

EJÉRCITO DEL AIRE 75º Aniversario

Volar fue para el hombre un deseo milenariamente insatisfecho, una ilusión constantemente renovada y una esperanza jamás abandonada. Volar era la gran tentación, por eso Satanás tienta a Jesús para que salte desde lo más alto del templo de Jerusalén. Pero el hombre si cayó en la tentación; fiándose de su habilidad y no de la intervención angélica. Dicen que el primer aeronauta fue un compatriota nuestro: el filósofo, médico y poeta hispano-árabe Abdul-Kassin Abbas ben Firnas, allá por el año 875. Después vinieron otros; muchos otros. A todos no les faltó en su imaginación hacer realidad un maravilloso ensueño. Cervantes, que nos dejó el inmortal vuelo de D. Quijote a lomos de “Clavileño”, nos cuenta también en el Persiles, cómo una mujer se lanzó al vacío desde una torre, sirviéndole de campana y de alas, sus vestidos; de tal suerte que “la puso de pie en el suelo sin daño alguno” y, añade: “cosa posible, sin ser milagro”.

Posibilidad hecha realidad –sin ser milagro– el 17 de diciembre de 1903 (ayer se cumplieron 111 años) en Kitty Hawk (Carolina del Norte), cuando un biplano de alas de perfil delgado, doble timón de altura en la proa, patines como tren de aterrizaje, construido por los hermanos Orville y Wilbur Wright (foto 1), voló durante 32 segundos y desplazándose 36 metros. Con tan modestos comienzos se iniciaba una extraordinaria e increíble aventura que ha permitido al hombre poner sus pies en la Luna; volar a velocidades supersónicas o ganar la carrera al sol.

El mundo en el que iba a nacer la aviación coincide exactamente con el comienzo del siglo XX. Es un periodo que nos lo pintan como un mundo feliz y optimista, en el que se registraron multitud de descubrimientos. A diferencia de los países industrializados: Francia, Estados Unidos, Inglaterra o Alemania en los que la aviación fue promovida por personal civil, en España correspondió, casi exclusivamente, al estamento militar el desarrollo aeronáutico. El coronel Vives (foto 2), jefe del Servicio de Aerostación y el capitán Kindelán (foto 3), después de estudiar por Europa el potencial militar de dirigibles y aeroplanos, recomendaron la adquisición de unos y otros.

Su informe de 1909 fue lo suficientemente convincente para que, dos años después, el ministerio de la Guerra aceptara su sugerencia de adquirir los primeros aviones. Pilotos españoles y aviones extranjeros, constante que continúa en nuestro Ejército del Aire. Con estos antecedentes nos adentramos en la génesis de la Aeronáutica Militar Española, sin pretender dar ninguna lección de historia, pero no hay más remedio que suministrar un marco de referencia en el que poder encajar cuantas cosas se digan; aunque éstas sean tan poco sugestivas como nombres y fechas.

La Real Orden de 2 de abril de 1910 marca un hito en el camino hacia la creación de la Aviación Militar al citar, por primera vez, “los servicios de aerostación, aeronáutica y aviación”, asignando esta competencia al Cuerpo de Ingenieros Militares y comisionando al capitán Kindelán a París para adquirir “tres aeroplanos con destino a Ceuta y Melilla”. Siendo elegidos los Henri Farman (foto 4) de gran envergadura (16,5 m) y escasa potencia (50 cv). Por estas fechas comenzó a construirse el aeródromo de Cuatro Vientos como centro de experimentación y escuela de pilotos, en el que se mantiene la más antigua torre de control de Europa y que puede ser visitada actualmente.

Así que bajo la tutela del Cuerpo de Ingenieros se gestó la Aviación Militar Española con la creación, el 28 de febrero de 1913, del Servicio de Aeronáutica Militar, dividido en dos ramas: Aerostación y Aviación, con sede en Guadalajara la primera y en Cuatro Vientos la segunda. Como jefe del Servicio fue designado el coronel Pedro Vives Vich; de la rama de Aerostación el comandante Antonio Cué Vidaña y de la de Aviación, el capitán Alfredo Kindelán Duany. Cabe por tanto afirmar, que Kindelán fue el primer piloto militar español, título obtenido el 19 de mayo de 1913, seguido del Infante Don Alfonso de Orleans (foto 5), procedente de infantería que lo había obtenido en Francia y a quien tanto debe la aviación militar española. Fue su esposa, Doña Beatriz de Sajonia que, como egiptóloga y buena dibujante, se inspiró en las alas desplegadas de la diosa *Maat* (foto 6) para diseñar el emblema de la aviación militar.

Para finales de 1913 ya existían 30 aviones con 43 pilotos de los que 14 procedían de Ingenieros, 8 de Infantería, 6 de Caballería, 3 de Estado Mayor, 2 de Artillería, otros 2 de Sanidad, 1 de Intendencia, otro de la Guardia Civil y 6 de la Armada que muy pronto actuarían en misiones de combate en Marruecos, para someter a las cabilas rebeldes.

El Alto Comisario en Marruecos, general Marina emprendió una serie de acciones con la ayuda del Servicio de Aeronáutica; los aerosteros con los globos *Saturno*, *Neptuno* y *Sirio* y los aviadores con doce aviones: Farman, Nieuport y Lohner. La escuadrilla se desplazó por ferrocarril desde Madrid hasta Algeciras y desde allí, en barco, hasta Ceuta (foto 7). Los vuelos reconocimiento empezaron enseguida y, en uno de ellos, resultaron heridos el teniente piloto Ríos Angueso y su observador, el capitán Manuel Barreiro. Era la primera sangre derramada por aviadores españoles. Ambos oficiales fueron condecorados con la Cruz Laureada de San Fernando; las dos primeras que conseguía el Servicio de Aeronáutica Militar.

En el curso de las operaciones que siguieron, el avión tripulado por los capitanes Barrón y Cifuentes realizó, el 17 de diciembre de 1913, el primer bombardeo específicamente aéreo de la historia aeronáutica mundial, al utilizar bombas de diseño especial para la aviación y rudimentarios visores, adquiridos por Don Alfonso de Orleans en Alemania. Para el desarrollo de las operaciones se utilizaron los aeródromos de Sania Ramel en Tetuán; el de Arcila y el de Zeluán, a unos 24 kilómetros de Melilla (Conocidos, tal vez, por algunos de Vds.).

