



LA CORUÑA

nuestras

# FUERZAS ARMADAS

Eoñi

Revista de

# AERO NAUTICA

Y ASTRONAUTICA



Nuestra portada: Nuestras FUERZAS ARMADAS (Autor: Goñi).

Director:

Coronel: Emilio Dáneo Palacios

Subdirector:

Coronel: Ramón Salto Peláez

Redactores:

Coronel: Jaime Aguilar Hornos

Tte. Coronel: Antonio Castells Be

Tte. Coronel: José Sánchez Méndez

Tte. Coronel: Miguel Ruiz Nicolau

Tte. Coronel: Miguel Valverde Gómez

Comandante: José Clemente Esquerdo

Comandante: Eduardo Zamarripa Martínez

Teniente: Manuel Corral Baciero

Teniente: Antonio M.<sup>o</sup> Alonso Ibáñez

Teniente: Juan Antonio Rodríguez Medina

Diseño:

Capitán: Estanislao Abellán Agius

Administración:

Coronel: Federico Rubert Boyce

Tte. Coronel: Carlos Barahona Gómez

Comandante: Ángel Santamaría García

Imprime:

Gráficas Virgen de Loreto

Número normal ..... 225 pesetas  
 Suscripción semestral ..... 1.350 pesetas  
 Suscripción anual ..... 2.700 pesetas  
 Suscripción del extranjero .. 4.750 pesetas  
 (más gastos de envío)

## REVISTA DE AERONAUTICA Y ASTRONAUTICA

PUBLICADA POR EL  
EJERCITO DEL AIRE

Depósito M-5416-1960 - ISSN 0034-7.647

DIRECCION, REDACCION Y ADMINISTRACION

Princesa, 88 - 28008 MADRID  
 Teléfonos 244 26 12 - 244 28 19

## PRESENTACION ..... 435

### ARTICULOS

EN TORNADO A LA DEFENSA NACIONAL. <i>Por Luis Delgado Sánchez-Arjona, General de División</i> .....	443
NUESTRA BICENTENARIA BANDERA. <i>Por Luis Grávalos González, Teniente Coronel de Infantería</i> .....	447
GALICIA, UN NOMBRE LIGADO A LA AVIACION. <i>Por Enrique de Arce</i> .....	451
POLITICA DE DEFENSA-POLITICA MILITAR. <i>Por Julio Canales Morales, General de Aviación</i> .....	457
LAS FUERZAS ARMADAS. <i>Por Ramón Fernández Sequeiros, Coronel de Aviación</i> .....	461
EL EJERCITO DE TIERRA. <i>Por Luis Grávalos González, Teniente Coronel de Infantería</i> .....	470
LA ARMADA. <i>Por Francisco Rapallo Comendador, Capitán de Fragata</i> .....	484
EL EJERCITO DEL AIRE. <i>Por Sebastián Rodríguez Barrueco, Teniente Coronel de Aviación</i> .....	502
LA GUARDIA CIVIL. <i>Por Luis Grávalos González, Teniente Coronel de Infantería</i> .....	520
EL INSTITUTO SOCIAL DE LAS FUERZAS ARMADAS. <i>ISFAS. Por José María García Orozco, Comandante Interventor del Aire</i> .....	525
LAS BANDAS DE MUSICA EN EL EJERCITO DEL AIRE. <i>Por Jaime Aguilar Hornos, Coronel de Aviación</i> .....	531

### SECCIONES FIJAS

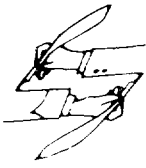
Cartas al director .....	434
Material y Armamento .....	436
Astronáutica .....	439
Alianza Atlántica / Pacto de Varsovia .....	441
Noticiero .....	540
La Aviación en el cine. <i>Por Víctor Marínero</i> .....	545
Tropiezos (V). <i>Por Juan Delgado Rubí, Teniente Coronel de Aviación y Rafael Clemente Esquerdo, Comandante de Aviación</i> .....	546
¿Sabías qué? .....	548
La Aviación en los libros. <i>Por Luis de Marimón Riera, Coronel de Aviación</i> .....	550
Bibliografía .....	551
Y, además, hemos leído. <i>Por Luis Sáenz de Pazos</i> .....	552
Última página: Pasatiempos .....	555

Fotografías proporcionadas por las O.R.P.s de los tres Ejércitos y de la Guardia Civil.

NUMERO 533

MAYO 1985

  
 Revista de  
**AERO  
 NAUTICA**  
 Y ASTRONAUTICA



# cartas al director

D. Félix Brocate Gómez, desde Magallón (Zaragoza), nos remite la siguiente carta:

*Le escribo esta carta para decirle algunas cosas, entre ellas, que su revista es magnífica, me gusta mucho y me encantaría que siguiera con ella.*

*Yo estuve en la mili en el EVA núm. 1, Calatayud, y siempre que podía, iba a leer los ejemplares de la Revista de Aeronáutica y Astronáutica, ya que tenía amistad con un Teniente Capellán y me dejaba leerlas y traérmelas a casa para leer más tranquilo.*

*Soy un gran admirador de la Aviación y me hubiese gustado ser piloto militar, pero como tenía un defecto, no pude. Tengo la colección completa de "Historia de la Aviación", o sea, que ya puede figurarse lo que me gusta la Aviación.*

*Le escribo también para ver si desde este momento me puedo suscribir. Me gustaría suscribirme, pero no sé si tendrá algo que ver el no ser militar, ya que me licencié el 14 de abril de 1984.*

*Sin más que contarle, se despide un admirador suyo.*

## MAS SOBRE EL SERVICIO DE VETERINARIA DE LA FUERZA AEREA

El Comandante del Cuerpo de Farmacia del Aire Juan de Guindos

Jurado, desde Getafe, nos escribe la siguiente carta:

*En la Revista de Aeronáutica y Astronáutica núm. 529, del mes de enero de 1985, aparece un artículo firmado por el Teniente Coronel de Sanidad del Aire don Vicente Pérez Ribelles, titulado "EL SERVICIO DE VETERINARIA EN LA FUERZA AEREA". La lectura del mismo me ha producido gran inquietud, más por un sentido práctico de lo que tenemos en el Ejército del Aire que por un sentimiento corporativista, del que nadie de todas formas está exento.*

*De acuerdo que es inevitable la existencia de fricciones entre profesiones distintas que tengan áreas comunes y me alegro de que el Teniente Coronel Pérez Ribelles, según expone en su artículo, piense que estas plazas de actividades comunes a dos profesionales (Farmacéuticos y Médicos) las ocupen aquellos Jefes y Oficiales mejor preparados, los Farmacéuticos del Aire podemos y hacemos Análisis Clínicos en todas las Unidades, excepto en el Servicio de Análisis Clínicos del Hospital del Aire.*

*Quiero hacer hincapié en otro párrafo del artículo en el que se enumeran una serie de actividades que son susceptibles de ser cumplimentadas por los Médicos o por los Farmacéuticos, pero que, transcribiendo literalmente, dice: "pero unos y otros ocupados en la Sani-*

*dad Humana y en su terapéutica que, generalmente, carecen del tiempo necesario o del interés adecuado para ejecutarlas". Desde septiembre de 1981 funciona ubicado en la B.A. de Getafe el LABORATORIO DE ANALISIS DE FARMACIA, dependiente del Grupo de Farmacia de Madrid-MAPER, en el mismo se desarrolla a satisfacción de las muchas Unidades de nuestro Ejército, que así lo han requerido, el control bacteriológico de productos alimenticios tanto almacenados como dispuestos para su consumo, control microbiológico de manipuladores de alimentos, potabilidad química y microbiológica de las aguas de bebida, análisis de drogas, análisis clínicos y otras actividades enmarcadas dentro de la Higiene y Medicina Preventiva.*

*Tampoco "la epidemia de la Colza" rozó a ningún usuario de los comedores de las Unidades del Ejército del Aire; para exterminar una plaga de roedores o dirigir el animalario de un hospital, a mi modesto entender, no es necesario la creación de un NUEVO SERVICIO, usemos lo que tenemos y si es necesario potenciémoslo.*

*Rogándole, Sr. Director, inserte si es posible en el próximo número de la Revista esta carta, se despide quedando siempre a sus órdenes muy atentamente.* ■

## VENTA EN LIBRERIAS Y KIOSCOS DE LA REVISTA

MADRID: LIBRERIA ROSALES, TUTOR, 57. KIOSCO CEA BERMUDEZ, 46. KIOSCO GALAXIA, FERNANDO EL CATOLICO, 86. LIBRERIA AGUSTINOS, GAZTAMBIDE, 77. LIBRERIA GAUDI, ARGENSOLA, 13. KIOSCO ALCALDE, PLAZA DE LA CIBELES, LIBRERIA SAN MARTIN, PUERTA DEL SOL, 6. KIOSCO AVDA. FELIPE II, METRO GOYA, KIOSCO NARVAEZ, 24. KIOSCO PRINCESA, 86. LIBRERIA DE FERROCARRILES, KIOSCO PRENSA PRYCA, MAJADAHONDA, ALBACETE: LIBRERIA "ALBACETE RELIGIOSO", MARQUES DE MOLINS, 5. BARCELONA: SOCIEDAD GENERAL ESPAÑOLA DE LIBRERIA, AVILA, 129. BILBAO: LIBRERIA "CAMARA", EUSKALDUNA, 6. CADIZ: LIBRERIA "JAIME", CORNETA SOTO GUERRERO, S/N. CARTAGENA: REVISTAS "MAYOR", MAYOR, 27. CASTELLON: LIBRERIA "SURCO", TRINIDAD, 12. LA CORU-

ÑA: LIBRERIA "AVENIDA", CANTON GRANDE, 18-20. EL FERROL: CENTRAL LIBRERIA, DOLORES, 2-4. GRANADA: LIBRERIA "CONTINENTAL", AVDA. JOSE ANTONIO, 2. MALAGA: LIBRERIA "JABEGA", SANTA MARIA, 17. OVIEDO: LIBRERIA "GEMA BENEDET", MILICIAS NACIONALES, 3. PALMA DE MALLORCA: DISTRIBUIDORA ROTGERS, CAMINO VIEJO BUÑOLAS S/N. SANTA CRUZ DE TENERIFE: LIBRERIA RELAX, RAMBLA DEL PULIDO, 85. SANTANDER: KIOSCO PEREDA, PASEO PEREDA, 15. SANTIAGO DE LA RIBERA: LUIS ESCUDERO BALLESTES. SANTONA: LIBRERIA "ELE", MARQUES DEL ROBRERO, 11. SEVILLA: JOSE JOAQUIN VERGARA ROMERO, VIRGEN DE LUJAN, 46. VALENCIA: KIOSKO "AVENIDA", AVDA. JOSE ANTONIO, 20. ZARAGOZA: ESTABLECIMIENTOS "ALMER", PLAZA INDEPENDENCIA, 19.

# PRESENTACION

**T**odos los años en coincidencia con estas fechas, en torno al Día de las Fuerzas Armadas, la Revista de Aeronáutica y Astronáutica publica un número extraordinario buscando contribuir a un mejor conocimiento de nuestros Ejércitos. Por una parte, se trata de informar preferentemente a nuestros lectores habituales que naturalmente son en su mayor parte miembros del Ejército del Aire, pero por otra parte también nos dirigimos a nuestros compañeros de los otros Ejércitos, y nunca olvidamos al hombre de la calle, el ciudadano civil español normal y corriente, al que como tal ciudadano consideramos íntima y vitalmente interesado y afectado por los problemas de la Defensa Nacional.

Este número de la Revista, dedicado a "nuestras Fuerzas Armadas", presenta una información completa, actualizada y pormenorizada sobre las misiones y organización de los altos organismos de la Defensa y de cada uno de los Ejércitos, así como del material de que éstos se encuentran dotados y de sus programas en estudio para el futuro. Completa el sumario con unas consideraciones en torno a los conceptos de Defensa Nacional y de Seguridad Nacional; explica con claridad toda la complejidad que encierra la programación y decisión de la política de Defensa y de la Política Militar y rinde un homenaje a nuestra Bandera Nacional, la Bandera Roja y Gualda que hemos jurado defender hasta la última gota de nuestra sangre y que en este año vive el bicentenario de su establecimiento oficial. Y dado que los principales actos militares van a tener lugar en el Reino de Galicia, un distinguido periodista de esta entrañable comunidad nos da su punto de vista particular sobre cómo se percibe a nuestra Aviación Militar desde el Noroeste peninsular. Cierra el número un reportaje sobre algo tan sacrificado y a veces olvidado, como son las Bandas de Música de nuestro Ejército del Aire.

Sirva este número extraordinario de felicitación a todas las personas que forman parte de nuestros Ejércitos en el Día de las Fuerzas Armadas, a los que deseamos pueda ser útil como información y obra de consulta y reciban nuestro más profundo agradecimiento al General Director del CESEDEN, y todos aquellos que desde el Estado Mayor de la Defensa, la Subsecretaría o los Estado Mayores de los Ejércitos, con su colaboración han hecho posible su publicación. ■

# Material y Armamento

ESTADOS UNIDOS

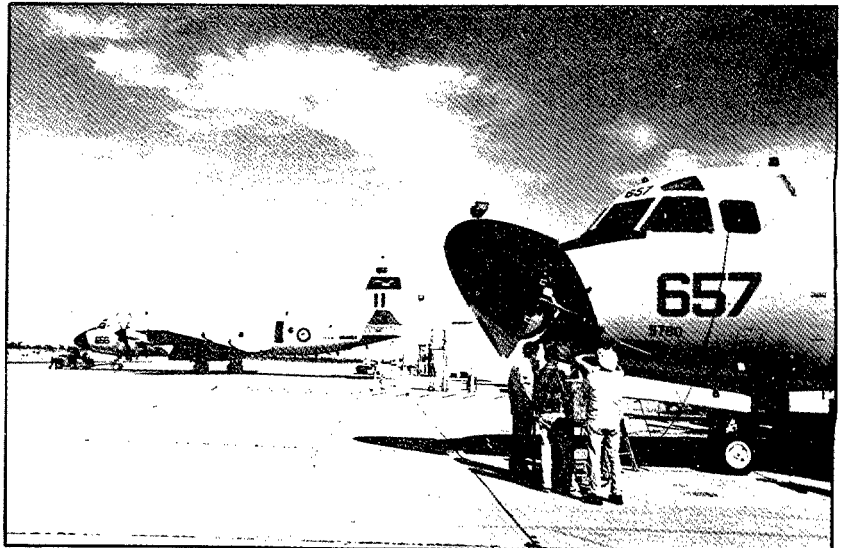


**EL "APACHE" CON CONTROLES OPTRONICOS.** Temible arma, en el campo táctico, la de este AH-64 "Apache", que lleva en el morro los más modernos sistemas electro-ópticos. En su parte superior, el sensor para visión nocturna del piloto (PNVS) y en la parte inferior el sistema de adquisición y designación de blancos (TADS) con visión óptica directa TV e iluminación de blancos con láser, que facilita el lanzamiento efectivo de los misiles anti-carro "Hellfire", de que va provisto el AH-64.

al avión P-3C Orión.

El centro neurálgico de la modificación lo constituye un sistema que recibe y analiza los impulsos electrónicos procedente de armas enemigas y otros emisores.

El sistema detecta, sigue la pista y clasifica señales complejas en una gama de frecuencias más amplia, con una más precisa marcación radiogoniométrica, una mayor facultad de detección y alarma de ame-



**NUEVO EQUIPO PARA EL ORION.** La compañía Lockheed-California ha obtenido un contrato de la Marina de Guerra norteamericana, por valor de cuatro millones de dólares, para dotar de nuevos medios electrónicos de apoyo (ESM)

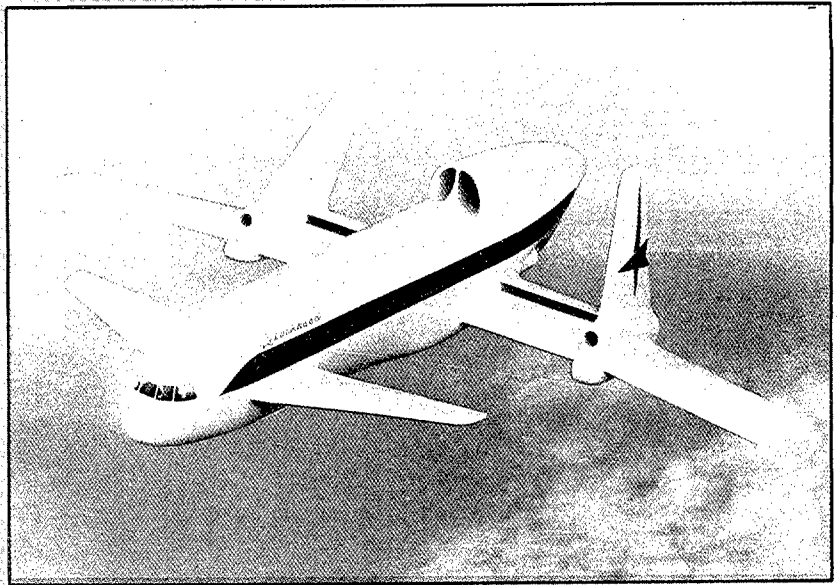
# Material y Armamento

nazas, así como una fijación de blancos más allá del horizonte, entre otras ventajas.

