



SIETE DÉCADAS siete aviones

La historia del Ejército del Aire a través de sus aeronaves

EN este 2014 se cumplen 75 años desde que, el 7 de octubre de 1939, se creara el ejército más joven de España. El primer acto de la celebración, presidido por el jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire, Javier García Arnáiz, tuvo lugar el pasado 17 de enero en el Real Alcázar de Sevilla. El emblemático edificio acogió dos exposiciones que, bajo el lema de «Alas para la paz», mostraban mediante óleos y fotografías el nacimiento y evolución de la Aviación militar española. En las páginas siguientes repasamos esas siete décadas de historia a través de siete de los aviones que en él han servido y que son, en última instancia, su razón de ser, las herramientas que le permiten ejercer el poder aéreo.

Además de los aquí reseñados, muchos otros aviones y helicópteros han volado durante estos 75 años en el Ejército del Aire español: el *C-150 Hércules*, el mítico *DC-3*, los *Heinkel 111 Pedros* y los *Junkers 52* alemanes, o los *Buchones*, desarrollo español del caza *Messerschmitt Me-109*, por nombrar solo a algunos. Antes incluso de 1939 hubo hitos que fueron jalonando la historia de la aviación en España. Cuando los aeroplanos aún dependían del arma de aviación del Ejército o de la Aeronáutica Naval, durante las décadas de los años veinte y treinta, se sucedieron los grandes vuelos. En 1926 Franco, Ruiz de Alda, Durán y Rada, en el hidroavión *Dornier Wal* bautizado «Plus Ultra», cruzan el Atlántico Sur. Ese mismo año Gallarza, Estévez y Loriga vuelan de Madrid a Manila, y entre otros grandes vuelos, en 1933 Barberán y Collar, tras sobrevolar por primera vez el Atlántico Central entre Sevilla y Camagüey, en Cuba, desaparecen de forma misteriosa al intentar alcanzar Méjico. Al finalizar la Guerra Civil, siguiendo el ejemplo de la RAF británica o de la *Luftwaffe* alemana, se crea el Ejército del Aire español, adelantándose a naciones tan importantes en la historia de la aviación como Estados Unidos, que no crearía su USAF hasta terminar la Segunda Guerra Mundial, en 1945.

Ángel Vegas
Fotos: Pepe Díaz

AÑOS 40

La Bücker y la postguerra

ESTE biplano alemán de tela y madera, diseñado para aprender a volar, puede representar los inicios del Ejército del Aire, su primera década de existencia, en la, que sumido en las carencias de la postguerra y mientras el resto del mundo se desangraba en la Segunda Guerra Mundial, volaba a cuenta de los escasos, deteriorados y heterogéneos aviones que habían sobrevivido a la Guerra Civil.

El *Bücker BU-131* ha sido el avión que en mayor número ha volado en el Ejército del Aire. Más de 500 unidades llegaron a servir juntas, entre las exportadas desde Alemania y las que se fabricaron en la factoría de Construcciones Aeronáuticas (CASA) en Cádiz. Las primeras llegaron a Sevilla en el otoño de 1936, al poco tiempo de iniciarse la Guerra Civil, y las últimas se retiraron del servicio en 1986. En ellas se formaron los pilotos de la fuerza aérea española durante medio siglo. Sin duda un avión esencial para entender la historia del Ejército del Aire, en el que ha servido durante más de la mitad de los años transcurridos.



Dos Bücker BU-131 de la Fundación Infante de Orleans en un vuelo de exhibición

AÑOS 50

El Saeta. La política de autarquía

Dos Super Saeta escoltan a un T-6 Texan sobre la vertical de Cuatro Vientos

EL *Saeta* fue un proyecto del famoso ingeniero alemán Messerschmitt que, tras la capitulación de Alemania en 1945, buscó trabajo en España. Aquí diseñó para CASA el primer reactor construido en nuestro país, el *Hispano HA-200 Saeta*. Producto de la política de autarquía, sirvió en el Ejército del Aire como avión de enseñanza y como avión ligero de ataque a tierra, en versiones posteriores (el *Súper Saeta*). Fue un gran avión, aunque se incorporó tarde a las líneas de vuelo del Ejército del Aire, cuando ya se contaba con diseños más

avanzados como el *T-55* o el *Sabre*, que llegaron en grandes cantidades procedentes de los excedentes de la USAF.