Cuando la guerra europea tocaba a su fin, una Real Orden de 19 de julio de 1918, creaba en el Ministerio de la Guerra la Dirección de Aeronáutica al mando de un oficial general, con lo que el Servicio de Aeronáutica se independizaba del Cuerpo de Ingenieros. Por esa época los aviadores de todo el mundo tenían ideas poco claras, pero firmes, sobre el porvenir de la aviación y muy especialmente en el ámbito militar. El punto clave de la doctrina era el de que si la aviación tenía capacidad suficiente para obligar a capitular a un enemigo sometido a un incesante bombardeo. Este pensamiento – que se apartaba de la doctrina tradicional de Clausewitz– no era aceptado fácilmente por los militares conservadores. Fueron años de intensa reflexión a lo largo de los cuales se establecieron las bases doctrinales de la fuerza aérea que se habían poner en práctica durante la II Guerra Mundial.

El renacer de la aviación española tuvo lugar en el periodo comprendido entre el final de la Gran Guerra y el desembarco en Alhucemas. Se crearon cuatro zonas con la denominación de Bases Aéreas que tenían cabecera en Madrid, Zaragoza Sevilla y León. En Cuatro Vientos se crearon la escuela de observadores y de mecánicos y, en Los Alcázares, la de ametralladores y bombarderos. Con todo este esfuerzo la autonomía de la organización aeronáutica iba consolidándose y a ello contribuyó la Real Orden de 7 de diciembre de 1920, por la que se nombraba Patrona de la Aeronáutica Militar a Nuestra Señora de Loreto, siguiendo la orientación marcada por el papa Benedicto XV que declaró y constituyó como Patrona de todos aeronautas del mundo, celebrándose su festividad el 10 de diciembre (foto 8). (Explicar casa de Nazaret).

Annual. Se constituyen las Fueras Aéreas de Marruecos.

Buena falta iba a hacerle falta al general Fernández Silvestre estas Fuerzas. Su acometida le había situado frente a la cabila de los Beni-Urriaguel, acaudillada por el alma de la rebelión: Sidi Mohamed Abdel-Krim el Jabati. Comenzaba la tragedia. Los errores cometidos eran de bulto. Lo que pasó después es bien conocido. Nunca, ni en las horas más tristes de América, había sufrido nuestro Ejército tan tremenda humillación. Las escasas fuerzas aéreas disponibles colaboraron para restablecer la dignidad y prestigio de España. A ello contribuyeron los De Havilland de Zeluán, escuadrilla que se perdió al caer el aeródromo en manos del enemigo. En defensa de este campo de aviación se distinguió notablemente el soldado Francisco Martínez Puche, que perdió la vida y ganó la Cruz Laureada de San Fernando, la tercera que se concedía a un miembro de la Aviación Militar (foto 9).

Una de las primeras medidas del gobierno Maura fue solicitar de las Cortes la urgente aprobación de un crédito de 5.700.000 pts. Para adquirir material aéreo, propuesta defendida por el ministro de la Guerra, don Juan de la Cierva. Con esta aportación y con la de una suscripción popular se compraron cerca de 40 aviones De Havilland. Todas las provincias rivalizaron en generosidad y los aviones adquiridos por cada una de ellas llevaban su nombre; la suscripción se inició en Murcia, provincia natal del ministro (foto 10).

Al prepararse el desembarco de Alhucemas las escuadrillas habían recibido biplanos de reconocimiento y bombardeo Breguet, De Havilland, Bristol y Ansaldo y tres hidros Savoia con base en El Atalayón, quedando constituidas las Fuerzas Aéreas de Marruecos por las siguientes unidades:

Grupo 1º (Tetuán): dos escuadrillas de Breguet *14*, al mando del capitán Pastor Velasco.

Grupo 2º (Larache): con la misma composición, al mando accidental de capitán Matanza Vázquez.

Grupo 3º (Melilla) tres escuadrillas de De Havilland *DH4*, al mando del capitán González Gallarza.

Grupo 4º (Melilla) dos escuadrillas de Bristol *F.2B*; una con De Havilland *DH9* y otra de Martinsyde, al mando de capitán Moreno Abella.

Base de Hidros (Mar Chica) una escuadrilla de Savoias *S16*, al mando del capitán White Santiago.

Y por estas fechas, en la península, entraron en servicio los aeródromos de Getafe, Los Alcázares, Vitoria, Barcelona, Logroño, Burgos, Alcalá de Henares y Granada.

Con Kindelán como jefe de las Fuerzas Aéreas de Marruecos llegó la noticia que llenaría de satisfacción a todos los aviadores, por Real Decreto de 15 de septiembre de 1922 se concedía “la Bandera Nacional reglamentaria en los Cuerpos de Infantería”, al Servicio de Aviación y el Estandarte al de Aerostación. Días después, el 3 de noviembre, una Real Orden otorgaba la Medalla Militar colectiva al Grupo de Escuadrillas de Melilla y la individual a los capitanes: Carrillo, Moreno Abella, Saenz de Buruaga, Llorente, Barberán, Franco, Ortiz y González Gallarza.

España, absorbida por la guerra de Marruecos no había participado en los grandes raids aéreos, sin embargo los aviadores ardían en deseos de incorporarse a esa gran aventura. Así que el gobierno autorizó en 1925, tres grandes vuelos que tenían como destino: Buenos Aires, Filipinas y la Guinea Española; tres puntos entrañablemente unidos a la Historia de España. En el primero de ellos participaron el comandante Franco, el capitán de artillería Ruiz de Alda, el teniente de navío Durán y el mecánico Rada, a bordo de un hidroavión alemán, fabricado en Italia, Dornier Wal de 360 cv., llegando triunfalmente a Buenos Aires el 10 de febrero de 1926 (Anécdota).

El segundo, en abril de 1926, tres Breguet despegaban del aeródromo de Cuatro vientos con destino a las Filipinas. Los pilotaban los capitanes Martínez Esteve, Loriga y González Gallarza, la patrulla *Elcano*. Uno solo de estos, el *Legazpi*, llegó a Manila siendo recibido por una multitud que los aclamaba (foto 11). El tercero de los vuelos programados se inició en diciembre de 1926 y lo realizaron tres hidros Dornier que integraron la patrulla *Atlántida* que mandaba el comandante Rafael Llorente. El vuelo fue impecable y el día de Navidad de ese año amerizaban en Santa Isabel de Fernando Poo (foto 12).