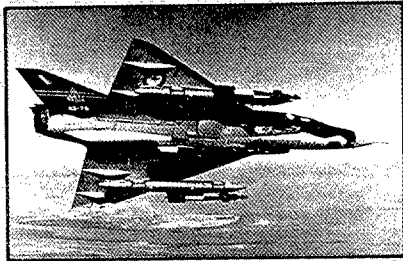
Debido a que las antenas verifican constantemente cada una de las frecuencias dentro de un radio de 360°, el avión podrá operar más eficazmente en un ambiente más denso, seleccionar las señales ambiguas y crear "tableros" adicionales de los blancos que se encuentren en el océano circundante.

Lockheed instalará el nuevo sistema en el P-3 utilizado como banco de prueba para las recientes modificaciones Update III.

La fase de diseño de este trabajo finalizará en el primer trimestre de este año. La entrega del avión ha sido prevista para noviembre de 1985.



**GUIADO LASER.** Bajo los planos del MIRAGE van acopladas dos



bombas contra pistas de aterrizaje, fabricadas por la Texas Instruments, y con autoguiado láser.

**EL "OMEGA", DE LOCKHEED.** El avión comercial futurista, patentado por Lockheed-Georgia, dispondrá prácticamente de todas las modernas técnicas concebibles.

Denominado Omega por uno de los dos ingenieros que realizaron el diseño conceptual, hará posible el envío de carga aérea a partir del año 2020.

Su característica más sorprenden-

te es el nuevo sistema propulsor de "ventilador transversal", es decir, un ventilador largo y cilíndrico en posición transversal con respecto a la dirección de vuelo del avión.

Empotrado cerca del borde posterior del ala, el ventilador transversal es accionado por generadores de gas (motores de propulsión a chorro) situados aproximadamente en un punto medio con respecto a la punta del ala y el fuselaje, en el punto de unión del ala con el fuselaje.

Los orificios de admisión del ventilador están situados en la parte superior e inferior del ala. El aire frío aspirado es expulsado a través del borde posterior del flap del ala, proporcionándole un empuje orientable, es decir, formando una corriente de aire que puede orientarse en cualquier dirección determinada.

Una ventaja inmediata de esta configuración, es la mejora de la prestación en el aterrizaje y despegue, con una corta distancia de rodadura. Con una carga útil de 57 Tm., el Omega precisará una longitud de pista de algo menos de 600 metros.

Otras modernas técnicas incorpo-

radas en el diseño del Omega incluyen:

- Sistemas de control automático, totalmente eléctricos, a 270 voltios.

- Un fuselaje fabricado en su mayor parte con materiales compuestos, livianos y resistentes.

- Una cabina de mando electrónica.

- Un sistema denominado "spanwise blowing" (impulsión de aire en el sentido longitudinal del ala) para permitir el control del flujo laminar (que constituye una forma de incrementar extraordinariamente la fuerza ascensional), y

- Revestimientos aerodinámicos lisos que reducirán la resistencia aerodinámica.

El Omega descrito ha sido diseñado para volar a una velocidad de crucero de 0,85 Mach (unas 585 millas por hora); su peso es de 43.350 kg vacío y 114.000 kg a plena carga y con combustible completo para el despegue. Tiene un radio de acción máximo de 3.600 millas náuticas; y una envergadura de alas de 36,27 metros y una longitud de 31,40 metros.

# Material y Armamento

**McDONNELL FABRICARA TAMBIEN EL TREN DEL F-18.** McDonnell Aircraft Company ha comenzado a ensamblar diversas piezas, fabricadas dentro de la propia empresa, del tren de aterrizaje del F-18.



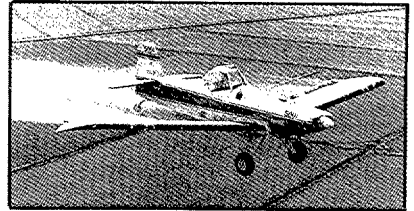
La decisión de McDonnell de realizar estas nuevas piezas ha sido adoptada con objeto de evitar posible falta de suministros y de avivar la competencia entre el limitado número de empresas fabricantes de trenes de aterrizaje. La inversión inicial fue superior a los 1.000 millones de pesetas en maquinaria adicional. Por tanto, los componentes principales del tren de aterrizaje se fabricarán a partir de ahora por McDonnell, y sólo se subcontratarán partes adicionales.

**EL F-15 CUMPLE EL MILLON DE HORAS.** La flota de aviones F-15,



de McDonnell-Douglas, ha cumplido el pasado mes de noviembre de 1984 el millón de horas de vuelo.

En la fotografía aparece un misil Sparrow dirigiéndose hacia el blanco que le fue asignado, tras haber sido lanzado desde un F-15 "Eagle" de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos.



## BRASIL

**500 AVIONES "IPANEMA".** La compañía Industria Aeronáutica Neiva, S.A., que radica en Botucatu y que es una filial de la empresa brasileña EMBRAER, acaba de vender su 500 avión para usos agrícolas

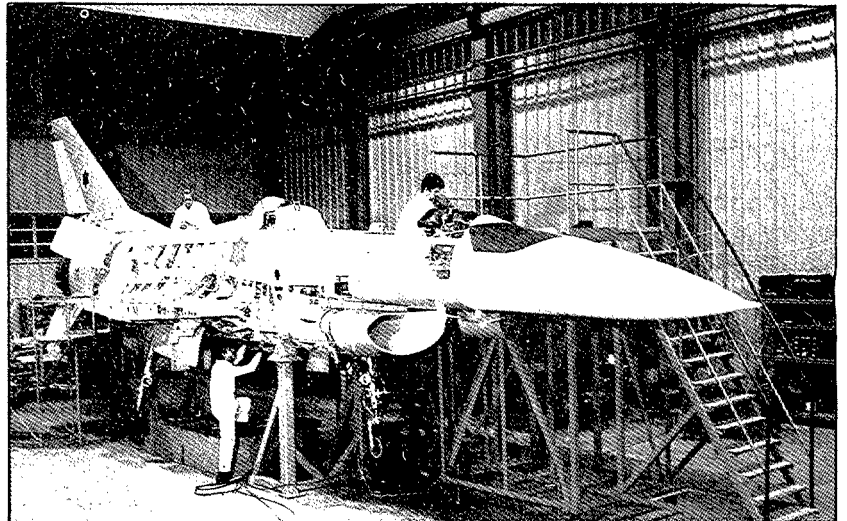
EMB-201A, número que ostenta con orgullo en el capot.

Este avión, que en su última versión va propulsado por un Lycoming de 300 HP, es utilizado también por las Fuerzas Aéreas brasileñas en la Academia de Pirasununga, en el Estado de São Paulo, como remolcador de planeadores.

## ISRAEL

**PRESENTACION DEL "LAVI".** La maqueta del nuevo caza israelí "Lavi" (cachorro de león), fabricado

tado de la más moderna tecnología, es considerablemente menor, en tamaño, a sus posibles oponentes.



por Israel Aircraft Industries, fue presentada al público, por vez primera, en sus instalaciones del Aeropuerto Internacional Ben Gurion, el pasado día 2 de enero.

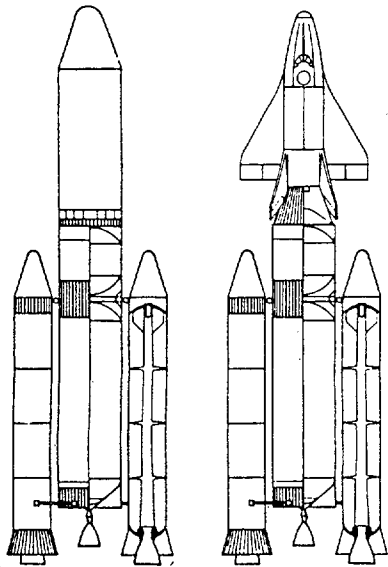
El "Lavi", aunque es un caza do-

El primer prototipo volará en 1986 y la entrega de los aparatos de serie comenzará en 1990. Irá propulsado por un Pratt and Whitney PW-1120, firma filial de la United Technologies. ■

# Astronautica

## CONFIGURACION DEL ARIANE 5

5. La configuración del ARIANE 5, decidida se compone:



—de un cuerpo central que comprende un escalón criotécnico conteniendo 120 Toneladas de hidrógeno y oxígeno líquidos, propulsado por un motor HM 60 de 80 Toneladas de propulsión en tierra. El diámetro de este escalón es de 5,4 m.  
—de dos escalones laterales de aproximadamente 3 m. de diámetro con 170 Toneladas de propergol sólido segmentado, cada uno.

La actuación del composite inferior es de aproximadamente 15 Toneladas en órbita baja, compatible con la puesta en órbita de la lanzadera Hermes. La adición de un escalón superior H 10 permite una actuación de más de 8 Toneladas en órbita de transferencia hacia la órbita de los satélites geoestacionarios. Es posible que el ARIANE 5 esté destinado a misiones geoestacionarias que seguirán, con toda probabilidad, siendo rentables a finales de este siglo. Asimismo está previsto para misiones heliosíncronas para los satélites de observación de la Tierra. Luego quedan las misiones en órbitas bajas, con lanzamiento de estaciones experimentales, con

vehículos habitables del tipo HERMES, o bien para lanzar satélites en órbita geoestacionaria y dotados de sistemas de propulsión integrados perigeo-apogeo. Para estas misiones en órbita baja parece un objetivo razonable una masa satélite de 15 Toneladas.

## VALIOSAS INVESTIGACIONES MEDICAS DURANTE EL VUELO MAS PROLONGADO REALIZADO EN EL COSMOS.

Como es sabido, el pasado dos de octubre concluyó el más prolongado de los vuelos tripulados en la historia de la cosmonáutica. Los cosmonautas soviéticos Leonid Kizim, Vladimir Soloviov y Oleg Atkov, que desde el 9 de febrero estuvieron trabajando en la estación orbital "Saliut-7", regresaron a la Tierra, con lo que quedó establecido un nuevo récord de distancia y continuidad de vuelo: 237 días.

## LA PRIMERA ESTACION ESPACIAL NORTEAMERICANA.

Lockheed se ha asociado con TRW, Hughes y Bendix para desarrollar la primera estación espacial permanente de los Estados Unidos.

Los trabajos que se llevarán a cabo, según el contrato por importe de 27 millones de dólares, serán dirigidos por el Centro Espacial Johnson de la NASA en Houston (Texas) e incluirán la definición y diseño preliminar de un sistema para hacer posible la presencia permanente de personas en el espacio.

Lockheed se encargará del diseño del sistema: estructura de montaje; sistemas manipuladores remotos; control térmico y de actitudes; integración de recursos; equipamiento de la esclusa de aire y del módulo

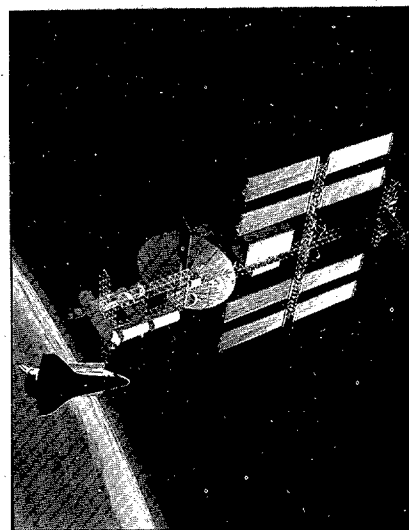
habitables; así como de los sistemas de actividades extravehiculares (EVA).

La compañía TRW Inc., emplazada en Redondo Beach (California), estudiará y definirá los sistemas de comunicaciones y de gestión de datos, y para el seguimiento contará con el apoyo de Hughes Aircraft, con sede en El Segundo (California).

Allied Bendix Aerospace, en Teeterboro (Nueva Jersey), ayudará en las tareas de simulación y en los estudios de control del impulso.

El contrato, que Lockheed espera conseguir, consta de cuatro fases de trabajo descritas por la NASA en su Petición de Ofertas de 14 de septiembre (RFP). Las ofertas constituyeron la culminación de una intensiva fase de investigación y estudios para definir un programa de Estación Espacial que estuviese tripulada de forma permanente, y cumplen el deseo manifestado por el Presidente Reagan de desarrollar dicha instalación en el término de una década.

Según tiene previsto la NASA, la Estación Espacial apoyará los esfuerzos científicos y comerciales en el



espacio, estimulará nuevas tecnologías e incrementará las posibilidades operativas con base en el espacio. ■



# Alianza Atlántica / Pacto de Varsovia

## GUERRA DE LAS ESTRELLAS:

Según la Unión Soviética, los EE.UU. están tratando, por todos los medios, que sus aliados europeos apoyen decididamente sus planes para la militarización del espacio y la creación de un sistema de defensa antimisiles con elementos basados en el espacio, la SDI o "guerra de las estrellas". Con este sistema que sería puramente defensivo se pretende no sólo la protección de los Estados Unidos, sino también de los aliados europeos del peligro de un ataque nuclear. Según las fuentes soviéticas, existe una fuerte oposición por parte de los movimientos pacifistas europeos, con objeto de poner fin a la carrera de armamentos.

## EL SECRETARIO GENERAL DE LA NATO APOYA EL PLAN REAGAN DEL ESPACIO:

Lord Carrington, Secretario General de la NATO, en una entrevista realizada el pasado febrero ha dicho que apoya totalmente el Plan del Presidente Reagan de emplear bases espaciales contra los misiles soviéticos, plan conocido popularmente como "guerra de las estrellas". Añadió que no estaba totalmente convencido de la viabilidad de la iniciativa de Defensa Estratégica, SDI, de Reagan, pero consideraba que era muy importante para el Occidente que se siguiese con el Plan. Sería una gran imprudencia, dijo, que los EE.UU. abandonasen sus estudios en unos momentos en que la propia Unión Soviética está haciendo grandes progresos en la tecnología de las armas espaciales. Algunos líderes europeos han criticado el Programa SDI por considerarlo un paso en la escalada de la carrera de armamentos y por hacer más vulnerable a Europa a un ataque de fuerzas convencionales del Pacto de Varsovia, imponiendo inaceptables costes económicos y dividiendo a NATO.

## REDUCCION DE TROPAS EN EUROPA CENTRAL:

La última propuesta de reducción de tropas en Europa Central, por parte de la Unión Soviética es muy similar a su anterior oferta rechazada en febrero de 1983.

La propuesta hecha en las negociaciones MBFR (reducción mutua y equilibrada de fuerzas) en Viena, consiste en que EE.UU. retire 13.000 hombres mientras la URSS retirará 20.000, dentro del año que siga a la firma del acuerdo. A esto seguirá una congelación en el nivel de fuerzas por tres años, seguido por otro periodo de tres años en que los niveles de fuerzas terrestres y aéreas serán reducidos a 900.000 hombres por cada lado.

## POSIBLE RETIRADA DE EE.UU. DE SUS BASES EN GRECIA:

El Pentágono está estudiando la posibilidad de abandonar sus Bases en Grecia en 1988. Si en las próximas elecciones griegas de octubre, vuelve a ganar el Primer Ministro griego, Andreas Papandreou, otro periodo de cuatro años de legislatura es probable que exija el abandono de las cuatro bases que los EE.UU. mantienen en el país. Estas Bases son: la Aérea de Hellenikon, la Base Naval de Souda Bay en Creta, la Base Aérea de Gournies, que vigila los movimientos soviéticos en el este del Mediterráneo y la Base de Nea Makri, al norte de Atenas, que forma parte de la red mundial de comunicaciones, además existen unas 20 pequeñas instalaciones por todo el país. Los EE.UU. están descontentos por los últimos acuerdos de Grecia con Albania, Bulgaria y Yugoslavia, sus tres vecinos comunistas, realizados sin consultar a la NATO; el acercamiento griego/libio y las continuas críticas a la política norteamericana incluyendo la suposición griega de que el avión surcoreano derribado por los aviones soviéticos en septiembre de 1983, estaba actuando en una misión de espionaje en favor de EE.UU.

## EXITO DEL VUELO DE PRUEBA DEL MISIL CRUCERO:

A finales del pasado febrero se realizó con éxito el primer vuelo de prueba de un misil crucero americano desarmado en Canadá. Un B-52, llevando dos misiles cruceros, lanzó uno de ellos en el Mar Beaufort, cerca de Alaska, y éste recorrió unas 1.500 millas en un vuelo de cuatro horas y media para, finalmente, caer en paracaídas sobre un lago helado cerca de la Base Canadiense de Cold Lake, unos 180 Km. al noroeste de Edmonton, Alberta. Según fuentes oficiales "todo indica que el misil voló por su corredor tal como estaba previsto".

## OFERTA GRIEGA EN MANIOBRAS NATO:

Dado que Grecia se ha negado a tomar parte en las maniobras NATO y que ha solicitado a los demás miembros de la Alianza de que se abstengan de realizar ejercicios en el Mar Egeo, ha propuesto que las maniobras se realicen en el Mar Jónico, entre Grecia e Italia y en el Mediterráneo, al este de Creta. En estos casos Grecia tomaría parte en las maniobras NATO.

## LA NUEVA ARMADA DE EE.UU.:

El objetivo del Presidente Reagan de una Armada de 600 navíos será alcanzado en 1989, según ha manifestado el Secretario de la USNAVY, John Lehman.

M.R.N.

# PREMIO "JUAN VIGON"

## INSTITUIDO POR EL PATRONATO DEL INSTITUTO NACIONAL DE TECNICA AEROSPAZIAL "ESTEBAN TERRADAS" PARA HONRAR LA MEMORIA DE SU FUNDADOR

Para honrar la memoria del Excmo. Sr. D. Juan Vigón Suero Díaz, Fundador del Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial «Esteban Terradas», el Patronato del mismo Instituto acordó crear el Premio «JUAN VIGON», que será concedido al mejor trabajo que un autor o autores españoles presenten, ajustado a cualquier tema sobre Investigación y desarrollo de la Técnica Aeronáutica o Espacial.

