoción ingresó en 1948 (sólo ocho años después de hacerlo la primera) y finalizó sus estudios en 1954, coin-

(para los ayudantes, afortunadamente la Academia Militar siguió proporcionando promociones hasta esa fecha), pero parecía que realmente no tuviera necesidad de ellos y así de un plumazo suprimió un Centro de formación de técnicos. Situación, por cierto, muy distinta en los otros Ejércitos, ya que en 1964 (Decreto 3.058/64) se constituyeron como Escuelas Técnicas Superiores, la Politécnica del Ejército

Cuadro 5

COMPOSICION DEL CUERPO DE INGENIEROS AERONAUTICOS

DECRETO 15-XII-1939

Artículo segundo.— El Cuerpo de Ingenieros Aeronáuticos se compondrá:

— De Generales, Jefes y Oficiales Ingenieros, de Ayudantes de Ingenieros asimilados a Jefes y Oficiales, de Oficiales, Suboficiales y Cabos especialistas, de las Unidades Tácticas de Ingenieros.

LEY 11-XII-1942

Artículo tercero.— El Cuerpo de Ingenieros Aeronáuticos del Ejército del Aire estará integrado por los siguientes elementos:

- a) La Escala Activa de Ingenieros Aeronáuticos, compuesta de Generales, Jefes y Capitanes.
- b) La Escala de Complemento de Ingenieros, con categorías desde Alférez hasta Coronel.
- c) La Escala Activa de Ayudantes, con las categorías de Ayudantes de Tercera, de Segunda, de Primera y Ayudante Jefe, asimilados respectivamente a los empleos de Alférez, Teniente, Capitán y Comandante.
- d) La Escala de Complemento de Ayudantes con las mismas categorías.
- e) La Escala del Cuerpo Pericial, con las categorías consignadas en el Decreto de 14 de marzo de este año, correspondientes a las comprendidas desde Sargento hasta Capitán, ambas inclusive.
- f) Las Unidades del Servicio de Material y de Protección de Vuelo.
- g) Las Unidades de Soldados-obreros afectas a las Maestranzas.

DECRETO 2.911/1971, DE 25 DE NOVIEMBRE

Artículo primero.— El Cuerpo de Ingenieros Aeronáuticos estará constituido por las siguientes Escalas:

- Escala de Ingenieros Aeronáuticos.
- Escala de Ingenieros Técnicos Aeronáuticos.

y la de Ingenieros de Armas Navales. Quizás el entorno histórico (tratado con los EE.UU.) que supuso una fuerte influencia doctrinal de la USAF (por ejemplo ausencia de ingenieros militares en sus unidades, etcétera) influyó en esta situación.

Entendemos, desde la perspectiva de hoy, que la desaparición de la Academia Militar tuvo repercusiones graves en la función técnica dentro del Ejército del Aire. Por un lado desapareció esa "unidad de doctrina y compenetración" entre las dos escalas del mismo cuerpo (superior y técnica), por otro lado se dejó en manos de la Universidad, con sus planes de estudios peculiares, la formación técnica del personal del Cuerpo de Ingenieros que, como la experiencia ha demostrado, no tenía por qué ser la más adecuada a las necesidades de ingeniería aplicada y de gestión del Ejército del Aire y, por último, dejaba sin resolver el problema del reclutamiento.

COMPONENTES DEL CUERPO

De acuerdo con la filosofía integradora que hemos comentado, la Ley de Reorganización del Cuerpo enumera (Cuadro 5) los componentes del mismo desde los soldados-obreros afectos a las Maestranzas a la Escala Activa de Ingenieros. Esta

Ley es, en 1963, modificada por otra (227/1963), que se limita a reorganizar la Escala de Ayudantes, dándoles con toda justicia, empleo de militares efectivos en vez de asimilados y, por último, por el Decreto 2.911/1971, de 25 de noviembre, que en su artículo primero dice:

"El Cuerpo de Ingenieros Aeronáuticos estará constituido por las siguientes Escalas:

- Escala de Ingenieros Aeronáuticos.
- Escala de Ingenieros Técnicos Aeronáuticos".

Sin entrar en profundidades de cómo una disposición legal (Decreto)

Cuadro 6

Ley 17/1989: COMETIDOS DEL CUERPO DE INGENIEROS DEL EJERCITO DEL AIRE

ARTICULO veinticinco.— Los miembros del Cuerpo de Ingenieros del Ejército del Aire, agrupados en una Escala Superior, tienen como cometidos el asesoramiento, aplicación, estudio e investigación en materias técnicas propias de sus especialidades en el ámbito del Ejército del Aire, así como en el de otros organismos del Ministerio de Defensa y de los organismos autónomos adscritos al mismo. También desarrollan cometidos de dirección en el ámbito de sus competencias.

puede modificar una Ley, esta es la composición actual del Cuerpo de Ingenieros Aeronáuticos.

EPILOGO DEL CUERPO DE INGENIEROS AERONAUTICOS

Con la entrada en vigor el próximo 1 de enero de 1990 de la Ley 17/1989, de 19 de julio (Reguladora del Régimen del Personal Militar Profesional), desaparece el Cuerpo de Ingenieros Aeronáuticos. De sus dos actuales Escalas, los Ingenieros Superiores se integrarán en el Cuerpo de Ingenieros del Ejército del Aire y la Escala de Ingenieros Técnicos es declarada a extinguir.

Los cometidos asignados por la referida Ley 17/1989 (Cuadro 6), son comunes a los de los correspondientes a los dos Ejércitos y sin referencias específicas al hecho diferenciador aeronáutico. Con ello, creemos, que se trata de dar entrada a otras especialidades técnicas (situación que como hemos visto no es nueva y estaba contemplada en el Decreto de creación del Cuerpo) que reconocemos muy necesarias para el Ejército del Aire. Pero, no olvidemos, que el Arma del Ejército del Aire es el Arma Aérea y, con ella, la aeronave, o expresado más adecuadamente el "Sistema de Armas". Consecuentemente la ingeniería aeronáutica será elemento imprescindible y protagonista en el futuro Ejército del Aire. Por otro lado no olvidemos que el título de Ingeniero Aeronáutico es el único que faculta (Cuadro 4) para funciones que competen con la ciencia aeronáutica y el Ejército del Aire, se verá obligado a reclutar sus miembros de las Escuelas Civiles o crear su propia Escuela (al igual que han hecho los otros Ejércitos), para "el reclutamiento y la formación científica, militar y aeronáutica" del personal de Ingenieros.

Por consideraciones de cometidos y composición, no es posible trazar una línea continua con el Cuerpo de la Ley 17/1989. Desaparece, así, el Cuerpo de Ingenieros Aeronáuticos, que nació, porque "El Ejército del Aire necesita el Cuerpo que además de las funciones primordiales de investigar, proyectar, construir y entretener el material de vuelo, atienda a sus múltiples necesidades técnicas". Hoy, cincuenta años más tarde, estas consideraciones continúan siendo válidas. ■