Alentados por estos felices resultados, se pensó en una nueva y más audaz aventura. La Empresa CASA construyó dos Breguet, versión llamada *Bidón* (pues era un depósito de combustible con alas), al objeto de volar hacia oriente en una distancia superior a 6.294 km. en la que estaba la marca mundial. A bordo estaban los capitanes Iglesias y Jiménez, bautizado el avión como *Jesús del Gran Poder* llegaron a La Habana (foto 13). Y en 1930 el capitán Cipriano Rodríguez Díaz y el teniente Carlos de Haya González, conquistaron para España sus primeros y únicos records mundiales en la modalidad de circuito cerrado (foto 14).

Como se ve la aviación continuaba en continua ascensión, nunca mejor dicho, que en su rama militar se debatía entre una quinta Arma o un nuevo Ejército. En el Reino Unido, venciendo insistentes presiones del Ejército y la Marina, se había creado la RAF; en Italia la Regia Aeronáutica; en Francia su Armée de l'Air; la Unión Soviética poseía la mayor y más moderna flota aérea del mundo y en Alemania se hacían esfuerzos para soslayar las imposiciones del Tratado de Versalles; en EE.UU., sin embargo, continuaban con el USAAF, dependiente del Ejército; la USAF aparecería en 1947.

En España la aviación participa en movimientos contrarios a la Dictadura, al frente de los cuales se encuentra el comandante Franco (foto14 A) que, después de un grotesco vuelo sobre Madrid, tiene que exiliarse. Esta fue la ocasión para que el gobierno Berenguer desmantelara la obra realizada. Por Real Decreto de 8 de enero de 1931 se reorganizó la Aeronáutica, que supuso, limpia y llanamente, su desmantelamiento: supresión de la Jefatura Superior de Aeronáutica, la escala del Servicio de Aviación, el uniforme especial y cuanto diera a la Aviación un carácter distintivo.

República

El gobierno provisional de la República actuó sin dilación en el campo de la aeronáutica. Un día después de su proclamación se nombraba jefe de la misma al comandante Ramón Franco Bahamonde, cesándole a los pocos días por su actividades políticas, salvándose de su procesamiento por su condición de diputado electo por Barcelona y disponiendo, también, la vuelta al servicio de todos los que habían sido dados de baja en la rebelión de 15 de diciembre de 1930.

Azaña, que era partidario de crear el Arma de Aviación, lo dispuso por ley el 12 de diciembre de 1932, que en su artículo 2º decía que las Armas del Ejército serían: Infantería, Caballería, Artillería, Ingenieros y Aviación; obsérvese: Arma del Ejército, no un Ejército aparte. De esta época datan los últimos vuelos memorables de la Aviación Militar española. Uno de estos fue el que despegó de Tablada el 24 de diciembre de 1932, para cubrir la distancia entre “nuestra patria y sus posesiones más alejadas”, protagonizado por Cipriano González y Carlos de Haya en su Breguet 19 hasta llegar a Bata, en la Guinea española.

Al año siguiente Mariano Barberán, proyectó ir hasta México. El 10 de octubre de 1933 el Breguet 19, bautizado como *Cuatro Vientos* despegó en Sevilla, con Barberán y Collar a los mandos, aterrizando en Camagüey después de cuarenta horas de vuelo y 7.895 kilómetros recorridos (foto 15). Y cuando sobrevolaban el continente el *Cuatro Vientos* con sus tripulantes desapareció para siempre. La ausencia total de noticias hizo nacer la inevitable leyenda que en cualquier caso envuelve de un halo especial una de las más grandes gestas de la aviación universal.

La ocupación de Ifni por el coronel Capaz, las rebeliones de Asturias y Cataluña contaron con la participación decisiva de la aviación, llegando ésta a julio de 1936 con un material pobre y envejecido. Tres eran los tipos básicos de aviones en servicio: el hidro Dornier Wal, el Breguet 19 de reconocimiento y el Nieuport de caza. Corren vientos de fronda: la guerra civil. El país, la sociedad española se dividieron y amigos y compañeros de la víspera se enfrentaron a muerte en los cielos. Kindelán contra Herrera, su íntimo colaborador y amigo desde lejanos tiempos de la aerostación y, a su lado, los hermanos González Gallarza, Saénz de Buruaga, Moreno Abella, Manzaneque, Bayo, los hermanos Ansaldo, los Vives y tantos otros de la vieja guardia marroquí, a los que se

unirían los jóvenes oficiales de la nueva generación, encabezados por García Morato, José Muñoz, Ángel Salas y Salvador Ureña.

Junto a Herrera: Ángel Pastor, Camacho, León Trejo, Spencer, Sandino, Martínez Esteve, Reyes, Nombela, Hidalgo de Cisneros, Núñez Maza, los Tourné, Ortiz, Legorburu, Bayo y Luis Romero Bassart (hermano de Pedro Romero Bassart jefe de la comandancia de la Guardia Civil de Toledo). Estos hombres, a un lado y al otro de la línea de combate, a la vez que perseguían la victoria, trataban de hacer realidad su sueño de la eficacia resolutive de la acción aérea, bajo el mando de Kindelán de una parte y de Hidalgo de Cisneros en la otra.

La práctica totalidad de los aeródromos quedaron en manos de quienes los mandaban, aunque fueron muchos los que se fugaron en avión hacia la zona con la que se sentían compenetrados o a territorio extranjero; circunstancia que continuó durante toda la guerra (foto 16). De los ocho núcleos de aviones que existían al inicio de la guerra, cinco se integraron en las F.A.R.E. (Fuerzas Aéreas de la República Española) y, los tres restantes, a la Junta de Defensa de Burgos. Esta misma proporción de cinco a tres se mantuvo en lo que respecta al personal.

En cuanto al material aéreo, la desproporción fue mayor, con la única excepción de los Breguet 19, que se repartieron muy equitativamente en ambos bandos; unos sesenta en cada lado. Quedaron íntegramente en poder del Gobierno los 27 Vickers navales; los tres cazas Fury y 50 de los aproximadamente 62 Nieuport y la mayoría de otros tipos de aviones, por lo que estadísticamente resulta que el Gobierno contaba con 410 aviones y la Junta de Defensa de Burgos 109. Sin embargo la operatividad de esta mayoría no se tradujo en resultados positivos debido al cantonalismo imperante. Las cosas cambiaron radicalmente cuando se creó el Ministerio de Marina y Aire, al frente del cual estuvo, únicamente, el socialista Indalecio Prieto, situando en la jefatura de las Fuerzas Aéreas al comandante Hidalgo de Cisneros.