El Premio «JUAN VIGON» para el bienio 1984-1985, será concedido con arreglo a las siguientes

### B A S E S

1.<sup>a</sup> Los trabajos que se presenten serán originales, no admitiéndose los que en su totalidad o en su parte fundamental hayan sido juzgados por cualquier Corporación científica, docente o académica. La consideración de trabajo original se acreditará mediante declaración jurada que se acompañará al trabajo presentado.

Los trabajos se ordenarán en la forma siguiente:

- Introducción general sobre el estado actual del tema científico-técnico, tratado, con la bibliografía correspondiente.
- Desarrollo detallado de la parte original.
- Conclusiones fundamentales del mismo.

2.<sup>a</sup> El tema de los citados trabajos versará sobre algún aspecto de cualquier Ciencia o Técnica aplicada a la Aeronáutica o a la Investigación del Espacio.

3.<sup>a</sup> El Premio «JUAN VIGON» para el bienio 1984-1985, se dota con 400.000 pesetas, y sólo se concederá a un único trabajo.

También se concederán ayudas económicas de 30.000 pesetas a cada uno de los trabajos que el Jurado considere apto para ser admitidos al Concurso, quedando, por consiguiente, excluidos de esta ayuda el que resultare premiado y los considerados como no aptos.

4.<sup>a</sup> El Concurso será resuelto por un Jurado formado por el Presidente, Vicepresidente y Secretario General del Patronato; el Director General, el Subdirector General Técnico, el Subdirector General de Planes y Programas, los Directores de Departamentos y el Secretario General y Técnico del Instituto, que actuará de Secretario del Jurado.

5.<sup>a</sup> Si a juicio del Jurado ninguno de los trabajos presentados reuniese méritos suficientes para alcanzar el premio, se podrá declarar desierto el Concurso, manteniéndose, no obstante, la ayuda económica a que se refiere el párrafo 2.<sup>o</sup> de la Base 3.<sup>a</sup>, bajo las condiciones que en la misma se determinan.

6.<sup>a</sup> La propiedad intelectual del trabajo presentado seguirá perteneciendo a sus respectivos

autores. No obstante, el INTA podrá utilizar el trabajo premiado para su uso propio sin carácter comercial.

7.<sup>a</sup> La posesión del Premio «JUAN VIGON», individualmente o en grupo, será considerada como mérito especial para acceder a un puesto de plantilla del INTA, para el personal contratado del mismo.

8.<sup>a</sup> Los trabajos destinados a este concurso serán entregados en la Secretaría General del Patronato, P.<sup>o</sup> del Pintor Rosales, 34, en días y horas de oficina, consignando: «Para el Concurso Premio «JUAN VIGON» del bienio 1984-85».

9.<sup>a</sup> Cada trabajo presentado con un lema, se enviará bajo sobre cerrado y lacrado (sobre núm. 1), y en el exterior del mismo, sin que figure ninguna indicación que permita identificar al autor o autores, se consignarán los datos de la base anterior y el lema. Dentro del mismo sobre se incluirá otro (sobre núm. 2), también cerrado y lacrado, en cuyo exterior llevará escrito el mismo lema y contendrá en su interior una cuartilla escrita con el citado lema y nombre, profesión y dirección del autor o autores del trabajo.

La presentación de cada trabajo en INTA se efectuará contra recibo, en el cual se consignará la fecha de entrega del lema.

10.<sup>a</sup> El plazo improrrogable de admisión de trabajos terminará el 31 de diciembre de 1985, a las doce horas.

11.<sup>a</sup> El concurso será resuelto, a ser posible, con la antelación suficiente para que el Jurado pueda dar cuenta del fallo al Pleno del Patronato en la sesión que éste celebre en el mes de abril de 1986, hasta cuya fecha el fallo será secreto.

12.<sup>a</sup> Una vez conocido el fallo del Concurso se comunicará a los autores que hayan obtenido el Premio y las ayudas económicas señalados en la Base 3.<sup>a</sup>, (una vez abiertos, los sobres núm. 2 de esos trabajos), convocándoles al acto que se celebrará para entrega de los mismos, que a ser posible, coincidirá con el Pleno del Patronato de mayo de 1986, aniversario de la Fundación del Instituto.

13.<sup>a</sup> En el mismo acto se devolverán los trabajos que obtuvieron ayudas económicas, mediante los requisitos administrativos pertinentes, haciéndose cargo de cada ayuda económica y del trabajo la persona que entregue el recibo justificante de la presentación del correspondiente trabajo.

14.<sup>a</sup> Los trabajos que no obtuvieran Premio ni ayuda económica serán retirados de la misma dependencia donde fueron presentados, con anterioridad al 31 de julio de 1986, en días y horas de oficina mediante devolución del recibo que fue facilitado a la recepción del trabajo, los cuales serán devueltos con el respectivo sobre núm. 2, sin abrir.

**T**odas las asociaciones humanas, desde las más elementales a las más desarrolladas, han imaginado, intentado y puesto en práctica, desde el momento de "saberse", de considerarse grupo social, un proceso de permanencia como tal grupo, en el que se mantengan los logros alcanzados y se obtengan otros nuevos y mejores: es decir un proceso de PERMANENCIA Y PROGRESO.

Este doble impulso —permanecer y progresar— es condición innata del grupo (que nace como tal grupo social cuando aparece la consciencia de ser eso: grupo) y surge como consecuencia de que el hombre sea un "animal sociable". Podría decirse que es su instinto de conservación y que éste le va a permitir prolongarse en la historia más allá de la existencia real-actual de los que lo componen, proporcionándole la cohesión necesaria para sobrevivir a los conflictos internos o externos que pudieran presentarse.

Aquéllos aparecen como antagonismos

entre los diversos componentes del grupo social (individuos, familias, clanes, gremios, etc.); éstos, de orden externo, como resultado de los distintos o encontrados intereses de grupos sociales contemporáneos, colindantes o co-activos.

En esa tendencia unívoca a mantener los logros y a mejorar el "status" alcanzado reside el concepto de SEGURIDAD NACIONAL. Si la tendencia de doble flujo se relaja, se difumina o se pierde el grupo social tiende a desaparecer, se disgrega o es absorbido por otro, irremisiblemente.

En la legislación española no se nombra a la S.N. hasta que la Ley Orgánica del Estado promulgada el 10 de Enero de 1967 encomienda a las FAS. tal cometido y a la Junta de Defensa Nacional que proponga las líneas generales para alcanzarlas.



Gral. de División don Luis Delgado Sánchez Arjona, Director del CESEDEN

## En torno a la Defensa Nacional

LUIS DELGADO SANCHEZ-ARJONA,  
General de División de Aviación

Posteriormente, el Real Decreto 709/79 de 5 de Abril encarga al Vicepresidente Primero del Gobierno "la coordinación de los asuntos

*"La Seguridad Nacional comporta unos valores —unidad, soberanía, independencia, integridad y ordenamiento constitucional— que la Defensa Nacional debe garantizar de modo permanente"*

de la SEGURIDAD Y DEFENSA NACIONAL cuando no las ejercite directamente el Presidente".

Finalmente, la Ley Orgánica 6/80 de 1 de Julio en su artículo tercero señala:

*"La DEFENSA NACIONAL será regulada de tal forma que, tanto en su preparación y organización como en su ejecución, constituya un conjunto armónico que proporcione una efectiva SEGURIDAD NACIONAL"*.

He aquí que tenemos dos conceptos: uno, la D.N. que se presenta como un medio para alcanzar —proporcionar— un fin, la S.N.

¿Pero que es S.N.?

En primer lugar, conviene aclarar que al ser la S.N. un fin debe considerarse un concepto más amplio que el de D.N.; y que ésta, si fue bien regulada, organizada y ejecutada dará como resultado una efectiva S.N.

Pero si la D.N., definida en el Art. 2.º de la Ley 6/80 "tiene por finalidad garantizar de modo permanente

- la unidad, soberanía e independencia de España
- su integridad territorial y
- el ordenamiento constitucional protegiendo la vida de la población y los intereses de la Patria, en el marco de lo dispuesto en el Artículo 97 de la Constitución"

podría concluirse que la S.N. comporta unos valores (unidad, soberanía, independencia, integridad, y ordenamiento constitucional) que la D.N. debe garantizar de modo permanente.

En segundo lugar, ha de entenderse a esos valores como FINES PERMANENTES y que, por ser tales, deben garantizarse a toda costa. La vida de la población y los intereses de la Patria parecen ser "el como" (garantizar los fines permanentes protegiendo a éstos, sin los cuales los primeros no podrían garantizarse); es decir, aparecen como obje-

tivos de primera magnitud pero no como fines permanentes.

Por otro lado, unos y otros están recogidos en la Constitución como expresión de la voluntad nacional.

Si la S.N. comporta esos valores permanentes y esos objetivos trascendentes ("vida de la población" implica el conjunto biológico y psicosocial de todos y cada uno de los españoles; sus costumbres y tradiciones; el acervo natural, cultural, material y espiritual, etc.) no hay duda que proporcionarlos y garantizarlos es el fin primario del Estado/Nación que estará obligado a neutralizar aquellas amenazas que contra ellos aparezcan en el horizonte.

Ante tales fines y objetivos, la S.N. tiene un cierto carácter estático que abarca la doble dinámica de permanencia de lo logrado y a la vez de lo por lograr (estabilidad y desarrollo), carácter que no quiere decir pasivo y que no debe dejar de incentivar y acrecentar las actividades de la D.N.

La S.N. debe entenderse, pues, como una necesidad vital que se genera, nace y se perpetra cuando los fines permanentes, los objetivos nacionales y la vida de la población se alcancen y/o mantienen en un grado de fiabilidad aceptable frente a las dificultades de cualquier orden que puedan presentarse.

El grado de aceptabilidad sería el que proporcionara fines y objetivos por medios distintos de la acción bélica; o cuando agotados éstos se está en situación de recurrir, en condiciones ventajosas al empleo de la fuerza (disuasión y guerra) contra

las amenazas o agresiones posibles.

Finalmente, señalemos que la S.N. se extiende más allá de los límites geográficos y de los espacios de soberanía nacional ya que los intereses nacionales pueden encontrarse fuera de aquellos.

De todo lo expuesto resulta de interés intentar ahora definir la S.N. que entendemos como una garantía de supervivencia ante agresiones, estados de crisis, emergencias o amenazas de todo tipo surgidas tanto dentro del Estado como fuera de él. El CESEDEN lo define así:

*"Seguridad Nacional es el estado de vida de una Nación en la que no existe amenaza a la soberanía ni a la integridad del territorio; en el que desde el interior no se atenta contra el normal ejercicio de la Autoridad ni contra las Instituciones; y en el que tanto las actividades públicas como las privadas pueden llevarse a cabo sin obstáculos que se opongan a la marcha hacia los más altos niveles de prosperidad".*

Se trata de obtener un grado de garantía aceptable a través de un proceso vivo, dinámico y permanente que debe proporcionar ese "servicio que se denomina SEGURIDAD", primordial obligación del Estado/Nación. Servicio que debe alcanzar un nivel razonable y que debe ser mantenido y alimentado día a día, sin desmayo, para que no resulte ineficaz.

Ese proceso vivo, continuo, permanente y actualizado es la DEFENSA NACIONAL.

El Artículo 2.º de la Ley 6/80 al que ya nos hemos referido, dice en su primer párrafo, al definirla, lo siguiente:

*"Es la disposición, integración y acción coordinada de todas las energías y fuerzas morales y materiales de la Nación ante cualquier forma de agresión, debiendo todos los españoles participar en el logro de tal fin".*

¿Qué nos dice, pues, que sea la D.N.?

En primer lugar que es **disposición**. Es decir una actitud y una aptitud. Estar dispuestos para actuar, o sea, un estado de ánimo favorable que es necesario pero no suficiente; y una capacidad de ac-

66 *Entendemos la Seguridad Nacional como una garantía de supervivencia ante agresiones, estados de crisis, emergencias o amenazas de todo tipo surgidas tanto dentro del Estado como fuera de él* 66

tuar también necesaria e igualmente insuficiente — porque se es apto para ello, porque se está capacitado por instruido, preparado y prevenido.

Por ello, disposición incluye que se cuenta con una organización, con una estructura orgánica conveniente, con unos medios adecuados a los fines (material, personal), con una estructura y unas finanzas proporcionadas. Es decir, con un dispositivo que actúe de forma automática ante un evento específico cualquiera, de forma que se obtenga un resultado calculado de antemano.

En segundo lugar, se nos dice que es **integración**. Pero integrar es componer algo reuniendo todas sus partes, completa y cabalmente; algo que, necesariamente, está disperso, con carácter y vida propia e independiente pero que puede y debe ser agrupado y conjuntado — sin que por ello pierda su personalidad ni sus peculiaridades — para proporcionar una fuerza más poderosa.

No se trata, solamente, de aunar esfuerzos, de aunar éstos en una misma dirección sino, también, de obtener, si fuera requerido, un solo y prepotente esfuerzo, aplicado con todo rigor en un punto. (Eso mismo entendemos al hablar de integración de España en la C.E.E. en la N.A.-T.O. o en el Euro-Grupo).

Se nos dice que es una **acción coordinada**. Acción es ejercicio; efecto o resultado de hacer algo, con lo que, rotundamente, se desecha la idea de pasividad para volcar-

66 *La Seguridad Nacional se extiende más allá de los límites geográficos y de los espacios de soberanía nacional ya que los intereses nacionales pueden encontrarse fuera de aquellos* 66

se en la actividad. No en una actividad cualquiera sino, precisamente, en una actividad coordinadora, es decir en la actividad de "ordenar metódicamente".

Entonces ¿Qué es aquello que tenemos que ordenar metódicamente? ¿qué tenemos que tener dispuesto e integrado? **Todas las energías**, es decir tanto las que permanecen en estado latente como aquellas en actividad y **tanto las morales** (entendemos que el legislador se ha referido al conjunto de facultades del espíritu) **como las materiales**. Unas y otras reunidas completa y cabalmente y ordenadas metódicamente para actuar **ante cualquier forma de agresión**.

He aquí que el carácter de totalidad, que luego va a verse a los individuos, se manifiesta ya doblemente. En un sentido, referido a la **totalidad** de las energías y fuerzas de la Nación; en otro aplicado a la **totalidad** de las agresiones y de forma contundente. Se deduce, por tanto, que si agresión es "cualquier acto contrario al derecho ajeno" no tiene que ser necesariamente violenta y que puede revestir características muy variadas (agresión económica, ecológica, ideológica, etc.) y por ende la respuesta o prevención a la agresión ha de estar dispuesta, sea cualquiera el campo de acción que corresponda.

Puede argumentarse que si no hay agresión no hay acción y que por ello la defensa tiene un talante más bien pasivo, mientras que la acción sólo se tomaría con carácter esporádico.

Nada más erróneo. Ya se dijo antes que la defensa debe ser activa y añadimos que no hay mejor defensa que el ataque. Interpretese esta observación como lo que signi-

*La Defensa Nacional es una actitud y una aptitud. Estar dispuestos para actuar y una capacidad de actuar<sup>99</sup>*

fica: que es decisivo adelantarse a los acontecimientos, prever, instruir, capacitar, dotar de medios y recursos y ordenarlos metódicamente. En una palabra, responder preventivamente, antes de ver perpetrada la agresión, con un dispositivo idóneo para neutralizarla si llegara el momento y manifestando, sobre todo, una clara e insobornable voluntad de emplearlo.

La tercera **totalidad** viene referida a "todos los españoles". Son todos los españoles, hombres y mujeres, de cualquier edad y condición a los que la Ley obliga a participar en la gran empresa que es la Defensa Nacional. Cada cual en su cometido, pero con todas sus energías morales y materiales dispuestas ante cualquier forma de agresión. Y esta **disposición** (actitud y aptitud) obli-

S.N. alcanzada tendrá solamente el nivel de fiabilidad que se haya conseguido para el más precario de los fines u objetivos.

De la misma manera se puede argumentar en relación con las distintas ramas de la Defensa que se vislumbran derivadas del gran tronco común que es la Defensa Nacional: Defensa Militar —que no es la única rama— Defensa Civil (e incluso podría hablarse de Defensa Económica, Ecológica —mar, aguas, bosques, etc.), Industrial, Tecnológica, etc., etc.). La D.N. no sería la suma de ellas, ni es mejor o más fiable porque lo sea, en exclusiva, una de sus ramas. Será, sin duda, tan firme y poderosa como lo sea la más desvalida de sus ramas y tanto más vulnerable cuanto más lo sea alguna de ellas.

*La Defensa Nacional no sería la suma de Defensa Militar, Defensa Civil e incluso Defensa Económica, Ecológica, Industrial, Tecnológica, etc., ni es mejor ni más fiable porque lo sea, en exclusiva, una de sus ramas. Será, sin duda, tan firme y poderosa como lo sea la más desvalida de sus ramas y tanto más vulnerable cuanto más lo sea alguna de ellas<sup>99</sup>*

ga a todos y a cada uno de los españoles.

Desde esta **triple totalidad** que se contempla —totalidad de españoles, de energías y fuerzas contra la totalidad de agresiones— desde la perspectiva de permanencia que imponen los fines permanentes que define, se puede concluir que la D.N. es un todo indivisible.