El primer prototipo voló por primera vez el 12 de agosto de 1955, pero no fue hasta ocho años después, en 1963, cuando se compraron 55 unidades para el Ala 43 de Villanubla (Valladolid) y para la Escuela Básica de Matacán (Salamanca), debido a las colosales dificultades que representó desarrollar un avión nuevo en un país sumido en la postguerra y el aislamiento internacional. Así pues, aunque en realidad el *Saeta* no llegó a servir en el Ejército del Aire durante los años cincuenta, si puede considerarse representativo de una década difícil, en la que se fueron poniendo las bases de una industria aeronáutica que es esencial para el funcionamiento de cualquier fuerza aérea.

En la misma década también entró en servicio el que habría de ser el más famoso entrenador básico de todos los tiempos: el *North American T-6 Texan*, utilizado por las principales fuerzas aéreas del mundo. Los primeros ejemplares llegaron a España en 1954.



AÑOS 60

El Sabre y la ayuda americana

ESTE cazabombardero puede ser considerado como el más destacado representante de la ayuda americana a la Fuerza Aérea española. Después de años de aislamiento internacional, el presidente Eisenhower reconoce a España como aliado y empiezan a llegar los aviones «made in USA». Fue la espina dorsal de la aviación de combate en España, y se recibió en unas cantidades inimaginables hasta entonces. Veterano de la Guerra de Corea, llegó a equipar a las alas de combate de Manises (Valencia), Zaragoza, Son San Juan (Mallorca), Morón (Sevilla) y Torrejón (Madrid).

Con ellos se formó la primera patrulla acrobática del Ejército del Aire, *Ascua*, precursora de la actual Patrulla *Aguila*. Fue sustituido por otros no menos míticos cazabombarderos de manufactura norteamericana como los *F-104 Starfighter* o los *F-4 Phantom*. Todos ellos llegaron a España merced al tratado firmado con EEUU en 1953 y, por tanto, tenían sujeta su intervención en caso de guerra a la aprobación previa del gobierno norteamericano. Por eso no pudieron participar en la campaña de Ifni, en 1957 y 1958. En ella el Ejército del Aire tuvo que recurrir al material de origen alemán de la Segunda Guerra Mundial.

*Los caza
F-86 Sabre
estuvieron en
servicio desde
1955 hasta
1973*



AÑOS 70

Aviocar. El renacer de la industria española

AVIÓN de transporte ligero y robusto que entró en servicio con el Ejército del Aire en 1974, el *Aviocar* es el primer éxito de la industria aeronáutica en España. Si bien es cierto que antes hubo otros aviones de fabricación española como el *Saeta* ya mencionado, o la serie de aviones de transporte *Azor*, *Halcón* y *Alcotán*, ninguno de ellos se fabricó en cantidades notables, ni se exportó a un gran número de operadores extranjeros. El *Aviocar* sí. No solo ha volado y lo sigue haciendo en el Ejército del Aire, sino que también lo ha hecho en un gran número de fuerzas aéreas como la brasileña, portuguesa o chilena, entre otras muchas. En España sustituyó a los míticos *Junker 52* y a los *DC-3*, llegando a estar en servicio más de 70 «aviocares» en unidades de enseñanza, como el Grupo de Escuelas de Matacán, de búsqueda y rescate, como los escuadrones 801 y 803 del SAR, y de transporte, como el Ala 37 de Villanubla (Valladolid) o el Ala 35 de Getafe (Madrid).

Precisamente con el Ala 35 participaría en la primera misión de paz de las Fuerzas Armadas españolas en el extranjero, hace ahora 25 años,

*Protagonizó
la primera
misión de paz
de la ONU
en la que
participaba
España*

al desplegarse a las órdenes de Naciones Unidas en Namibia, para contribuir a la estabilización de aquel país africano. Hoy, en pleno proceso de relevo por los *C-235* y *C-295*, tan solo continúan volando algunos pocos «picios», como son conocidos cariñosamente por sus tripulaciones.

AÑOS 80

F-18, la mayoría de edad

LA adquisición del *F-18 Hornet* fue el primer programa completo de evaluación comparativa de un cazabombardero que pudo hacer el Ejército del Aire, y la elección final constituyó un gran acierto, como ha demostrado el paso del tiempo. Los primeros aviones del programa FACA (Futuro Avión de Caza y Ataque) aterrizaron en la base aérea de Zaragoza en julio de 1986. Hoy sigue constituyendo la espina dorsal de la aviación de combate española y, tras haber superado su modernización de media vida, lo seguirá siendo muchos años más. En dura competencia con el también norteamericano *F-16* y con otros cazabombarderos de este lado del Atlántico como el *Tornado*, consiguió imponerse por su polivalencia para asumir indistintamente funciones aire-aire o aire-tierra, y por el nivel de seguridad que le proporcionan sus dos potentes motores.