Como en la Junta de Defensa Nacional no existía ningún organismo central de aviación, esta ausencia se suplió cuando el 29 de julio nombró al general Kindelán, *Jefe de los Servicios del Aire*, a la vez que otro decreto creaba las Fuerzas Aéreas Nacionales que, inmediatamente, prestarían un memorable servicio al utilizar el único camino libre para transportar tropas desde el Protectorado

hasta la península: el aire. Se inició el puente aéreo con un Fokker, un Douglas *DC-2* y un hidro Dornier de la Armada, después vendrían los Savoias, y los Junkers 52. Hasta entonces ningún país había realizado una operación similar. La operación pudo haber fracasado estrepitosamente pues la aviación republicana contaba con medios suficientes para impedirlo o, al menos, obstaculizado; pero ninguno de los dirigentes madrileños se percataron de que la guerra se estaba decidiendo a 600 kilómetros de allí y no en la sierra de Guadarrama.

Todos estos medios resultaban insuficientes para librar una guerra de las características que iba tomando y, ambos contendientes, acudieron de forma inmediata a los mercados extranjeros en demanda de lo carecían; *unos* en Italia y Alemania y los *otros* en Francia y la Unión Soviética: Dragón Rapide, Junkers, Potez, Dewoitine, Loire, Heinkel, Fokker, Fiat, Savoia, Stuka, Heinkel, Douglas, Tupolev y Polikarpov. Conocidos éstos últimos como *Chato* (por su gran motor radial) el *I-15* y como *Mosca* el *I-16*, porque en las cajas donde venían aparecía la palabra Moscú, en ruso naturalmente; los nacionales le denominaron *Rata*.

Éstos fueron algunos de la gran variedad de aparatos que se enfrentaron en el aire y que para evitar derribos de aviones amigos, pues se dieron numerosos casos, hubo que habilitar apresuradamente distintivos bien visibles: las F.A.R.E. continuaron con la bandera republicana en el timón de cola y la Aviación Nacional, adoptó la cruz de san Andrés sobre fondo blanco, aunque existe la versión, más prosaica, de que fue simplemente una tachadura de los colores republicanos. Asimismo proliferaron los emblemas de las distintas escuadrillas que, además del particular diseño, incorporaban un texto que, como ejemplo, señalo la de García Morato: "Vista, suerte y al toro", que todavía permanece en los aviones Eurofighter *Typhoon* y Lockheed P-3 *Orión* del Ala 11.

Para poder utilizar los numerosísimos aparatos hubo que habilitar un gran número de pilotos tanto militares como civiles y aeródromos (foto 17). La política de ascensos fue muy restrictiva en la zona nacional, nadie fue promovido por méritos de guerra, ni por ningún otro sistema que no fuera el de la antigüedad: García Morato comenzó y terminó la guerra como capitán. No fue así en el bando republicano que ascendieron todos un empleo, dos y hasta tres algunos; Hidalgo de Cisneros que inició la guerra de comandante la terminó de general.

Lo que si utilizaron ambos contendientes fueron las habilitaciones para ejercer mandos superiores, los denominados *estampillados*, por las divisas en paño negro cosido en el lado izquierdo de sus guerreras. A los pilotos civiles movilizados se les concedió el empleo de alférez provisional y en la zona republicana la de sargento y teniente, pues desde noviembre de 1936 se habían suprimido los de brigada y alférez.

Hay que destacar, también, que las fuerzas aéreas procedentes de Alemania, Italia o de la Unión Soviética formaron un todo homogéneo que contaban con su propio personal de tierra y que actuaban aisladas del resto de la aviación y con una casi absoluta autonomía funcional. Los generales Smushkevich, que en España se hacía llamar *Douglas*, y el alemán Sperrle, conocido como *Sander*, no hacían demasiado caso ni a Hidalgo de Cisneros ni a Kindelán.

Poco días antes de finalizar la guerra civil, en el aeródromo de Gamonal se reunieron los emisarios de Franco y los del coronel Casado, que acordaron la rendición incondicional y entrega aviones en Barajas (foto 18), sobrevolando Madrid la impresionante flota aérea de 451 aviones el 19 de mayo de 1939. Creo oportuno hacer constar el heroico y caballeroso comportamiento de los aviadores de ambos bandos, sobre los cielos de nuestra Patria.

Finalizada la pesadilla de la guerra se desmovilizaron 12 reemplazos y por ley de 8 de agosto de 1939, el gobierno fijaba en doce el número de ministerios, aparte del de la Presidencia. Se suprimía la vicepresidencia y se creaban los ministerios del Ejército, de Marina y el del Aire, el Alto Estado Mayor y la Junta de Defensa Nacional. Causó enorme sorpresa que a la hora de nombrar ministro del Aire la designación no recayera en Kindelán, que había conducido la aviación durante toda la guerra y además era general de división, cuando el designado, Juan Yagüe Blanco (foto 19), procedente de infantería lo era solo de brigada. Ante los hechos consumados Kindelán vuelve al Ejército donde sería promovido a teniente general y pasaría a mandar la Capitanía General de Cataluña. El hecho causó malestar entre los aviadores, aunque paliaba este sentimiento el elevado prestigio de Yagüe, uno de los jefes más dinámicos, imaginativos y capaces del Ejército.

La celeridad y la coherencia de su obra se plasmó en una actividad legislativa sin precedentes, lanzándose a un utópico plan que cifraba en una aviación de cinco mil aviones. Corolario necesario fue el que daba nacimiento al Ejército del Aire, organismo del que se venía hablando desde tiempo atrás, pero que carecía de existencia jurídica. Esta laguna se cubrió por Ley de 7 de octubre de 1939 (hace setenta y cinco años) que en la parte dispositiva comenzaba así: “Se crea el Ejército del Aire, compuesto de mandos, tropas, elementos y servicios, regidos por leyes y disposiciones especiales y por otras comunes a él y a los Ejércitos de Tierra y Mar, con los que ha de cooperar a la defensa e integridad de la patria, al logro de los ideales nacionales y a mantener el imperio de las leyes”.