Esto no presupone que las acciones a llevar a cabo no sean de muy diversa índole sino que el fin es uno sólo, al que tienen que converger todas aquéllas. No hay varias metas sino una sola (la S.N.) que engloba los fines permanentes y los objetivos nacionales. Si cualquiera de ellos no se garantiza de manera aceptable, aunque los demás estén perfectamente asegurados y garantizados, la

Es sin duda, evidente que la Defensa Militar es la médula, la columna vertebral donde se sustenta la D.N. pero no por ello habría que desentenderse de la otra rama la Defensa Civil (o bien las ramas que hubiera). Si, como señalábamos antes, las agresiones pueden ser muy variadas (recuérdese la "Marcha Verde") las **respuestas** deben también ser muy diversas, aunque todas ellas deban estar sustentadas en dos soportes primordiales: Una Defensa Militar capaz de disuadir (y en caso extremo alcanzar la victoria) y una decidida y manifiesta voluntad de emplear **todos** los recursos de que se disponga.

E incluso, cuando no se disponga de ese recurso ideal.. inventarlo. ■



# Nuestra bicentenaria BANDERA

*Bandera actual del Cuartel General del Aire con el Escudo modelq 1981.*

Texto: LUIS GRAVALOS GONZALEZ, Teniente Coronel de Infantería  
Dibujos: JOSE LUIS CALVO PEREZ

En 1985 se cumplen los doscientos años del establecimiento de los colores rojo y gualda como Bandera Nacional. "Revista de Aeronáutica y Astronáutica quiere sumarse con este artículo al homenaje que las Fuerzas Armadas y todos los españoles rendirán en este año a nuestra entrañable enseña.

## LOS ANTECEDENTES

**H**ubo una enseña básica anterior a nuestra querida Bandera roja y gualda que era blanca, unas veces llevaba la cruz de San Andrés en rojo, otras el escudo de las armas reales y, en ocasiones, ambos símbolos juntos. Desde la batalla de Pavía, allá por el año 1525, veníamos usando los españoles estas banderas que, además de los signos ya mencionados, se completaban con pequeños escudos regimentales en los ángulos de las banderas de los Ejércitos o los emblemas de nobleza de los capitanes en las de la Armada.

En tierra cumplían las banderas la función táctica de servir para alinear los batallones y en la mar la de distinguir a los navíos, pero los tiempos fueron cambiando, la artillería naval aumentó sus calibres y alcances, debiendo combatir los buques a distancias tales que

no era posible apreciar con claridad sus enseñas. Por eso, a mediados del siglo XVIII se abrió paso la idea de que una bandera de lienzo blanco con un escudo pintado, o despintado por mares y

vientos, ya no era plenamente funcional...

## LA GESTACION DE UN NUEVO SIMBOLO NACIONAL PARA LA MAR

Que la bandera blanca ya no era suficientemente definitiva de españolidad estaba claro y por ello este asunto llegó a tratarse en los reales despachos, como lo prueba que ya las Ordenanzas de la Armada de 1748, art. 1.º, tratado 3.º, título 3.º, firmadas por Fernando VI, dijese: "Por ahora usarán todos los navíos de la Armada la bandera ordinaria nacional, con el escudo de mis armas, hasta que Yo tenga a bien disponer otra cosa".

Siete lustros más fueron necesarios para que el problema se plantease de nuevo y ante otro monarca. Carlos III conoció de manos de don Antonio Valdés, su



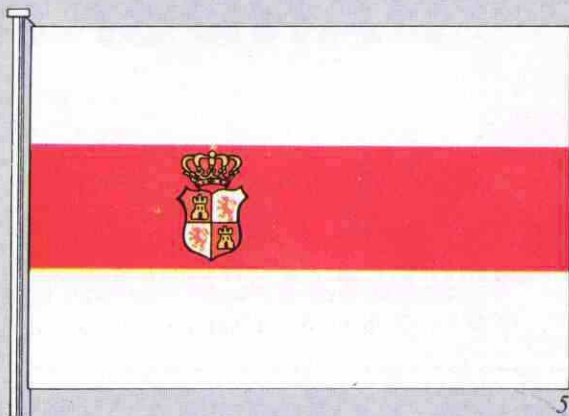
Primera bandera del Servicio de Aviación.



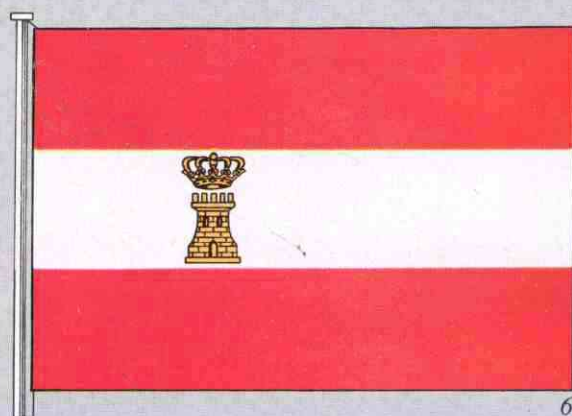
1



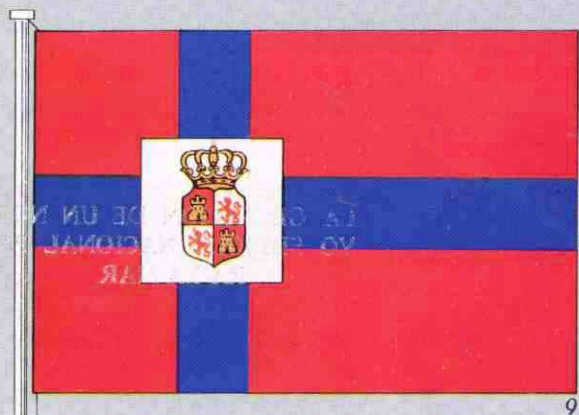
2



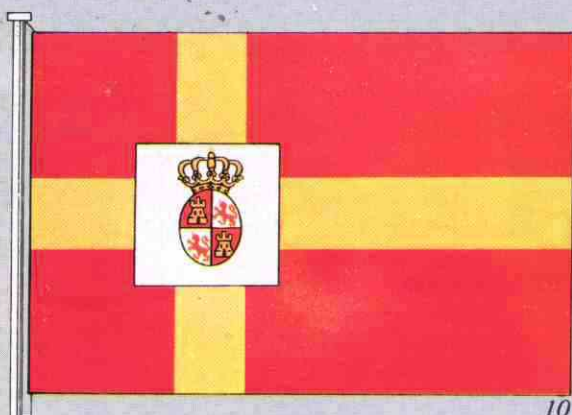
3



4



5



6

Ministro de Marina, una amplia propuesta apoyada en doce modelos distintos, en los que predominaba el color rojo y su combinación con el amarillo o el blanco.

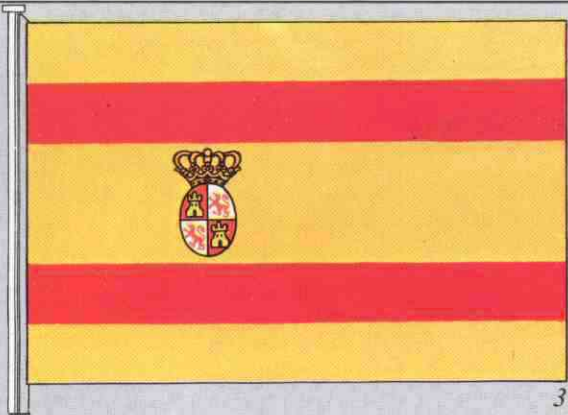
La primavera de 1785 había estallado en las riberas del Tajo cuando se anticipó a los Capitanes Generales de los Departamentos Marítimos de Ferrol, Cádiz y Cartagena que era inminente el cambio de la bandera. Las minutas de

estos escritos, que se conservan en el Museo Naval, han servido para determinar con precisión meridiana que lo que se estaba tratando era dotar a la Armada de una nueva **bandera nacional**; dos veces se dice en ellos "nacional", una aún a

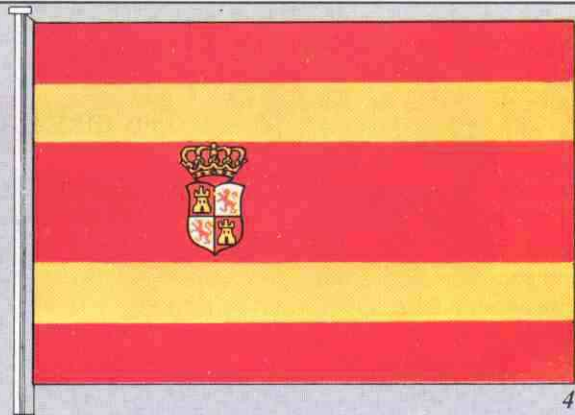
costa de tachar "española".

La decisión de Carlos III fue totalmente personal, no tomó ninguno de los modelos presentados, sino que los acomodó a su gusto, modificando el primero en el sentido de que la faja central amarilla re-

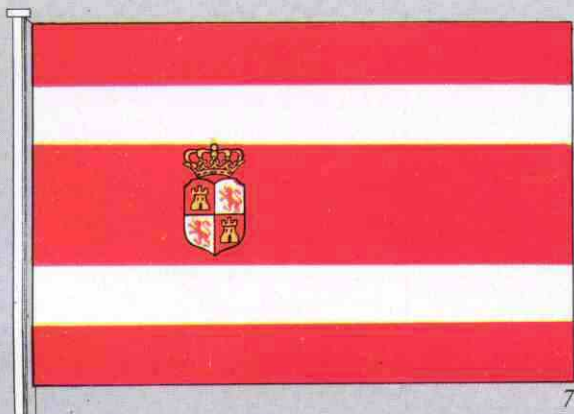
*Proyectos de banderas presentados a Carlos III en 1785. Como puede comprobarse las figuras 1, 3, 5 y 7 son las inversas en color a las número 2, 4, 6 y 8. De forma similar las figuras número 1, 2, 3 y 4 cambian su color amarillo por el blanco en las número 6, 5, 8 y*



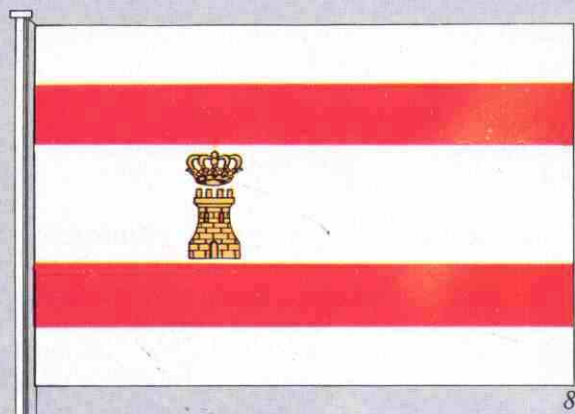
3



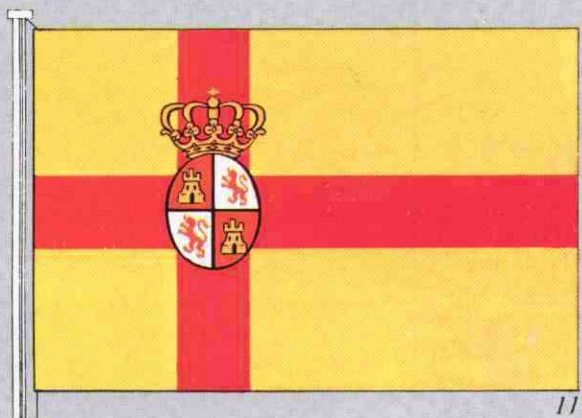
4



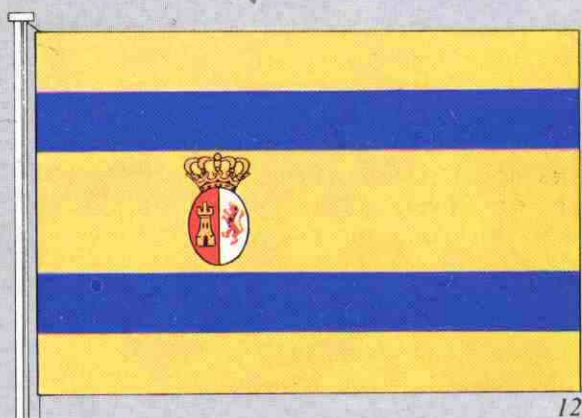
7



8



11



12

7. Las número 9 y 10 se diferencian en el color de la cruz, la número 11 es la inversa de la número 10 y, por último, la número 12, que trae el mismo color complementario que la número 9, es similar a la número 3.

sultase de doble anchura que las rojas de los extremos y que el escudo de los catorce cuarteles se redujese sólo a los dos primeros: Castilla y León bajo corona imperial, conforme a la última propuesta. Finalmente destinó a la

marina mercante la bandera que aparecía en cuarto lugar pero sin ponerle ningún escudo.

### EL REAL DECRETO

Se firmó en Aranjuez, entre

jardines en flor, tal día como el 28 de mayo de hace dos siglos. En la parte expositiva se enuncian las razones que condujeron a la adopción de la nueva bandera: "evitar los inconvenientes y perjuicios que ha hecho ver la experiencia puede ocasionar la bandera Nacional de que usa mi Armada Naval y demás embarcaciones españolas, equivocándose a largas distancias o con vientos calmosos



con las de otras Naciones”.

Sigue el Real Decreto con más detalles: “en adelante usarán mis Buques de Guerra de Bandera dividida a lo largo en tres listas, de la que la alta y la baja sean encarnadas y del ancho de cada una de la cuarta parte del total, y la de en medio amarilla, colocándose en ésta el escudo de mis Reales Armas reducido a dos cuarteles de Castilla y León, con la Corona Real encima”, mientras que “las demás Embarcaciones usarán, sin escudo, los mismos colores, debiendo ser la lista de en medio amarilla y del ancho de la tercera parte del total y cada una de las restantes partes divididas en dos listas iguales encarnada y amarilla.

Estas, y no otras, fueron las razones para establecer una nueva bandera. No hay que creer tradiciones infundadas, no hay que buscar, como alguna enciclopedia asegura sin pruebas, un origen histórico más o menos remoto en los colores de antiguos escudos o viejas banderas de seculares reinos. Entre otras muchas y variadas razones, porque de haber sido así nada ni nadie hubieran impedido a Carlos III completar su exposición diciendo: “y he resuelto que sea roja y amarilla por ser éstos los colores de mis antiguos Reinos...”

De esta forma tuvo España banderas nacionales con dos combinaciones de color, dos blancas y dos rojas y amarillas, a las que podríamos añadir el morado del Regimiento de Infantería Inmemorial del Rey, los estandartes, predominantemente carmesíes, de la Caballería y los Dragones, y las azules banderas de la Artillería, todas distintas, pero todas con la misma significación de banderas nacionales por llevar, con la excepción de la de la marina mercante, el escudo de las Armas Reales.

Desde el mar del Norte hasta el paralelo de Tenerife en Europa y en el Mediterráneo comenzaron a usarse las nuevas banderas desde el 1 de enero de 1786, en América septentrional desde el 1 de julio siguiente y en los demás

mares desde el primer día del otro año.

### SU IRRESISTIBLE EXPANSION

No cabe duda de que era brillante y bonita, por ello fue adquiriendo cada vez mayor auge. Primero fue la propia Armada la que, por su Ordenanza de 1793, la izó en las Plazas Marítimas, sus castillos, fortalezas de la costa, arsenales, astilleros, cuarteles y observatorios, escuelas y cualesquiera otros puestos que dependiesen de la Marina.

Quince años después, con motivo de la guerra que mantuvimos por nuestra independencia, Cádiz, isla y plaza marítima por excelencia, iba a ser matriz de dos hechos, uno militar y otro político, decisivos en nuestra Historia, la batalla de Bailén y la Constitución de 1812; las tropas que salieron de la trimilenaria ciudad sacaron banderas rojas y gualdas que se asociaron con la victoria de la misma forma que el contenido constitucional se vinculó a los colores bajo los que fue escrito.

En 1820 la Milicia Nacional recibió banderas rojas y amarillas, aunque con tres franjas de la misma anchura, y en 1843, por Real Decreto de 13 de octubre, y en consideración a que “siendo la bandera nacional el verdadero símbolo de la monarquía española”, era preciso que desapareciesen las diferencias que existían con las banderas blancas del Ejército, que dejaron de usarse el 8 del siguiente diciembre.

Quedaba un postrer grupo que, pionero en los colores nacionales, no había llegado a unificarlos con el resto de la nación: La marina mercante hasta el Real Decreto de 19 de julio de 1927. Toda España tenía ya una sola Bandera.

### LAS BANDERAS DEL EJERCITO DEL AIRE

Aunque las primeras Unidades que volaron en globos tuvieron Estandarte morado, como era tradicional en el Arma de Ingenieros, nuestras alas nacieron rojigualdas

y condecoradas. El primer Estandarte, como Servicio de Aviación, fue concedido por Real Orden Circular de 15 de septiembre de 1922 (Colección Legislativa del Ejército núm. 364) y ostenta una corbata de la Medalla Militar por “su acción sobre el enemigo y cooperación con otras fuerzas en cuantas operaciones y reconocimientos se efectuaron desde el 29 de julio de 1921 hasta el 29 de septiembre de 1922 y, muy especialmente, en los vuelos de aprovisionamiento de las posiciones de Zeluán, Monte Arruit y Nador, asediados por el enemigo, en el bombardeo nocturno de Lama de Tilili y en la ocupación de Ingunt”.