El *F-18* merece ser destacado de sus predecesores, como el *F-104 Starfighter* o el *F-4 Phantom*, tanto porque se adquirió en cantidades mucho más importantes, como por su participación en las primeras acciones de combate que el Ejército del Aire realizaba desde la campaña de Ifni. Fue en la guerra de la antigua Yugoslavia, en la que volaron junto a los mejores escuadrones de combate de la OTAN, desde la base de Aviano en Italia, donde permanecieron destacados de 1994 a 2002.

*A los primeros
72 F-18 del
programa
FACA se
sumaron
otros 24 de la
Fuerza Aérea
de EEUU*



Nueva **App** Revistas de Defensa

Nuestro fondo editorial ahora
en formato electrónico para
dispositivos **Apple** y **Android**



La aplicación, **REVISTAS DEFENSA**, es una herramienta pensada para proporcionar un fácil acceso a la información de las publicaciones periódicas editadas por el Ministerio de Defensa, de una manera dinámica y amena. Los contenidos se pueden visualizar "on line" o en PDF, así mismo se pueden descargar los distintos números: Todo ello de una forma ágil, sencilla e intuitiva.

La app **REVISTAS DEFENSA** es gratuita y ya está disponible en las tiendas Google Play y en App Store.



Accede a través de
QR_APP_revistas_Defensa



AÑOS 90 Eurofighter. La cooperación con Europa

CON el *Eurofighter* el Ejército del Aire entró en la era de los proyectos multinacionales europeos, que se había iniciado unos años atrás con el *Tornado*. Junto al Reino Unido, Alemania e Italia, España se convertía así en operador de la tecnología aeronáutica europea más puntera.

Tras su entrada en servicio y un prolongado periodo de pruebas y desarrollo, como corresponde a todo proyecto tan complejo y tecnológicamente avanzado, el *EF 2000* opera en el Ala 11 de Morón de la Frontera y el Ala 14 de Albacete, donde algunos pilotos han superado las 1.000 horas de vuelo. Sus

escuadrones disponen ya de 42 aeronaves de las 73 que está previsto adquirir. Aunque los primeros aviones no llegaron hasta 2003, su desarrollo se prolongó durante toda la década de los noventa y su entrada en servicio representó para el Ejército del Aire, al igual que para el resto de fuerzas aéreas implicadas y para la industria aeronáutica europea, un desafío formidable.

Hoy, con 400 unidades en servicio en todo el mundo, el *Eurofighter* es una realidad operativa, no solo en los países participantes, sino también en otros como Austria o Arabia Saudí, a donde ha conseguido exportarse.

El EF 2000 es el avión de combate más avanzado del Ejército del Aire



Hélène Gicquel

EL SIGLO XXI El C-295. El futuro inmediato

El avión de transporte táctico C-295 comenzó a operar en el Ala 35 en el año 2000

ESTE bimotor de transporte medio, desarrollo del *CN-235*, con el que comparte el Ala 35 y la base aérea de Getafe, se incorporó al Ejército del Aire ya en el siglo XXI. Sin embargo, y a pesar de su reciente incorporación a las líneas de vuelo de la fuerza aérea española, ha participado en varias misiones que ponen de manifiesto el carácter expedicionario del Ejército del Aire en la actualidad.

Así, durante casi un año, desde junio de 2008 hasta abril de 2009, dos de ellos se desplegaron en la República del Chad, encuadrados en las fuerzas de la Unión Europea, para paliar los terribles daños de la crisis humanitaria en la región sudanesa de Darfur. De la misma forma, desde la base de Herat, en Afganistán, dos *C-295* apoyaron a las fuerzas de la OTAN en este complejo teatro de operaciones. Desde el verano pasado, otro *C-295* está desplegado en Dakar (Senegal), en apoyo de las fuerzas francesas en Malí. En todos los casos, operando en condiciones muy duras, desde pistas de tierra y en un entorno de amenaza real, han demostrado ser robustos, versátiles y muy sencillos de mantener.

El *C-295* y su hermano mayor el *A-400*, del que actualmente se están entregando las primeras unidades de serie al *Armée de l'air* francés desde la cadena de producción de la factoría de Airbus en San Pablo (Sevilla), representan el futuro del Ejército del Aire.