Estaría compuesto por las armas de Aviación (rombo rojo) y de Tropas de Aviación (rombo verde) y los Cuerpos de: Ingenieros; Intendencia, Sanidad, Jurídico, Eclesiástico e Intervención y los cuerpos auxiliares de Especialistas y de Oficinas. Al Arma de Tropas se le encargó los servicios de guarnición en campos, edificios y establecimientos del Ejército del Aire y se estructuraba en cinco legiones y tres banderas independientes y una bandera especial que, según la moda de la época, se llamó de paracaidistas; nacía así una infantería del Aire con difícil e incierto futuro.

Poco duró el ministerio de Yagüe, pues apenas un año después de su nombramiento, el 27 de junio de 1940, fue fulminantemente cesado (seguro que por sus simpatías con Alemania y, también, por otras cosas) siendo sustituido por el también general del Ejército, procedente de ingenieros, don Juan Vigón Suerodíaz (foto 20) que ocupaba la jefatura del Alto Estado Mayor. La tarea de Vigón fue dura y ardua al tratar de impedir que se desmoronase el edificio recién construido y muy difícil de sostener. Es un periodo en el que la guerra mundial imponía un total aislamiento, impidiendo renovar el material sin posibilidad de reposición por lo que los vuelos resultaban tremendamente dificultosos ante angustiosa escasez de combustible, apenas suficiente para mantener en actividad las escuelas de pilotos. El material que contaba el incipiente Ejército del Aire era de una gran diversidad de aviones con difícil puesta en servicio, por lo que se decidió mantener unos escasos modelos seleccionados: el caza Messerschmitt *Bf 109*, el bombardero Heinkel *111*, el transporte Junker *52* y la avioneta de escuela Bücker *131 Jugmann*, todos ellos de procedencia alemana.

Estos aviones fueron, posteriormente, fabricados o sustituidos sus motores en España. Las empresas CASA e Hispano Aviación fueron las adjudicatarias; al Heinkel 111 se le denominó *Pedro* y al Messerschmitt Bf 109, *Buchón*, por su abultado morro, encuadrados en cinco Regiones Aéreas, Fuerzas Aéreas de Marruecos y las Zonas Aéreas de Baleares y Canarias, en que se dividió el territorio nacional.

Para contentar a Alemania en su lucha contra la Unión Soviética, el gobierno de Madrid se prestó a enviar, además de una división de infantería encuadrada en la Wehrmacht, una escuadrilla de caza mandada, en turno de seis meses, por los comandantes Ángel Salas, José Muñoz y Julio Salvador, entrando en combate el 2 de octubre de 1941 en el dispositivo de ataque a Moscú. Esta escuadrilla estaba encuadrada en el VIII Cuerpo Aéreo de Von Richthofen, antiguo jefe de la Legión Condor, integrado, a su vez, en la II Flota Aérea del general Kesselring (foto 21). Los resultados que obtuvieron los pilotos españoles admiten la comparación con los logrados por las mejores unidades alemanas de élite, pero las pérdidas fueron severas: de los 88 pilotos, perecieron 20.

De estos años, concretamente de 1943, es la colocación de la primera piedra de lo que sería sede el Ministerio del Aire, en el solar que ocupó la Cárcel Modelo de Madrid (foto 22), siendo inaugurado en 1957. También es de esta época la siguiente información: Tabales, Aparicio, Mesa, Arencibia, Germán, Gabilondo, Machín, Manín, Campos, Domingo y Vazquez. No, no son los componentes de una escuadrilla aérea; se trata de la alineación de un equipo de fútbol, concretamente del Athletic-Aviación Club. Un mínimo de datos nos situará ante su historia. En 1937 un grupo de oficiales de aviación, amantes de este deporte fundaron el equipo denominado Club Aviación Nacional que participaba en competiciones benéficas. El 4 de octubre de 1939, tres días antes de crearse el Ejército del Aire, se fusionaron el Athletic Club de Madrid y el Aviación Nacional, presidido por el teniente coronel Luis Navarro Garnica, cuyos jugadores eran soldados de aviación e incorporando al emblema del club las alas características del Ejército del Aire (foto 23) y, a Germán, capitán del equipo, con los galones de sargento

Con las mismas características de penuria que afectaron a la aviación hasta el final de la II Guerra Mundial, es nombrado ministro del Aire, el recién ascendido a general de división, don Eduardo González Gallarza. Era el 20 de julio de 1945.

Era la primera vez que ocupaba este cargo un militar procedente del Arma de Aviación. En los diez años que estuvo en el cargo se consolidó la estructura del Ejército del Aire, añadiendo a ésta nuevas aportaciones: en 1946 se crean los servicios de Automovilismo y Transmisiones; en mayo de dicho año, la primera Bandera de Paracaidistas; en el verano de 1947 la Milicia Aérea Universitaria y la Escuela Militar de Paracaidismo, en 1948 la Escuela de Cartografía y Fotografía y en 1950, la Escuela de Transmisiones. Se potenció la industria aeronáutica con la fabricación de motores para los aviones de procedencia alemana, principalmente. También adquirió importancia la aviación civil con la constitución de compañías de transporte aéreo: Iberia, sucesora de LAPE (Líneas Aéreas Postales Españolas) y AVIACO (Aviación y Comercio).

Otra actividad civil de gran auge en España fue la de vuelo sin motor y la de aeromodelismo. En 1947 Luis Vicente Juez batió la marca mundial de altura, alcanzando sobre Monflorite, 6.263 m. La resonancia que tuvieron estos vuelos hizo posible que fuera Madrid el lugar elegido para celebrar los campeonatos del mundo de 1952, en los que este piloto consiguió el primer puesto en la categoría de biplazas; cuarenta y ocho años después, en el 2000, se celebraron en Lillo, mi pueblo. Igualmente hay que destacar que en 1964 el capitán Tomás Castaño ganó para España el Campeonato Mundial de Acrobacia Aérea.