Como Arma de Aviación, durante la guerra, tuvo estandarte para sus Regimientos de Bombardeo y Reconocimiento y ya Ejército del Aire desde agosto de 1939, gozó de banderas o estandartes según fueran Unidades pie a tierra o aéreas; un amplio y rico conjunto puede verse en el Museo del Aire.

La actual Bandera del Cuartel General responde a las Leyes núm. 33 y núm. 39, de 5 y 28 de octubre de 1981, en las que se contempla el nuevo Escudo de España y se define la Bandera en los siguientes términos:

“Art. 1.º La Bandera de España simboliza la nación, es signo de la soberanía, independencia, unidad e integridad de la Patria y representa los valores superiores expresados en la Constitución.

Art. 2.º La Bandera de España, de acuerdo con lo expresado en el artículo 4.º de la Constitución, está formada por tres franjas horizontales, roja, amarilla, roja, siendo la amarilla de doble anchura que cada una de las rojas y pudiendo incorporar, en la forma que reglamentariamente se señale, el Escudo de España.”

### SINTEISIS Y CONCLUSION

Una Patria que se encamina al medio milenio de su unidad y de la mayor gesta de la Humanidad y una Bandera que cumple dos siglos. ¡Felicidades, España! ■

# GALICIA, un nombre ligado a la Aviación

ENRIQUE DE ARCE, Director de "El Ideal Gallego"

**D**esde Galicia, la historia de la aviación española se contempla fundamentalmente a través de las hazañas de aviadores gallegos, entre los que destacan nombres como los de Ramón Franco, Loriga, Iglesias Brage... Los vuelos —y los récords— de estos pilotos en aquellos preciosos cacharros conmovieron en su día a la opinión mundial. Son hermosa historia. Historias de intrépidos que desafiaban el peligro pilotando máquinas voladoras. A ellos nos referiremos más adelante. En el ayer están nombres y gestas; en el presente, las gentes continúan, pero ya sobre el propio espacio de Galicia. Hoy no hay nombres. Sólo cuando el accidente se produce y aparece la muerte se entera la opinión pública de los nombres de los pilotos que tripulaban el avión o el helicóptero siniestrado.

El S.A.R. (Servicio de Búsqueda y Salvamento) y los aviones apagafuegos del 43 Grupo de Fuerzas Aéreas escriben hoy la historia de la aviación en Galicia. Una historia carente de récords, pero rebotante de valor y de humanidad. Creo sinceramente que nuestros grandes aviadores históricos quedarían hoy admirados contemplando el vuelo rasante del Canadair CL-215 con su vientre rozando las llamas del monte incendiado; o el vuelo del helicóptero, que sobre una mar arbolada recoge de un mercante a un marinero enfermo para trasladarlo seguidamente a un centro médico y probablemente salvar su vida... La hazaña de la historia actual de la aviación en Galicia se escribe cada día. Tripulaciones y aparatos están en guardia permanente, dispuestos a intervenir en cuanto los avisen, en tierra o en mar.

## PLAGA MALDITA

En tierra los montes arden hasta en pleno invierno. Es como una plaga maldita, de efectos desoladores y múltiples causas: terrorismo político, litigios vecinales sobre la propiedad de los montes, quemas indebidas de rastrojos, instalación de urbanizaciones, descuidos de automovilistas y excursionistas, negligencia por parte

de quienes encomendada la limpieza de los bosques, cazadores, etc. **"Quien quemé el monte —decía Alfonso X el Sabio—, arda con él"**. No vamos a desear que esto ocurra; pero si no se endurece el castigo contra los incendiarios, esta tierra verde y fecunda —aseguran que podría ser la despensa de Europa— acabará convertida en erial inhabitable.

Cuando el Gobierno español ordenó al Ministerio del Aire, a petición del de Agricultura, la implantación de un servicio permanente de aviones apagafuegos en Galicia, comenzó aquí la historia de "nuestra" aviación militar. En el año 1971 se instalaron en Labacolla (Santiago) dos unidades del CL-215, que se verían incrementadas con otro avión más en 1979. La primera intervención de estos aparatos fue en aguas de Finis-terre, el "fin de la tierra", allí donde el hombre adoró al sol que se sumergía en las aguas del océano y donde hoy, modernísimas naves aéreas y marítimas toman el rumbo para seguir viaje al otro lado del océano. Se encomendó a los tripulantes del "apagafuegos" la búsqueda de supervivientes de un mercante extranjero que había naufragado... ¡a causa de un incendio!

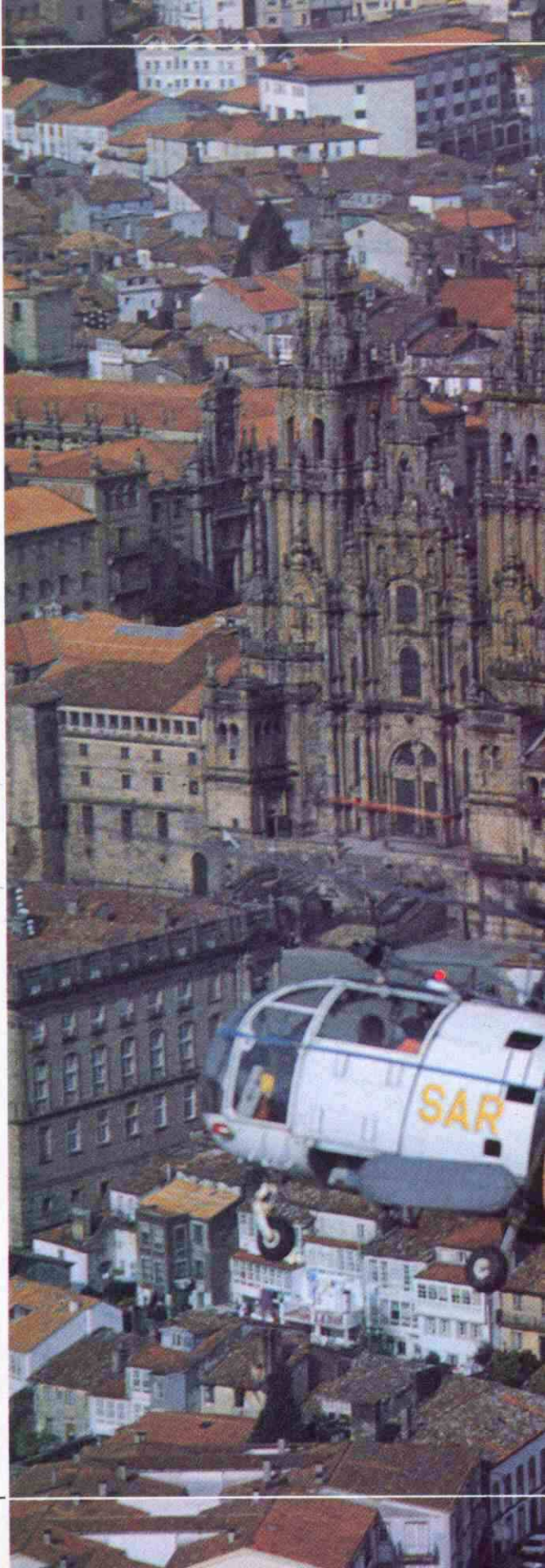
En cualquier época del año, los Canadair están preparados para intervenir. En Galicia es un espectáculo habitual la presencia de estos panzudos aparatos evolucionando sobre un monte en llamas. Y con la misma frecuencia se los encuentra uno volando a ras de agua, en los embalses o en las rías, llenando sus abultados vientres y con los motores a todo gas.

Una sencilla reflexión nos permite medir la grandeza de los militares que pilotan estos aviones: exponen sus vidas para proteger las vidas y los bienes de los demás. ¿No sentirían Franco, Loriga, Iglesias un escalofrío de emoción al estrechar la mano de los tripulantes de un avión apagafuegos? Cualquiera de ellos sospecharía además que estas tripulaciones no afrontan solamente los peligros de las llamas y de la navegación aérea extrema, sino también las muchas veces torpe instrucción del operario del ICONA, quien desde tierra pretende orientar al piloto por medio del radioteléfono con indicaciones como ésta: **"Solte a auga a man de-  
reita"**. ¿A la derecha de quién?, se preguntaría la tripulación...

## RESCATE EN TIERRA Y MAR

SAR. Estas siglas proporcionan tranquilidad al navegante. Es el otro gran servicio aéreo militar que tiene Galicia. En los países alpinos, el helicóptero está asociado estrechamente a la vida. En la montaña moriría mucha más gente si no fuera por la ayuda de estos aparatos. Bien lo saben los alpinistas. Y también lo saben los navegantes de nuestras costas, para quienes la presencia del helicóptero del SAR, con base en el aeropuerto coruñés de Alvedro, es un portillo abierto a la esperanza en caso de naufragio.

El SAR estableció un destacamento en La Coruña, con un helicóptero y su correspondiente dotación humana, el 13 de marzo de 1973. Este destacamento





depende del 803 Escuadrón de Fuerzas Aéreas. Su misión principal es atender al salvamento de náufragos en las zonas marítimas del Atlántico y el Cantábrico. Pero también realiza servicios tierra adentro. Salvó vidas en la sierra lucense de Ancares (evacuación de enfermos en aldeas aisladas por la nieve) y en otros macizos montañosos (Naranjo de Bulnes, en Picos de Europa). En su larga lista de intervenciones figura la búsqueda de náufragos del superpetrolero "Urquiola". Un aparato cayó a tierra desde escasa altura, hace unos años, cuando maniobraba sobre los islotes del Portiño, próximo a La Coruña. Los tripulantes se salvaron, pero el helicóptero quedó inservible y fue sustituido inmediatamente por otro, lo que es una prueba de la necesidad de este servicio a cargo de pilotos militares. Galicia no toleraría su desaparición. En su corto historial hay ya hermosísimas páginas que hablan de riesgo, valor y profundo espíritu de solidaridad y sacrificio.

El anonimato de estos ángeles del aire se rompe cuando surge un accidente grave, como el que sufrió un avión apagafuegos en el monte Xiabre, de la provincia de Pontevedra, cuando trabajaba en la extinción de un incendio. Los nombres de los tripulantes fallecidos están hoy perpetuados en un monolito. Son los primeros héroes de la Aviación en Galicia.

En el plano específicamente militar, la presencia de la Aviación en nuestra comunidad autónoma está en el campo de las comunicaciones, sin las cuales no podría funcionar con éxito la defensa aérea de España. En el monte Iroite, la máxima elevación de la Serra da Barbanza, entre las rías de Muros y Arosa se ha instalado un radar de control. Esta instalación garantiza una cobertura de seguridad en caso de ataque enemigo. Forma parte de la Red de Alerta y Control, creada para vigilar nuestro espacio aéreo. En caso de que fuera necesario frenar una incursión enemiga, el radar daría a los mecanismos de defensa la situación exacta de los aparatos invasores, contra los que se actuaría inmediatamente utilizando artillería antiáerea, misiles superficie-aire o aviones interceptadores.

El edificio que está sobre el Iroite es de moderna factura y destacan en él sus gigantescas pantallas de radar. De lejos parece una instalación galáctica, y ya algún malintencionado le ha atribuido misiones secretísimas. "Es una base de la OTAN", murmuran los sabelotodo con una seguridad pasmosa. "Están dentro —dicen otros no menos sabelotodo que los anteriores— los americanos". Es la política de la ignorancia. O de la de "dí-que-algo-queda". En la cresta roma de la sierra, el viejo pastor sonríe cuando le explican lo que algunos cuentan que hay allí dentro. "A xente —responde el pastor— di moitas tonterías. Os veciños xa entramos na base duas veces iste ano, pola festa das Forzas Armadas e pola da patrona da Aviación, e enseñaronnos todo. Non ha nin OTAN, nin outros, nin bombas, nin farrapos de gaita. Eso é unha base de transmisions dos aviadores españoles. E si os americanos anduveron nela alguha vez, é porque veñen a arreglar os aparatos que eles construíron".



Los aviadores "cayeron" bien en la hermosa Noya, Noelia, la de la leyenda, vieja y entrañable población del fondo de la ría. Gozan, según testimonios del propio vecindario, del afecto de todos.

En Galicia no hay cazas. No se ve ni uno por asomo. Sólo cuando la BRIAT está de maniobras nos llega del cielo el ruido monótono de los "Hércules" y los "Caribús" de transporte, aviones grandes, lentos pero seguros, que trasladan soldados y armas hacia las zonas de operaciones. Alvedro es un aeropuerto civil infrautilizado y con un futuro muy incierto. Su tráfico regular se limita a un vuelo diario Madrid-Coruña-Madrid, cubierto con el viejo y seguro Focker. Labacolla se ha internacionalizado e incrementó sus vuelos nacionales. La pista del aeropuerto compostelano, la mayor de los aeropuertos gallegos, está siendo ampliada. En Peinador (Vigo) hay varios vuelos regulares con Madrid y otras poblaciones, cubiertos con reactor. Alvedro, en cambio, agoniza. Como instalación civil, no se le ve futuro. El Gobierno no se lo da. ¿No sería bueno para La Coruña ceder este aeropuerto a las Fuerzas Armadas para que lo potencien ellas? ¿No necesita acaso la BRIAT un aeropuerto propio para sus actividades, co-

mo lo necesitan también los aviones apagafuegos y el helicóptero del SAR? ¿Y por qué no también cazas en este estratégico rincón del noroeste español? .

### TRES HAZAÑAS

Pasemos ya a rememorar hazañas de tres de nuestros grandes aviadores. Ramón Franco, ferrolano, hermano del Generalísimo, emuló por el aire la hazaña de Colón realizando el gran raid entre tierras de España y América. Colón navegó por mares desconocidos en una frágil carabela; Ramón Franco surcó el cielo oceánico a bordo de un hidro bimotor Dornier Wal, no menos rústico ni más seguro que La Pinta, La Niña y la Santa María, llamado "Plus Ultra".

El 22 de enero de 1926 partieron de palos, a bordo del Dornier, Franco, Ruiz de Alda, Durán y Rada. Tras una escala de dos días en Canarias siguieron el vuelo sobre el océano. En Porto Praia dejaron a Durán, y continuaron hacia Fernando de Noronha, Pernambuco, Río de Janeiro, Montevideo y Buenos Aires, adonde llegaron el 7 de febrero. Se efectuó, con este vuelo, la

primera travesía aérea del Atlántico Sur, con un recorrido de más de seis mil kilómetros sobre el mar. Fue toda una epopeya.

Francisco Iglesias Brage, también ferrolano, en compañía del capitán Ignacio Jiménez Martín, protagonizó importantes hazañas aéreas. En 1928 intentó batir un récord en línea recta y permanencia en el aire recorriendo el trayecto entre Sevilla y Karachi, pero tras 23 horas de vuelo los dos pilotos se vieron obligados a aterrizar en Basora (Irak), al agarrotársele las válvulas del motor. Dos días más tarde fueron recogidos del desierto por aviadores ingleses. Este piloto ferrolano protagonizaría al año siguiente la primera travesía aérea sin escalas sobre el Atlántico. El y Jiménez salieron del aeropuerto de Tablada (Sevilla), a bordo del "Jesús del Gran Poder", el 24 de marzo de 1929. El avión era un monomotor Breguet, tipo Grand Raid, fabricado en España. Después de 43 horas 44 minutos de vuelo efectuaron un aterrizaje de emergencia en Bahía (Brasil), tras recorrer una distancia de 6.746 kilómetros en un tiempo récord. Fue también toda una gesta. Con ella se reforzó el prestigio de la Aviación española en el mundo y el de nuestra construcción aeronáutica, pues, como queda dicho, el "Jesús del Gran Poder" había sido fabricado enteramente en España.

En Lalín, pueblo de la provincia de Pontevedra, hay un monumento de Aorey erigido en recuerdo de Joaquín Loriga y Taboada, nacido en esta villa, otro gran valor de la aviación española. Loriga realizó en 1926 la primera prueba con el autogiro de La Cierva. Pero su hazaña más conocida fue el vuelo Madrid-Manila, en el año 1926, junto con Estévez y Gallarza, cada uno en su avión, y con la pretensión de recorrer un trayecto de diecinueve mil kilómetros.

Un fallo en el motor obligó a Estévez a quedarse en el desierto, cerca de Amman. Loriga y Gallarza realizaron un aterrizaje de emergencia después de pasar Vietnam, y ambos prosiguieron juntos hasta Manila —en el aparato de Gallarza—, a donde llegaron el 13 de marzo (habían salido el 5 de abril del aeropuerto de Cuatro Vientos). Esta gesta tuvo un eco impresionante en España y en el exterior.

A Loriga quisieron los lalinenses regalarle un aeroplano. Fue el primer piloto que aterrizó en Galicia, en 1927, concretamente en el monte O Toxo, próximo a Lalín. Moriría el día del regreso a Madrid, al estrellarse su avión en Cuatro Vientos. Los lalinenses no pudieron regalarle el aeroplano; pero con el dinero recaudado erigieron un impresionante monumento en memoria del valiente aviador gallego.