De estos años es el diseño y fabricación de nuevos aviones: Azor (foto 24), Halcotán, Halcón, Dornier L-9 (foto 25) AISA (Aeronáutica Industrial, Sociedad Anónima) y, por supuesto el proyecto estrella de la aviación española: el HA-200 *Saeta* (foto 26)). Es el primer reactor íntegramente concebido en España según planos del profesor Willy Messerschmitt, que voló por primera vez el 12 de agosto de 1955 y que todavía lo hace en exhibiciones aéreas organizadas por la Fundación Infante de Orleans. Este avión ostenta tres records: primer reactor español, primer avión español con cabina presurizada y primer aparato español en ser exportado, concretamente a Egipto, donde también fue fabricado con la denominación "Al Qahira", nombre árabe de El Cairo y que llegó a entrar en combate en la guerra de los "Seis Días". Cabe, no obstante, decir al respecto que todos estos aviones estaban superados, tanto en sus prestaciones como en aviónica; valga como ejemplo la superioridad del F-86 *Sabre* sobre el *Saeta*.

En diciembre de 1953 contaba España con 915 aviones, en su mayoría procedentes de la guerra civil pero no nos debemos engañar por la cifra; esta extensa, variopinta y prácticamente ineficaz flota estaba obsoleta, siendo, no obstante, el mérito de la Aviación lograr sobrevivir cuando era poco menos que imposible volar, aunque ya se atisbaba la luz al final del túnel de aislamiento a la que fue sometida España hasta los años cincuenta. La entrada en las Naciones Unidas facilitó mucho las cosas, sin embargo estuvo vetada durante más de tres décadas nuestra pertenencia a la OTAN.

La denominada Guerra Fría y la llegada a la Casa Blanca del general Eisenhower, hicieron ver a los EE.UU. que no podían prescindir de España, por lo que el 23 de septiembre de 1953 firmaron los polémicos acuerdos bilaterales de Amistad y Cooperación, en virtud de los cuales la gran potencia atlántica adquiría el derecho de establecer unidades aéreas y navales en España de utilización conjunta. Conviene, según mi opinión, hacer constar que tales acuerdos no tenían rango de Tratado, es decir acuerdo entre Estados, como pedía el gobierno español y se negaba el Senado estadounidense, sino de Acuerdo entre gobiernos. Esta es la diferencia entre Tratado y Acuerdo. Por parte española lo firmaron el ministro de Asuntos Exteriores y el de Comercio, y por la americana, su embajador en Madrid y el presidente de la Cámara de Comercio. Sin comentarios. Con todas sus limitaciones e imperfecciones, el acuerdo contribuyó al despegue económico que, de forma espectacular, se produjo en España en los años siguientes y, por supuesto, a la mejora notable de nuestra aviación.

El 24 de marzo de 1954 (menos de un año de la firma del acuerdo) tomaban tierra en Talavera la Real, todavía en obras, los seis primeros Lockheed *T-33* (foto 27). El 7 de agosto arribaba al puerto de Santander, el portaviones *Trípoli*, que transportaba los Texan *T-6* (foto 28) que se encuadrarían en la Base de Salamanca y, posteriormente, en la Academia General del Aire, como avión básico de escuela. Los aviones de combate F-86 *Sabre* (foto 29) comenzaron a llegar a Getafe el 30 de junio de 1955 y, en septiembre, nacía el Ala de Caza, número 1, encuadrada, dos años más tarde en el Mando de la Defensa Aérea. Y tras casi doce años al frente del ministerio, Eduardo González Gallarza cesaba el 25 de febrero de 1957, sustituyéndole el teniente general José Rodríguez y Díaz de Lecea.

Siguiendo el orden cronológico del texto, corresponde ahora hacer mención –puramente testimonial– a la nunca declarada ni aclarada guerra en Ifni. La firma el 7 de abril de 1956 de la declaración conjunta hispano-marroquí por la que España reconocía al Reino de Marruecos y se comprometía a retrotraer a su soberanía los territorios del Protectorado, fue el desencadenante de un proceso que, en parte, todavía no se ha cerrado. Era capitán general y jefe de las Fuerzas de Tierra, Mar y Aire el teniente general Mohamed ben Mizzian ben Kassen, único general del ejército español de raza árabe y religión musulmana y su presencia parecía una garantía, aunque esa misma razón producía recelos. Se disponía de sendas escuadrillas de viejos Junker 52 y Heinkel 111, en los aeródromos de Villa Bens (antigua Cabo Jubi), El Aaiun y Villa Cisneros.

El 10 de agosto de 1957 se produjo una primera agresión a una patrulla que reparaba la línea telefónica en el puesto fronterizo de Tigusit-Igurramen, cuando el capitán del puesto de Tiugsá acudió en su auxilio. Se alertó a la aviación y lamentablemente se perdió el Bristol.²¹ que salió en vuelo de reconocimiento, muriendo todos sus ocupantes. También se perdió un *Pedro* con todos sus ocupantes, en el que era copiloto el alférez de la Milicia Aérea Universitaria.

Siguieron numerosas acciones contra las bandas armadas, pero nunca contra soldados del ejército marroquí. Consideraciones de alta política, pues nuestros aliados americanos eran más aliados de Marruecos que de España, determinaron que la actuación de nuestras tropas fuera testimonial, aunque algunos de los T-6 recibidos de EE.UU. fueron armados, pero sin llegar a intervenir. Alcanzados Telata y Tiliuin y establecido un sistema defensivo en torno a la capital, las operaciones de Ifni se dieron por terminadas, no sin antes efectuar nuestra Flota una demostración de fuerza ante Agadir y las costas de Ifni y el Sahara con los viejos buques de la guerra civil, *sombras augustas del pasado*.

Para dar forma al Mando de la Defensa Aérea que, desde 1957, había dejado de ser un órgano inter-ejércitos, faltaba un componente esencial de su estructura operativa: la Red de Alerta y Control (en la actualidad Sistema de Mando y Control). El primero de los trece en entrar en servicio fue el Escuadrón de Alerta y Control, número 2, en nuestra provincia, concretamente en Villatobas, al que se le asignó el indicativo táctico Matador (foto 30).

Lo hizo el 8 de julio de 1958 y fue, también, el que en conjunción con el Ala de Caza número 1, efectuó la primera interceptación aérea efectuada en nuestro país, concretamente la de un F-86 *Sabre* de Manises. El operativo se compartía con el 871 SQN “Guardian Angel” de la USAF (foto 31). En octubre de 1962 y debido a la “crisis de los misiles” en Cuba, este escuadrón estuvo veintiún días en situación real ALPHA. (Recordar octavillas).

Otro aspecto a destacar en esta historia es la creación, el 15 de marzo de 1961, en Cuatro Vientos, de la Escuela de Helicópteros dotada con los AC-12, fabricados por AISA, los Augusta-Bell 47 y los Sikorsky 19A. En este centro recibieron instrucción los oficiales procedentes del Ejército, de la Armada y de la Guardia Civil. La primera promoción la constituyeron seis miembros del Ejército de Tierra y cuatro del Aire. Como dato curioso a añadir, referente a la empresa AISA (Aeronáutica Industrial, Sociedad Anónima) que dejó de fabricar motores y aviones en 1961 para hacerlo de vehículos industriales, los conocidos *Avia*.

Cumplido con éxito el plan de estabilización, España inicia una fase de crecimiento y el 10 de julio de 1962 se constituye un nuevo gobierno en el que la cartera del Aire la ocupa el teniente general José Lacalla Larraga, aviador desde 1920. Por estas fechas se cumplen diez años de vigencia de los acuerdos con los EE.UU. que son renovados, manteniéndose el plan de ayuda mutua que se materializa con la llegada, a principios de 1965, de aviones supersónicos: F-104 (foto 32), que habían conquistado marcas mundiales de velocidad, altura y régimen ascensional, superando el *Mach 2*. Este avión –un cohete con alas– que tan mala fama gozó en el mundo por los frecuentes accidentes, era conocido en la Luftwaffe como el *Ataúd*.

De estos años es, también, la creación del CESEDEN, dependiente del Alto Estado Mayor. El nuevo Centro contó con la escuela de Altos Estudios Militares (ALEMI) y la de Estados Mayores Conjuntos (EMACON), con el teniente general del Ejército de Tierra, Ángel González de Mendoza como director y jefe de estudios el general de división del Ejército del Aire, Ángel Salas Larrazabal. En 1965, desaparece la patrulla acrobática *Ascu* que operaba con los F-86 *Sabre* que, posteriormente pasó a denominarse *Águila* y que junto con la *Aspa* de helicópteros y la *Papea*, de paracaidismo forman lo que se podría denominar aviación militar deportiva.

Con motivo de la Pascua Militar de este año, el ministro hizo pública la decisión de adquirir 70 aviones Northop *F-5* (foto 33), que serían fabricados por CASA. Y ya en 1968 se modificó la organización y, sobre todo, la nomenclatura de bases y unidades. Por decreto de 1 de febrero de este año, desaparecía Región Aérea Atlántica, quedando el espacio aéreo repartido entre las regiones Primera, Segunda y Tercera y la zona Aérea de Canarias, con Cuarteles Generales en Madrid, Sevilla, Zaragoza y las Palmas de de Gran Canaria.

En cuanto a los que respecta a la aviación de Transporte supuso una novedad la llegada el 30 de diciembre de 1967 del primer ejemplar de una partida de seis De Havilland *DHC 4 Caribou* (foto 34). Y en la festividad de la Patrona del Ejército del Aire de este año se entonó por primera vez el nuevo himno del Ejército del Aire, cuya letra había escrito el poeta y escritor José María Pemán, que fue condecorado con la Gran Cruz del Mérito Aeronáutico. El anterior, más “agresivo políticamente” fue compuesto el poeta Agustín de Foxá y música de Federico Moreno Torroba y conservaba connotaciones procedentes de la guerra civil. Compruébenlo. La primera estrofa decía y como dice Arteseros, la escuchamos con música.

Sobre campos y trincheras
como estelas matinales
cruzan alas nacionales
del imperio mensajeras.

Es de destacar el homenaje que se tributó el 22 de enero de 1968, en el aeródromo de Tablada, a S.A.R. el Infante Don Alfonso de Orleans, que había quedado congelado en su empleo de general de división, con el que pasó a la reserva y que fue ascendido a teniente general y premiado con la Medalla Aérea.

Las consecuencias derivadas del caso MATESA, determinó un cambio de gobierno en el que ocupó la cartera del Aire, el teniente general Julio Salvador y Díaz Benjumea, que continuaría en el ministerio durante toda la vida de ese gabinete, el último presidido por Franco y que, además, dirigió por poco tiempo el almirante Carrero Blanco que vio truncada su gestión por el atentado de ETA que terminó con su vida.

Como dato estadístico se puede aportar que el presupuesto para los tres ministerios militares en 1970, ascendía a 42.065 millones de pesetas, de los 22.841 se destinaban al Ejército; 8.805 al de Marina y 10.419 al del Aire.

Al atravesar las negociaciones con los EE.UU. un momento difícil, el ministro de Industria, López Bravo alcanzó un acuerdo de colaboración militar con Francia, por el que compramos aviones *Mirage III*, (foto 35) misiles tierra-aire y carros de combate *AMX-30* (foto 36). En esta decisión y según mi particular opinión, pesó más las contraprestaciones políticas (léase ETA) que la idoneidad del material adquirido.

Por el sistema de ayuda mutua con los EE.UU. llegaron en este tiempo los *F-4C Phantom* (foto 37), incorporándose a la recién creada Ala 12 en Torrejón de Ardoz. En 1971 el Gobierno, con fondos del ministerio de Agricultura, adquirió dos *Canadair CL-215* que, utilizados por el Ejército del Aire, se destinaron a la extinción de incendios forestales, incorporándose al 803 Escuadrón. De esta época es la incorporación de los *Boeing KC-97L* (foto 38) de reabastecimiento en vuelo y los *Lockheed P-3A Orion* (foto 39) de lucha antisubmarina.

Y en capítulo de “defunciones” hay que anotar la supresión, en 1971, de los CRIM (Centro de Reclutamiento Instrucción y Movilización, los CIR del Aire) donde recibían instrucción básica los reclutas que se incorporaban al Ejército del Aire, que venían operando en El Pinar de Antequera (Valladolid), Tablada y San Gregorio de Zaragoza. También en este año voló por primera vez el avión, fabricado por CASA, de dos turbohélices, despegue y aterrizaje cortos y de utilización militar y civil que dio prestigio a la industria aeronáutica española en el mundo, el comúnmente conocido como *Aviocar* o familiarmente *Picio*, que vuela en muchos países. En Zaragoza se recibieron los primeros *C-130 Hércules*, denominados en España T.10, de los que tres eran de la versión *KC-130 H* con capacidad para reabastecimiento en vuelo, sustituyendo a los muy veteranos *Douglas C-54*.

El asesinato del presidente Carrero Blanco produjo una crisis que fue resuelta el de enero de 1974 con un nuevo gobierno, presidido por Arias Navarro en el que ocupaba la cartera del Aire el teniente general Mariano Cuadra Medina, que hasta entonces dirigía el CESEDEN.