En fin, aquí queda la glosa de tres gallegos que escribieron con mayúsculas capítulos de la historia de la aviación. Pero no olvidemos la historia de nuestros días; la de los pilotos de aviones apagafuegos y helicópteros del SAR. Pilotos militares. A cualquier hora y en cualquier época del año arriesgan sus vidas para salvar las de los demás. ¿Se puede pedir mayor sacrificio, mayor valor? ¿Qué récord se puede batir más hermoso que el de salvar vidas humanas? ■

# Política de Defensa Política Militar

JULIO CANALES MORALES, General de Brigada de Aviación

**E**l día 10 de julio del pasado año de 1984, el Presidente del Gobierno firmó y promulgó el documento "Directiva de Defensa Nacional 1/84", con el que se inicia un nuevo Ciclo de Defensa en que se expone la política del Gobierno en esta materia, y da pie para clarificar las distintas responsabilidades y competencias de la política de defensa y política militar dentro del área de la política General.

Trataremos pues de esta Directiva, de su contenido, y del proceso de planeamiento al que ha dado lugar, para la formulación del Plan General de la Defensa Nacional. Pero antes, nos detendremos para analizar la filosofía que preside o regula la DN, en el que existe cierto confusión puesto de manifiesto cuando se identifica a ésta con las Fuerzas Armadas o, en el mejor de los casos, a ellas más el apoyo civil, del que sin duda precisan para cumplir su Misión.

## ANÁLISIS DE CONCEPTOS BÁSICOS SOBRE DN

Empecemos por el enmarcamiento de lo que constituye la política de DN, en el contexto de la política general. Con frecuencia son representadas mediante tres círculos concéntricos (gráfico 1): El círculo exterior que materializa el programa Político del Gobierno, el círculo interior que representa la política militar y que integra los programas militares, que suelen estar bien definidos y con claridad dentro de la política general; pero ¿cuál es el radio del círculo intermedio? o, en otras palabras, ¿hasta dónde llegan las competencias de la DN?

Semejante indeterminación ha de tener su importancia a la hora de definir una titulada "Política de

DN, ya que quedará corta y omitirá aspectos que acaso debiera incluir, o pecará por exceso y asumirá competencias que no le corresponden.

Las consideraciones que haremos al final de esta exposición al hablar de la Directiva de DN, del Plan General de la DN que integra los Planes Ministeriales y el Plan Estratégico Conjunto PEC, acaso nos permita reducir algo la zona de incertidumbre.

Fijémonos ahora en 3 puntos concretos de la Ley Orgánica 6/1980, verdadero apoyo legislativo de nuestra DN.

a) Su título: "Ley Orgánica 6/1980, por la que se regulan los criterios básicos de la defensa nacional y la organización militar".

Al incluir los dos aspectos —"defensa nacional" y "organización militar"— ha contribuido de hecho, a mantener y reforzar la identificación de ambos, latente —e incluso paten-

*La defensa nacional es la disposición, integración y acción coordinada de todas las fuerzas morales y materiales de la Nación ante cualquier forma de agresión", e impone a todos los españoles la obligación de "Participar en el logro de tal fin*

Artículo dos de la Ley Orgánica 6/1980

te— en un sector muy amplio de la opinión pública, pues se podría considerar el primero como el objetivo y el segundo como el único medio de alcanzarlo.

b) El **Artículo dos**: que dice "La defensa nacional es la disposición, integración y acción coordinada de **todas** las fuerzas morales y materiales de la Nación ante **cualquier** forma de agresión", e impone a **todos** los españoles la obligación de "participar en el logro de tal fin".

Este artículo imprime pues a la DN un carácter de **totalidad** en cuanto a los elementos que la integran; de **permanencia**, ya que no condiciona su acción a situaciones concretas, de guerra o emergencia; y amplía de forma notable su campo de acción, ya que las agresiones ante las que ha de actuar no han de ser de carácter militar, ni siquiera armado, sino de "cualquier forma".

c) El **Artículo tres** que dice textualmente: La defensa nacional será regulada de tal forma que, tanto en su preparación y organización como en su ejecución, constituya un conjunto armónico que proporcione una efectiva **seguridad nacional**".

Este artículo, unido al hecho de que la Ley en cuestión dedica todo un título a "los Organos Superiores de la Defensa Nacional", parece responder a la idea de que se consideró necesario una organización capaz de hacerlo de una forma efectiva.

Una cosa parece quedar clara: todo aquello que atente —o pueda atentar— contra esa seguridad nacional, entra de lleno en las competencias de la DN. Con ello nos encontramos ante el verdadero caballo de batalla: ¿Qué es esa Seguridad Nacional? Aunque el General Sánchez-Arjona lo explica suficientemente en otro artículo de este número de la revista repitamos lo que dice sobre

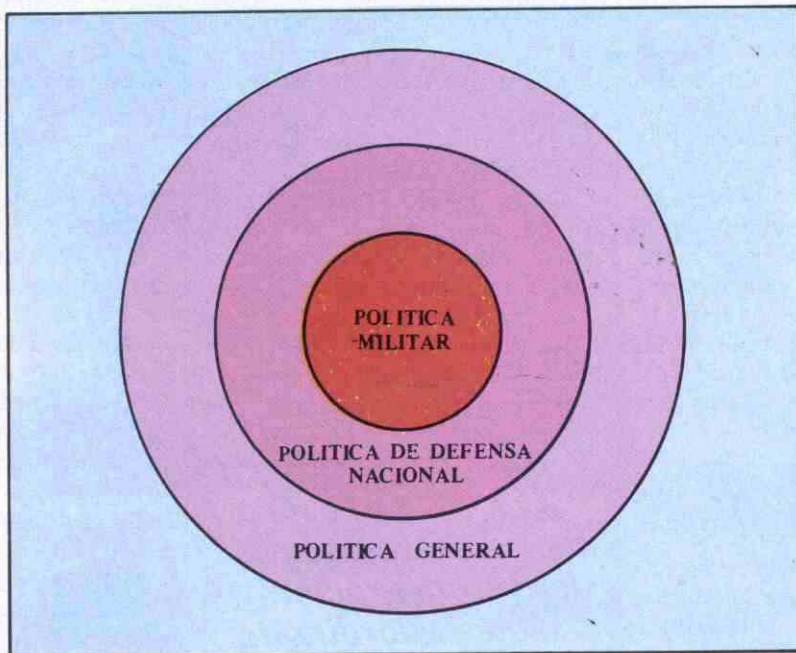
ello el CESEDEN: "Debemos entender que existe Seguridad Nacional cuando el patrimonio de la Nación, en todas sus formas, y el desarrollo hacia los Fines permanentes, se encuentran a cubierto de interferencias y agresiones, tanto internas como externas, y cuando tanto las actividades públicas como las privadas puedan llevarse a cabo, sin obstáculos que se opongan, hacia los más altos niveles de prosperidad en todos los órdenes".

Es inevitable subrayar la enorme amplitud de la idea expuesta en esta definición, hasta el punto de que resulta difícil imaginar algún aspecto de la política general que no quede incluido de lleno en ella. En otras palabras, la legitimación de la definición de la Seguridad Nacional identificaría por completo el indeterminado círculo de la "política de defensa" (entendido como DN), con el de política general del Gobierno. No comentaremos las posibles derivadas de esta identificación, ya que cualquier comentario sería simplemente una opinión especulativa.

Sería pues la definición del concepto "Seguridad Nacional" la base para establecer criterios diferenciales entre aquellos tres círculos, que permitiría una mayor precisión a la hora de establecer una política de DN, quedando bien claro la enorme amplitud del campo donde se desarrolla la política de Defensa, por lo que sería necesaria en este punto analizar dentro de los Organos de la DN fijados en la Ley 6/80, las funciones y atribuciones del Ministro de Defensa, que creemos es algo más que un Ministro de las Fuerzas Armadas, pues por delegación del Presidente del Gobierno ejerce la facultad de "dirigir la política de defensa" coordinando

*La defensa nacional será regulada de tal forma que, tanto en su preparación y organización como en su ejecución, constituya un conjunto armónico que proporcione una efectiva seguridad nacional*

Artículo tres de la Ley Orgánica 6/1980



*"El Ciclo de Defensa es la secuencia en tiempo del proceso por el que se define-elabora-planifica y desarrolla la Política de Defensa Nacional, de España"*

la ejecución de la misma, además de elaborar, determinar y ejecutar la "política militar". Esto, de hecho, le confiere cierto protagonismo, respecto a sus compañeros de Gabinete en el área de la DN, que podría ser más clarificado nombrándolo Vicepresidente para la Defensa Nacional, como ya existió en otro tiempo, dado que la Constitución lo autoriza y la propia Ley 6/80 en su artículo 10 reconoce implícitamente su posible existencia.

#### CICLO DE DEFENSA

#### DEFINICION Y ANTECEDENTES

Podemos definir el Ciclo de Defensa como la secuencia en tiempo del proceso por el que se define —elabora— planifica y desarrolla la política de Defensa Nacional, de España.

Sus antecedentes inmediatos, como tal concepto de Ciclo, se remontan a diciembre del 79, en el que se formula por la entonces SEGENPOL un voluminoso documento llamado "Propuesta de Política de Defensa", que básicamente incluía: una definición de Fines Permanentes Nacionales; una evaluación de Inteligencia; la determinación de 36 objetivos concretos de la DN y

la asignación de éstos a los distintos Departamentos Ministeriales. El sistema de trabajo que se proponía era del tipo Plan-Programa-Presupuesto.

Este documento dio lugar a la formulación en abril del 80 a la primera Directiva de DN, firmada por el Presidente del Gobierno y que legitimaba el Ciclo de Defensa.

Por una serie de factores que no hacen al caso, el proceso iniciado, empezó pronto a acusar una progresiva anemia, que terminó con su total desvanecimiento en 1982 (cam-



<sup>66</sup>  
***El Ministro de Defensa es algo más que un Ministro de las Fuerzas Armadas, pues por delegación del Presidente del Gobierno ejerce la facultad de "dirigir la política de defensa" coordinando la ejecución de la misma, además de elaborar, determinar y ejecutar la "política militar"***

bio de Gobierno, ingreso en la NATO, crisis económica, etc.).

**MOMENTO ACTUAL DEL CICLO**

En enero de 1984, el Presidente del Gobierno ordena la iniciación de un nuevo "Ciclo de Defensa", en el que se trata de suprimir los defectos que provocaron el desvanecimiento del anterior.

El Ciclo actual, dividido también en tres fases Planeamiento-Programación-Presupuestación, se inicia con una Declaración Programática del Gobierno, sobre "criterios básicos para la política de Defensa". Con base en ellos, los Ministerios remitieron al de Defensa sus "posibles aportaciones a la Defensa Nacional" y, con todo este bagaje, el Ministro de Defensa propuso al Gobierno los OBJETIVOS de la Política de Defensa que sustituía a los denominados FINES PERMANENTES NACIONALES del anterior Ciclo y las ACCIONES Y RECURSOS para alcanzarlos. La Junta de Defensa Nacional informa al Presidente del Gobierno sobre ellos y éste promulga la DIRECTIVA de DN 1/84 que firmada el 10 de julio, fue distribuida a sus destinatarios el 12 del mismo mes.

Es preciso subrayar el carácter de la DIRECTIVA: es, en realidad, una orden del Presidente del Gobierno a sus Ministros. Si nos expresamos en términos militares, constituye una verdadera directiva de operaciones de alto nivel, con la amplitud propia de ese alto nivel, por lo que no puede ser escueta ya que, entre otras razones, no va dirigida a un sólo Organismo sino a varios, lo que sin duda exige el establecimiento de

los criterios a los que hayan de ajustarse todos ellos, para que sus trabajos se desarrollen de una manera armónica y coherente. A esta línea de pensamiento se ajusta la DIRECTIVA de DN cuyo contenido en síntesis, es el siguiente:

- \* Cuerpo
  - Antecedentes.
  - Objeto
  - OBJETIVOS de la DN,

concretamente cuatro, sacados prácticamente del preámbulo de la Constitución Española, y a los que se ha intentado descargarlos de contenido doctrinal político y sí de permanentes valores Nacionales, en razón a nuestra tradición, historia, cultura y situación geoestratégica.

<sup>66</sup>  
***PLAN GENERAL DE LA DEFENSA NACIONAL. El PGDN es la orden del Presidente a sus Ministros para iniciar la segunda fase del Ciclo, la de Programación. Por lo tanto, debe comprender todo aquello, cuya materialización se ha de iniciar, y los criterios o directrices que se consideren necesarios para hacerlo en secuencia de tiempo, a corto, medio y largo plazo"***

- ACCIONES para alcanzar los objetivos, concretamente veinte, todas ellas de carácter muy general.
- Normas de ejecución.
- Normas de coordinación.
- Clasificación de Seguridad.

\* El anexo I, constituido por un cuadro de doble entrada, en la que se determina el departamento Ministerial que debe llevar la iniciativa en el estudio y planeamiento de cada una de las acciones, y los Ministe-

rios cuya colaboración se estima pueden contribuir con cometidos específicos al desarrollo de los mismos.

\* El anexo II, es la exposición del sistema de trabajo PLAN-PROGRAMA-PRESUPUESTO, antes aludido.

\* El anexo III, en el que se exponen criterios generales en materia de recursos.

\* El IV, titulado "Directrices específicas para el Ministerio de Defensa" en el que aparecen los criterios a los que han de ajustarse la Política Militar y la elaboración —o revisión— del Plan Estratégico Conjunto y el Objetivo de Fuerza Conjunto.

Esta DIRECTIVA de DN es el verdadero elemento desencadenante del planeamiento y la que provoca el que cada Departamento Ministerial al analizarla determine su forma de contribución, mediante cometidos específicos, que agrupados los de un mismo Ministerio, serán la base del "Plan del Ministerio... para la Defensa Nacional".

En el seno del Ministerio de Defensa además de la elaboración del

Plan Estratégico Conjunto y del Objetivo de Fuerza, con naturaleza propia dentro del Plan General de la Defensa Nacional, se le han encomendado a Organismos suyos, colaboraciones con otros Ministerios en diversas acciones, que no tienen ninguna relación con el PEC, pero que precisan de su colaboración y de la forma en que pueden ser llevadas a cabo en su planificación.

El PEC, pilar de la Política Mili-

tar constituye un conjunto de documentos, en los que se determina:

— Los grandes objetivos estratégicos que han de alcanzar las FAS.

— Las hipótesis o amenazas planteadas, así como las vulnerabilidades.

— Las líneas de Acción para hacer frente a las mismas.

— El Objetivo de Fuerza Conjunto; aparato militar a conseguir adecuado a todo lo anterior y que comprende, tanto los recursos materiales y de personal, como la estructura del Mando, Organización de la Fuerza, despliegue y apoyos logísticos.

Volvamos al Ciclo; el paso siguiente, en el que nos encontramos ahora es la aprobación de los planeamientos, momento en el que el Gobierno ha de tomar una decisión. No olvidemos que, hasta ahora, el Presidente del Gobierno ha planteado veinte problemas —las veinte Acciones— y ha ordenado que se le diga como podría resolverse cada uno de ellos, pero no que se empiece a materializar ninguna de estas soluciones. Para ello, los Ministerios están desmenuzando aquellas veinte acciones en Cometidos más concretos, y determinando el Organismo que ha de desempeñar cada uno de ellos, los recursos de que precisa para hacerlo, y una estimación del costo que implica. Con todo ello, el Ministro de Defensa prepara un pro-

yecto de Plan General de la Defensa Nacional y con el asesoramiento de la Junta de Defensa Nacional, el Presidente del Gobierno a la vista no sólo de la forma en que podrían llevar a cabo las distintas acciones, sino también de los recursos necesarios para hacerlo, establecerá el debido equilibrio en el binomio necesidades-posibilidades y decidirá que Cometidos o aspectos del planeamiento hayan de ser aplazados, por no disponer de medios o por otras razones de oportunidad política. Los que sí se pueden hacer, son los que van a constituir el "Plan General de la Defensa Nacional" que promulgará el Presidente del Gobierno, en el que estará integrado el PEC, aunque con tratamiento aparte y que como anteriormente se decía constituye éste el pilar fundamental de la Política Militar, como aquél lo es de la Política de Defensa. Este PGDN será prácticamente el delimitador del círculo intermedio que al principio hacíamos mención.

El PGDN es pues una nueva orden del Presidente a sus Ministros; la orden de iniciar la segunda fase del Ciclo, la de Programación. Por lo tanto, debe comprender todo aquello, cuya materialización se ha de iniciar, y los criterios o directrices que se consideren necesarios para hacerlo en secuencia de tiempo, a corto, medio y largo plazo.

A la vista de este Plan General cada Ministro emitirá aquellas directrices o criterios de carácter interno, para su Departamento, que estime pertinentes, y en el seno de cada uno de ellos, se elaborarán los Programas correspondientes. Con ellos, y a la vista de las directrices presupuestarias del Gobierno, como de las instrucciones más concretas, que emita el Ministerio de Economía y Hacienda, los Ministerios los incluirán en sus propuestas de Presupuestos, y por último el Ministerio de Hacienda redactará el proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado para su remisión a las Cortes.