En junio de este mismo año llegaban a la base aérea de Los Llanos en Albacete, los primeros Mirage *F-1* (foto 40), que dio lugar a la previa organización del Ala 14. La velocidad de los nuevos aviones era dos veces superior a la del sonido y la gama de armamento que podían transportar comprendía desde cañones de 30 milímetros hasta los misiles más sofisticados. Para hacerse cargo de ellos marcharon a Mont de Marsan un grupo de pilotos encabezados por el teniente coronel Peralba que, con el tiempo, llegaría a ser JEMA. Un año más tarde nació la Unidad Especial de Helicópteros con base en Cuatro Vientos y dotada con helicópteros SA-330 *Puma* que se dedicaron, principalmente, al transporte de personalidades.

Y en noviembre tuvo lugar la “marcha verde” coincidiendo con la enfermedad de Franco, que estuvo apoyada por todos los países islámicos, excepto Argelia, Yemen Democrático, Somalia y Libia. El gobierno español se desentendió del problema y ordenó la evacuación del territorio que se inició el 16 de diciembre de 1975 y finalizó el 11 de enero de 1976, al arriarse la bandera española que ondeaba en el aeródromo de Villa Cisneros, en lo que se llamó *Operación Golondrina*.

Seguimos en 1975. Una vez proclamado rey Don Juan Carlos de Borbón, el 12 de diciembre encargó a Carlos Arias Navarro la formación del primer gobierno de la monarquía, en el que figuraba como ministro del Aire, el teniente general Carlos Franco Iribarnegaray, que sería el último en ocupar este cargo. De esta época es el criterio unitario de la Fuerza Aérea, que ya no tendría una diversificación territorial, sino funcional.

El 4 de julio de 1977, el presidente Suárez reorganizaba la Administración Central del Estado y en ella aparecía el ministerio de Defensa, por la *necesidad de modernización de las Fuerzas Armadas y unificación de la política de Defensa Nacional*. Este ministerio existió, transitoriamente, durante la guerra civil en los dos bandos contendientes.

La crisis del petróleo frenó la expansión de nuestra industria aeronáutica, pero no llegó a impedir la puesta en marcha de un nuevo programa: el del avión de escuela básica y avanzada C-101 *Mirlo o Culopollo*, como es conocido coloquialmente (foto 41). Finalizadas las pruebas de homologación, los cuatro primeros aparatos fueron entregados en febrero de 1979 para sustituir en la Academia General del Aire a los veteranos *T-6* y *Saetas*.

Otro éxito fue la puesta en servicio de un nuevo avión ligero de transporte, continuador del Aviocar: el *CN-235*, construido por CASA y la indonesia Nurtanio, de ahí la denominación CN.

Como la exposición de datos y fechas va siendo prolija y la historia reciente de la aviación no necesita de nuevas aportaciones, acortaré la narración para dar entrada a unas cuantas cosas más. Cuando se entraba en los años 80 el proyecto que contemplaban con mayores esperanzas los aviadores era el denominado FACA (Futuro Avión de Caza y Ataque) para dotar al Ejército del Aire de cuatro escuadrones completos (18 aviones cada uno) del modelo *F.16* o similar. Descartados los modelos *F-16*, *F-14*, *F-15* y *Mirage 2000*, el 23 de julio de 1982, el ministro de Defensa convocó una rueda de prensa para anunciar que el avión elegido era el *F-18 Hornet* (Avispón) (foto 42) que comenzaron a llegar a partir de 1985.

En estos años desaparece el Día de las Fuerzas Aéreas que se englobó en los actos conmemorativos del Día de las Fuerzas Armadas y el 5 de junio de 1982, España ingresaba en la OTAN, haciéndose efectivo con el acto de izar nuestra bandera en la sede del Cuartel General, por el brigada de aviación, José Galán García. Un año antes se creaba el Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire, de cuyos fondos se nutre, principalmente, lo que Vds. están escuchando, cuyo director el general de división Muñoz Castresana hoy nos acompaña.

Necesariamente tengo que hacer mención al avión-estrella de nuestro Ejército del Aire: el Eurofighter *Typhoon*, caza polivalente de ala en delta cantilever, construido por un consorcio de empresas europeas (foto 43). Está en servicio en la RAF, la Luftwaffe, la Fuerza Aérea Italiana, la Fuerza Aérea Austriaca y en la Real Fuerza Aérea Saudí. Dotado de misiles aire-aire, Sidewinder y Amraam; aire-superficie Maverich y antibuque Harpoon entre otros. Su cabina no cuenta con ningún instrumento convencional, es decir toda la información se muestra en pantallas planas. La comparación con sus homólogos *F-22 Raptor*, *F-35 Lightning* estadounidenses o el *Rafale* francés es objeto de mucha discusión.

Finalizo mi intervención. Nuestro Ejército del Aire, bajo el mando del Jefe de Estado Mayor, está estructurado en:

- Cuartel General
- Fuerza Aérea
- Apoyo a la Fuerza Aérea

La Fuerza Aérea la componen:

Mando Aéreo Combate (MACOM)
Mando Aéreo General (MAGEN)
Mando Aéreo de Canarias (MACAN)

El Apoyo a la Fuerza Aérea está compuesto por:

Mando de Personal (MAPER)
Mando de Apoyo Logístico (MALOG)
Dirección de Asuntos Económicos.

Y como en cualquier cumpleaños no puede faltar la felicitación, con total afecto y reconocimiento la realizo a los miembros del Ejército del Aire y sus familias, especialmente a los que en misiones de paz se encuentran lejos de la Patria. Le ruego, mi general, que así se lo haga llegar al JEMA. También lo hago a los que forman parte de la aviación prestando servicio en las Fuerzas Aeromóviles del Ejército de Tierra (FAMET, con este nombre desde 1973, anteriormente denominada Aviación Ligera del Ejército de Tierra), en la Armada (desde 1917), y más recientemente en la Guardia Civil y en Cuerpo Nacional de Policía y que por falta de tiempo no he podido dedicar un capítulo aparte; que conste mi igual reconocimiento

Gracias por su atención.

Juan Gómez Díaz
Ateneo Científico y Literario de Toledo
Residencia Universitaria "Santa María de la Cabeza"
Toledo, 18 de diciembre de 2014