Todo este proceso de Ciclo de Defensa Nacional, quedará regulado formalmente, cuando se desarrolle la Normativa que impone la Acción núm. 13 ("Establecer una normativa que garantice las exigencias de la Defensa Nacional en los ámbitos de responsabilidad de los distintos Departamentos Ministeriales") y cuya elaboración ha sido encomendada al Ministerio de Defensa (DIGENPOL), con la colaboración de otros Departamentos Ministeriales, y cuyo borrador ya confeccionado, está pendiente de ser remitido a todos los Ministerios, con el fin de que envíen su informe o sugerencias, como trámite previo antes de su presentación al Gobierno. ■

## Efemérides aeronáuticas

*MAYO.—A las diez y media de la noche del 20 de este mes de 1935 —este año se cumple el medio siglo—, Juan Ignacio Pombo Alonso Pesquera despegaba del aeródromo de Bathurst, en la entonces colonia británica de Gambia, a los mandos de la Santander, pequeña avioneta British Klem "Eagle" 2, equipada con un motor Gipsy Major de cuatro cilindros en línea y una potencia de 130 caballos, y afrontaba la aventura de cruzar el Atlántico en solitario, con navegación a estima, por no llevar a bordo radiogoniómetro ni instrumentos para la astronómica.*

*Pese a encontrar en su ruta una extensa zona tormentosa que le forzó a volar en ocasiones a pocos metros del agua, culminó su proeza tomando tierra en el brasileño aeródromo de Natal, habiendo cubierto 3.160 kilómetros en dieciséis horas y cuarenta y siete minutos de vuelo, cuando en sus depósitos apenas quedaba combustible para media hora más.*

*Continuó Pombo en días sucesivos el raid iniciado en Santander el día 13, sobrevolando las impresionantes selvas del Amazonas y el Orinoco, terminándolo en la capital mejicana, tras haber volado 15.970 kilómetros.*

LARUS BARBATUS



LA CORUÑA

nuestras

# FUERZAS ARMADAS

Reales Ordenanzas para  
las Fuerzas Armadas

*Artículo dos.*

Bajo el mando supremo del Rey, las Fuerzas Armadas, constituidas por el Ejército de Tierra, la Armada y el Ejército del Aire, están exclusivamente consagradas al servicio de la Patria, quehacer común de los españoles de ayer, hoy y mañana, que se afirma en la voluntad manifiesta de todos.

Soñi

**L**as Fuerzas Armadas (FAS) son un elemento esencial del Estado.

Cualquiera que sea la forma que éste adopte —monarquía, república, dictadura, . . ., su pervivencia histórica es poco menos que imposible si no cuenta con algún tipo de organización armada que la garantice. De aquí que cuantos aspiran a abandonar el marco de un determinado Estado —grupos de liberación nacional— o no aceptan su legitimidad como sujeto político —ciudadanos del mundo— utilicen la institución militar como blanco predilecto de sus iras.

Por su condición de pilar básico del Estado, nuestras FAS aparecen ya mencionadas en ese umbral de la Constitución que es su Título Preliminar; en compañía de otros elementos constituyentes, no menos esenciales, como los Ciudadanos y los Poderes Públicos.

Esa primera referencia de nuestra Ley de leyes a las FAS establece su carta de naturaleza dentro del Estado. Las identifica como formadas por el Ejército de Tierra, la Armada y el Ejército del Aire; les atribuye la misión de garantizar la soberanía e independencia de España, defender su integridad territorial y el ordena-



S. M. el Rey DON JUAN CARLOS I, Jefe Supremo de la FAS

# LAS FUERZAS ARMADAS

RAMON FERNANDEZ SEQUEIROS, Coronel de Aviación

miento constitucional, y deja sentado el mandato de que las bases de su organización han de regularse por ley orgánica, conforme a los principios de la propia Constitución.

Las principales relaciones de la institución militar con las restantes

personas que los refrenden.

Desde la óptica de las FAS, lo anterior significa llanamente que éstas se encuentran inmediatamente subordinadas al Presidente del Gobierno o, en su caso, al Ministro de Defensa, pero significa tam-

instituciones del Estado, van descubriéndose a medida que se avanza en la lectura de nuestra Ley fundamental. Forman un abanico de seis líneas de contacto con la Corona, los Ciudadanos y los Poderes Públicos, de cuyo análisis se desprende el conocimiento preciso de la posición que ocupan nuestras FAS en el marco constitucional del Estado, al tiempo que se ponen de manifiesto sus peculiaridades dentro de la estructura del mismo.

## EL MANDO SUPREMO

El Rey es el Jefe del Estado, símbolo de su unidad y permanencia. Al Rey le corresponde el mando supremo de las FAS, mando que ostenta de manera formal, por cuanto su ejercicio efectivo requiere, conforme a los preceptos constitucionales, el refrendo del Presidente del Gobierno y, en su caso, del Ministro de Defensa. De los actos del Rey, dice el art. 64.2, serán responsables las

## MATERIAS RELATIVAS A LAS FAS QUE HAN DE SER REGULADAS POR LEY

- Bases de la organización militar.
- Dotaciones presupuestarias.
- Efectivos totales.
- Escalas, régimen de ascensos y recompensas, sistemas de ingreso y retiro, y empleo de sus miembros.
- Enseñanza militar.
- Servicio militar.
- Régimen penal y disciplinario.
- Ejercicio de la jurisdicción militar.
- Constitución, funcionamiento, gobierno y estatuto de la Autoridad Judicial Militar.

bién que éstos, al ejercer su autoridad sobre las FAS han de contar con la aquiescencia de S. M. el Rey. La relación directa de subordinación de las FAS al Presidente del Gobierno y al Ministro de Defensa, es una relación de carácter Militar, con todo lo que ello pueda implicar, toda vez que ambas personas tienen, por razón del cargo, reconocida la consideración de Autoridades Militares (art. núm. 256 del Código de Justicia Militar).

Como Comandante Supremo de las FAS corresponde asimismo al Rey, conferir los empleos militares y conceder honores y distinciones con arreglo a las Leyes.

### LAS BASES DE LA ORGANIZACIÓN MILITAR

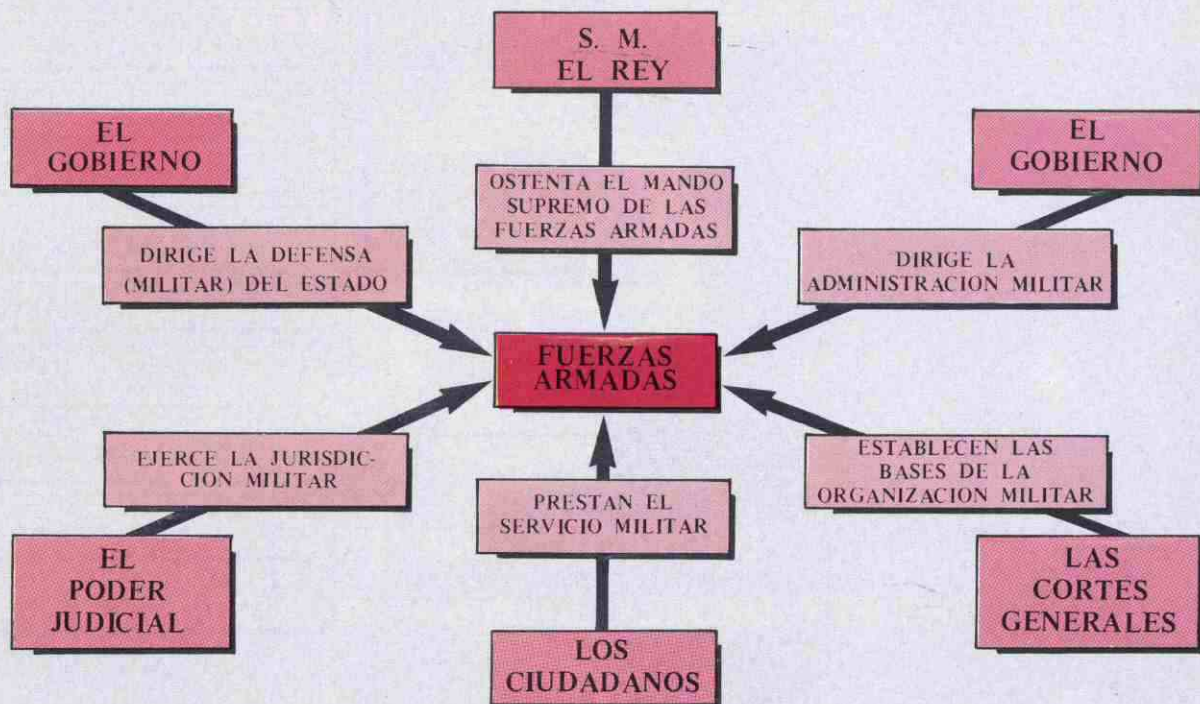
Son las Cortes Generales, como



*Don Narciso Serra Serra, Ministro de Defensa*

representantes del pueblo español, las destinatarias del mandato constitucional de establecer las bases de la organización militar, mandato que al figurar en el mismo art. 8 que fija la misión de las FAS, parece querer garantizar, al más alto ni-

### RELACIONES CONSTITUCIONALES DE LAS FUERZAS ARMADAS



**JEFE DE  
ESTADO MAYOR  
DE LA DEFENSA**

**CUARTEL  
GENERAL**

**ESTADO MAYOR  
CONJUNTO  
DE LA DEFENSA**

**DIVISION  
DE PLANES  
Y ORGANIZACION**

**SECCION DE  
PLANEAMIENTO**

**SECCION DE  
PROGRAMACION**

**SECCION DE  
ESTUDIOS ORGANICOS**

**DIVISION  
DE  
INTELIGENCIA**

**SECCION DE  
INFORMACION**

**SECCION DE DOCTRINA**

**SECCION DE AGREGADOS**

**DIVISION  
DE  
ESTRATEGIA**

**SECCION DE  
PLANES Y OPERACIONES**

**SECCION DE  
DOCTRINA Y EVALUACION**

**SECCION DE  
EJERCICIOS Y MANIOBRAS**

**LOGISTICA  
DE  
DIVISION**

**SECCION DE PLANES**

**SECCION DE SERVICIOS**

**SECCION DE RECURSOS**

**DIVISION DE  
TELECOMUNICA-  
CIONES  
Y GUERRA  
ELECTRONICA**

**SECCION DE  
TELECOMUNICACIONES**

**SECCION DE  
GUERRA ELECTRONICA**

**SECCION DE PUBLICACIONES  
Y REGULACION**

**SECR. TECN. DEL  
ESTADO MAYOR  
CONJUNTO DE LA  
DEFENSA**

**SECCION DE COORDINACION**

**SECCION DE  
APOYO A LA JUJEM**

**SECCION DE DOCUMENTACION**

**SECCION DE APOYO AL MANDO  
Y A LAS DIVISIONES**

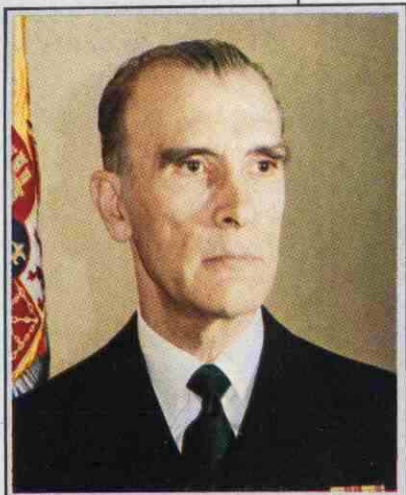
**SECR. TECNICA  
DEL JEFE DEL  
ESTADO MAYOR  
DE LA DEFENSA**

**SECCION  
ECONOMICO-ADMINISTRATIVA**

**SECCION DE  
RELACIONES PUBLICAS**

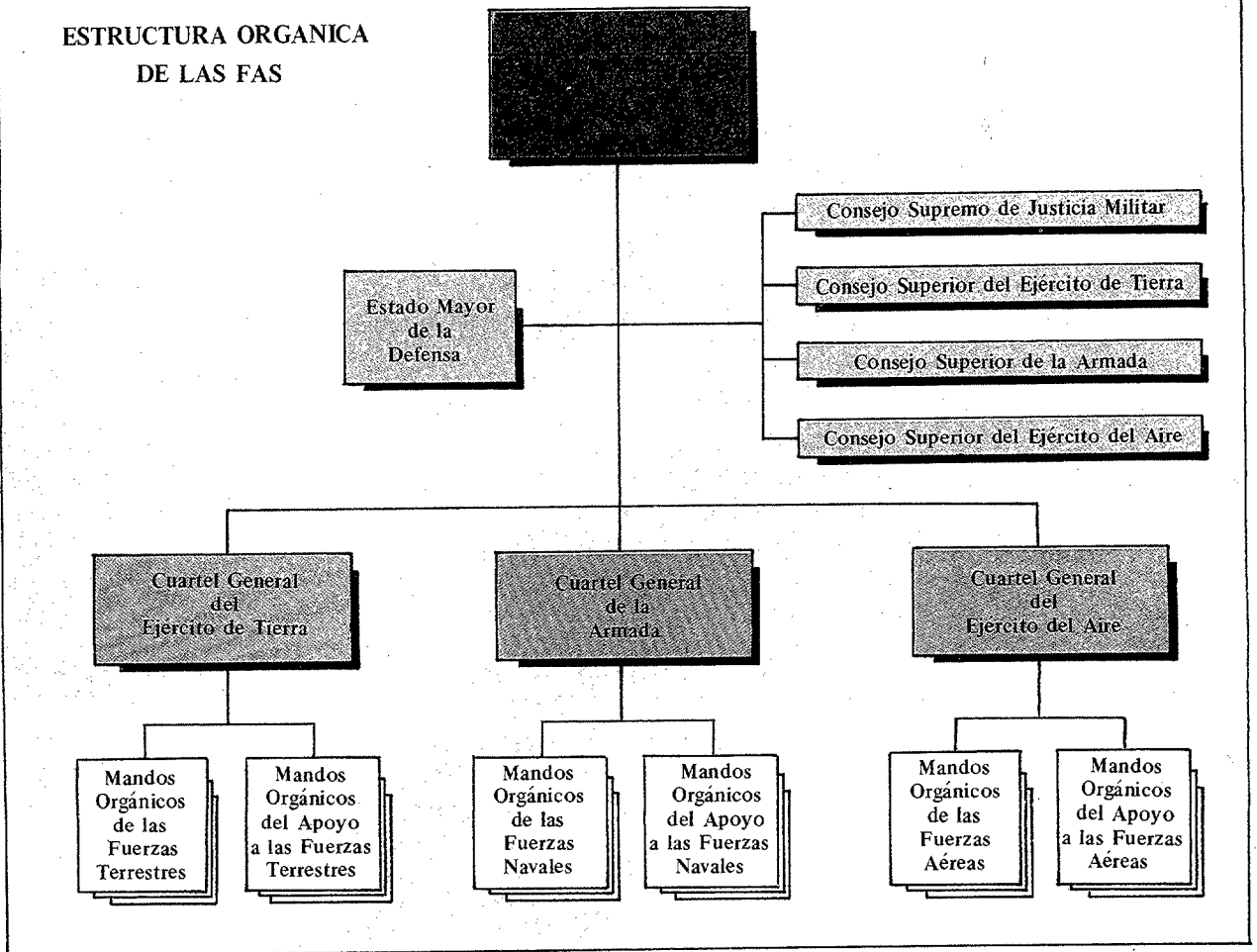
**SECCION DE  
REGISTROS Y ARCHIVO**

**UNIDAD DE  
CUARTEL GRAL.**



*Almirante don Angel Liberal  
Lucini, JEMAD*

## ESTRUCTURA ORGANICA DE LAS FAS



vel normativo; la adecuación que debe existir entre el "ser" de las FAS, entre su configuración y modo, y el importante papel constitucional que se le asigna.

Estas bases se hallan, en efecto, plasmadas en una ley orgánica (la 6/1980, de 1 de julio) en la que se señala con toda claridad cuáles son las claves de la identidad y de la estructura de las FAS.

Por lo que concierne a la identidad de las FAS, sus bases principales consisten en la existencia de unas Reales Ordenanzas, como código moral de la Institución Militar, y en la vigencia de un derecho penal, disciplinario y administrativo específicamente militar.

Partiendo de la afirmación de que las FAS forman una institución "disciplinada, jerarquizada y unida", características indispensables para conseguir la máxima eficacia en su acción, las Reales Or-

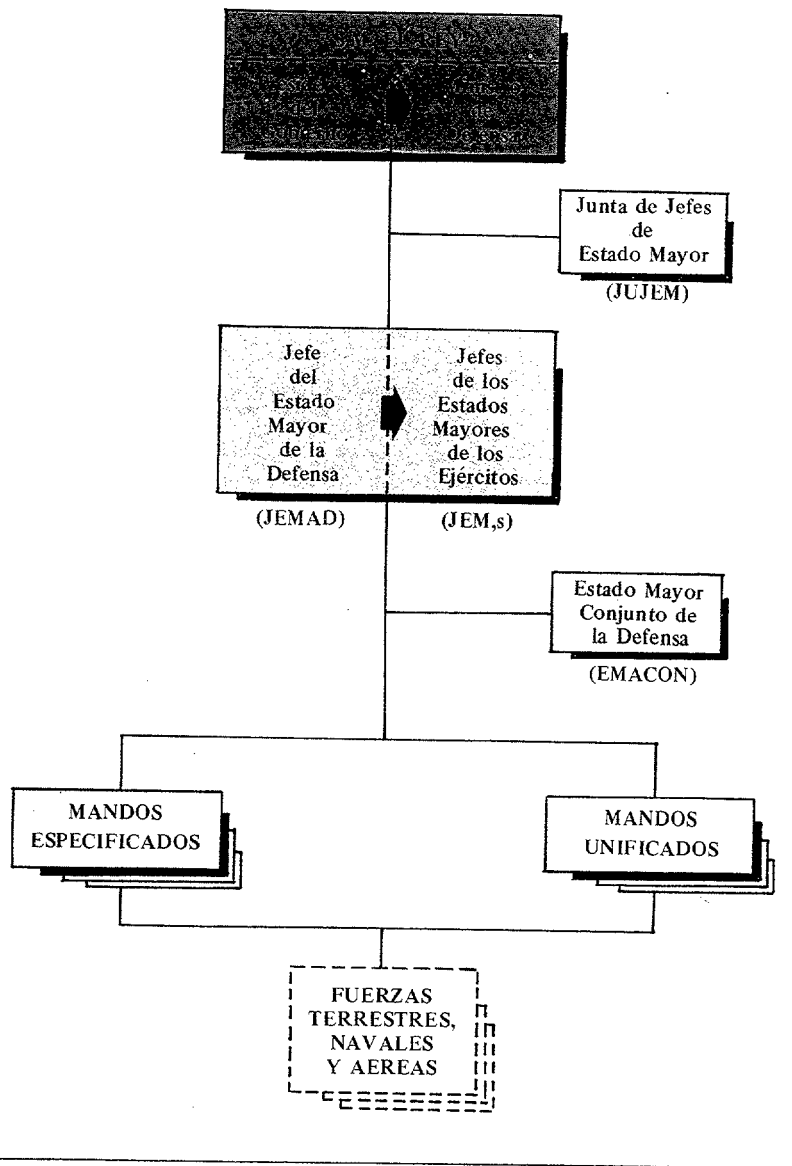
denanzas determinan las obligaciones, normas de conducta, derechos y deberes específicos de sus miembros y el Derecho Militar completa el contenido de las reales Ordenanzas regulando los aspectos penales, disciplinarios y administrativos de su actividad (\*).

Desde el punto de vista estructural, las FAS aparecen, en la ley orgánica antes citada, articuladas de tres maneras diferentes, en correspondencia con las tres grandes

(\*) El Derecho específicamente militar y la moral que contemplan las Reales Ordenanzas constituyen, pues, las cartas credenciales de la Institución Castrense. Su existencia como normas singularizadas, no es consecuencia de privilegio militar alguno o de mera continuidad histórica, sino respuesta adecuada a las exigencias que se derivan de las características e importancia de la misión que las FAS están llamadas a cumplir.

áreas de actividad que se desarrollan en su ámbito. Los elementos a articular son los mismos en los tres casos —las unidades militares—, pero lo que varía y permite diferenciar una estructura de las otras es la existencia de órganos y relaciones de mando específicas para cada una. Estas estructuras, cuya descripción se hace más adelante, se corresponden con los conceptos constitucionales de Administración Militar, Defensa Militar y Justicia Militar, es decir, con las actividades militares de carácter administrativo, operativo y jurisdiccional, respectivamente. Las dos primeras estructuras se hallan subordinadas al Poder Ejecutivo del Estado y la tercera al Poder Judicial, lo que sin duda constituye una de las características más singulares de la Institución Militar. Otras dos características, no menos singulares, serían las referentes

## ESTRUCTURA OPERATIVA DE LAS FAS



al ejercicio por las Autoridades Militares de facultades legislativas (bandos militares), ejecutivas y jurisdiccionales, más allá del ámbito estrictamente castrense, durante el estado de sitio o en tiempos de guerra, y a la prestación del Servicio Militar al que, con carácter prioritario, están obligados todos los españoles no excluidos por la ley.

### EL SERVICIO MILITAR

Según dispone la Constitución,

todos los españoles tienen el derecho y el deber de participar en la defensa de España y los varones, en particular, la obligación de hacerlo mediante el Servicio Militar.

La prestación del Servicio Militar por los españoles hace de las FAS una Institución inseparable de la Sociedad; les da su verdadera dimensión sociológica. Mediante el Servicio Militar, las FAS no son otra cosa que los propios ciudadanos organizados militarmente para la defensa de la Patria. El hecho de que esa organización militar exija la profesionalización,

como cuadros de mando, de una parte de los mismos ciudadanos, no debe llevar a la confusión de identificar la Institución Militar con sus cuadros de mando. Más bien habría que insistir en el hecho de que un adecuado y armonioso acoplamiento entre militares "ocasionales" (servicio militar) y militares profesionales (cuadros de mando), bajo el código moral que encierra la Constitución y las Reales Ordenanzas es la mejor garantía de la pervivencia del Estado.

El Servicio militar se rige por la Ley 19/1984, de 8 de junio, y cuya aplicación plena tendrá lugar a los cinco años de su entrada en vigor.

### LA ADMINISTRACIÓN MILITAR

La dirección de la Administración Militar corresponde al Gobierno por mandato constitucional y al Ministro de Defensa por delegación del Gobierno.

Corresponde también al Ministro de Defensa la ejecución de la política militar del Gobierno, cuya principal finalidad es actualizar y poner a punto el potencial militar de nuestros Ejércitos.

Las FAS son las principales destinatarias de la política militar, pero también responsables de la administración de los recursos de todo orden que el Estado pone en sus manos para llevar adelante su misión.

Por ello, en cuanto que son parte de la Administración Militar, las FAS se hallan sometidas a la autoridad militar del Ministro e incorporadas a la estructura orgánica del Ministerio de Defensa. En este sentido, la relación jerárquica que regula el funcionamiento interno de la Institución, se limita a los aspectos no operativos de su actividad, a los típicamente administrativos o técnicos. La articulación de unos elementos con otros en la estructura de las FAS se hace, en este caso, por referencia a la "cadena de mando orgá-



nico" que empieza en el **Mando Supremo (Rey/Ministro de Defensa)**, pasa por los **Jefes de los Estados Mayores del Ejército de Tierra, de la Armada y del Ejército del Aire** y desciende por la vía jerárquica hasta los más bajos escalones orgánicos de la Fuerza o Apoyo a la Fuerza de los correspondientes Ejércitos.

La fuente de alimentación de la política militar, el documento donde se determina la organización, la preparación y la actualización que haya que dar al potencial militar de los Ejércitos, es el **Objetivo de Fuerza Conjunto (OFC)**, cuya aprobación corresponde al Gobierno, dentro del **Plan Estratégico Conjunto (PEC)**. Para auxiliar al Ministro en el desempeño de las funciones relacionadas con la consecución del OFC, cuenta el Ministerio de Defensa con dos grandes unidades administrativas centrales: La **Secretaría de Estado de Defensa**, que entiende en las áreas de infraestructura, equipamiento y asuntos económicos de las FAS, y la **Subsecretaría de Defensa**, en la que recaen las competencias relativas a organización, personal y servicios técnicos y administrativos.

Bajo la autoridad y directa dependencia del Ministro, el **Jefe del Estado Mayor del Ejército de Tierra, el Jefe del Estado Mayor de la Armada y el Jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire** ejercen el mando orgánico de sus respectivos Ejércitos, contando para ello con su correspondiente **Cuartel General**.

El siguiente eslabón, hacia abajo, de esta cadena de mando está representado por los **Mandos Orgánicos** de los Ejércitos, en los que se integran, en estructura jerárquica, todas las **Unidades Orgánicas** de los mismos, tanto las constitutivas de la **Fuerza** (llamadas a operar bajo Mandos Operativos, unificados o especificados) como las del **Apoyo a la Fuerza** (que sí "operan" bajo los propios Mandos Orgánicos). El criterio de adscripción de todas estas unidades militares (o centros o dependencias...) a los Mandos Orgánicos puede basarse tanto en criterios territoriales (según

el lugar de ubicación) como en criterios funcionales (según el tipo de función que realizan).

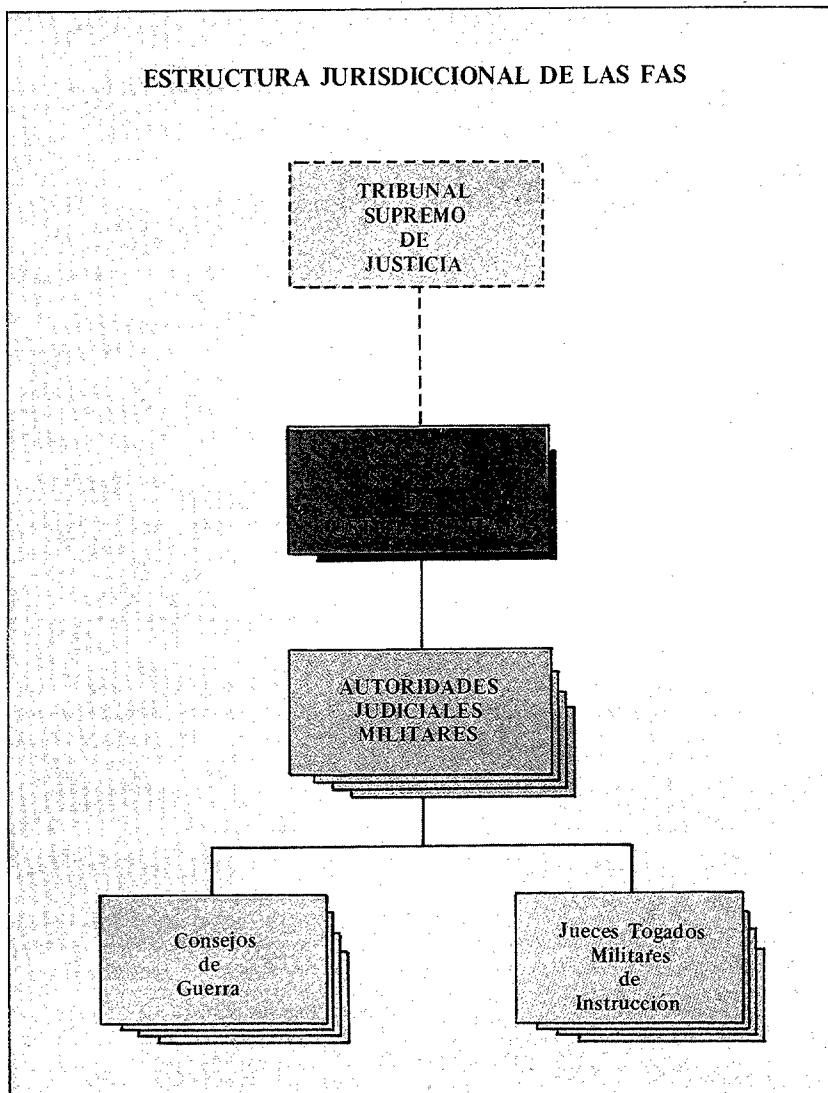
### LA DEFENSA MILITAR

La defensa Militar de España constituye la razón de ser de nuestros Ejércitos. Es una parte de la Defensa Nacional, la más importante si se quiere, pero no se confunde plenamente con ella. Expresa la manera en que las FAS garantizan el cumplimiento de su misión.

Debido a las características de la Guerra moderna, ya no es posible contemplar la defensa militar como una mera agregación de los conceptos de defensa terrestre,

defensa marítima y defensa aérea, sino como la integración de los mismos en el marco de una estrategia unificada de carácter conjunto. Lo que impone, asimismo, que nuestros tres Ejércitos se fundan en un único instrumento bélico a la hora de poner en marcha las operaciones de Defensa Militar.

Las FAS han de adoptar, a estos efectos, una estructura diferente de la orgánica; una estructura que haga posible su eficacia conjunta; como anticipábamos en líneas anteriores, los elementos de esta estructura siguen siendo las mismas unidades orgánicas de las Fuerzas de los Ejércitos, pero la articulación de unas con otras se hace ahora no en virtud del Ejército al que pertenecen (procedencia), sino en función de la



misión estratégica que están llamadas a cumplimentar (destino). Las reglas que rigen la construcción de esta segunda estructura de las FAS —la estructura operativa— se hallan contenidas en la “Doctrina para la Acción Unificada de las FAS” (DAUFAS), cuya elaboración incumbe a la Junta de Jefes de Estado Mayor (JUJEM). Los eslabones que sirven de enganche a las diversas unidades forman la “cadena de mando operativo” de las FAS, que, arrancando del **Mando Supremo (Rey/Presidente del Gobierno)**, pasa por el **Jefe del Estado Mayor de la Defensa (JEMAD)** y llega hasta los **Comandantes de los Mandos Operativos** (Unificados o Especificados) en que se integran para operar las **Unidades Orgánicas** procedentes de la Fuerza de cada uno de los tres Ejércitos.

El plan de defensa militar de España constituye la parte esencial del Plan Estratégico Conjunto (PEC), cuya aprobación, como decíamos antes, es competencia del Gobierno, responsable constitucional de la dirección de la defensa del Estado.

En relación con la Defensa Militar, el **Presidente del Gobierno** tiene a su cargo la aprobación de los planes operativos que se deriven de los grandes objetivos estratégicos, la distribución general de las Fuerzas y el ejercicio de su autoridad militar para ordenar, coordinar y dirigir la actuación de las FAS. Todas estas facultades también las ejerce, por delegación, el **Ministro de Defensa**.

Como órgano de asesoramiento militar, el Presidente del Gobierno y el Ministro disponen de la **Junta de jefes de Estado Mayor (JUJEM)**, constituida por el JEMAD y los Jefes de Estado Mayor de los tres Ejércitos, a la que incumbe, como decíamos, la elaboración de la DAUFAS y, en su caso, de la Doctrina de la Acción Combinada, así como la coordinación de las Doctrinas y Reglamentos específicos de los Ejércitos.

El **Jefe del Estado Mayor de la Defensa** es el principal colaborador

del Ministro en los aspectos operativos de la defensa. Tiene la condición de oficial general más antiguo de las FAS en su empleo, a todos los efectos, y ostenta su representación ante los organismos militares internacionales.

El JEMAD ejerce el mando operativo de todos los Mandos Unificados y Especificados que se constituyen, pudiendo delegarlos, en su caso, en los Jefes de los Estado Mayores de los Ejércitos. En tiempo de guerra el Gobierno podrá nombrarlo General Jefe del Mando Operativo de las FAS para ejercer, bajo la autoridad del Presidente del Gobierno, la conducción de las operaciones militares.

Como órgano auxiliar de mando, el JEMAD cuenta con un **Estado Mayor Conjunto de la Defensa** que es, a su vez, órgano de trabajo de la JUJEM. El Jefe de este Estado Mayor Conjunto, un General de División o Vicealmirante, actúa como Secretario de la JUJEM, con voz pero sin voto.

Los **Mandos Operativos** (unificados o especificados) se constituyen para llevar a cabo los planes de operaciones derivados del PEC. A cada gran objetivo estratégico, debe corresponderle un Plan de Operaciones y a cada Plan de Operaciones un Mando Operativo. Cuando la ejecución del Plan requiera el empleo de Fuerzas de dos o tres Ejércitos, el correspondiente Mando Operativo adopta la denominación de unificado y a su comandante se le dota de un Estado Mayor Conjunto. Complementariamente, si la ejecución del Plan sólo prevé la participación de Fuerzas de un Ejército la designación que recibe el correspondiente Mando Operativo es la de Especificado.

Los **Generales Jefes de los Mandos Unificados o Especificados** dependen orgánica y operativamente del JEMAD, pero los **Jefes de las Fuerzas Componentes** únicamente se subordinan a los primeros en el aspecto operativo, continuando integrados en sus respectivos Ejércitos a todos los demás efectos.

La Jurisdicción Militar se ejerce en el ámbito estrictamente castrense y en los supuestos de estado de sitio, bajo el principio de especialidad jurisdiccional dentro de la unidad del Poder Judicial del Estado.

La Justicia Militar se administra, en nombre del Rey, bajo la jurisdicción del Tribunal Supremo en la forma y por los tribunales y autoridades que señala el Código de Justicia Militar.

Dicho Código se halla actualmente en proceso de transformación que culminará con la promulgación de cuatro disposiciones de rango legal, relacionadas, respectivamente, con las cuatro grandes materias que trata el Código vigente: penal, disciplinaria, procesal y organizativa.

Por lo que respecta a esta última materia, la organización actual arranca del **Tribunal Supremo** órgano jurisdiccional superior en todos los órdenes, de acuerdo con la Constitución, sigue por el **Consejo Supremo de Justicia Militar** y termina en las **Autoridades Judiciales Militares** y en los juzgados, Tribunales y Ministerios Fiscales Jurídico-Militares de ellas dependientes.

Desde la perspectiva de la actividad jurisdiccional, las FAS nos ofrecen la tercera de las tres importantes estructuras organizativas a que hacíamos referencia con anterioridad. La coincidencia de la figura de Autoridad Judicial Militar en las personas que ostentan la titularidad de los Mandos Orgánicos de los Ejércitos, fundamento, al fin y al cabo, de la existencia de la Jurisdicción Militar como jurisdicción separada de la Ordinaria, corrobora una vez más la importancia y singularidad que caracteriza a las FAS en el conjunto de las instituciones del Estado. Singularidad que se justifica, como hemos venido reiterando a lo largo de este artículo, en la trascendental misión que las FAS tienen a su cargo y que no es otra que la de garantizar que el Estado siga existiendo. ■



**S**u fundamento legal parte del Artículo 8.º de la Constitución en el que, como componente de las Fuerzas Armadas y junto con la Armada y el Ejército del Aire, recibe la misión de "garantizar la soberanía e independencia de España, defender su integridad territorial y el ordenamiento constitucional".

La Ley Orgánica núm. 6 de 1980, que regula las bases de la organización militar le señala como "responsable principal de la defensa del territorio nacional y tiene como misión específica el desarrollo de la estrategia conjunta en el ámbito determinado por sus medios y formas propias de acción".

El último escalón lo forman sus Reales Ordenanzas que, en el Tratado Preliminar, esbozan su organización en tres grandes núcleos: el Cuartel General, la Fuerza y el Apoyo a la Fuerza, y definen sus respectivas funciones.

\* Constituido por el Cuartel General del Ejército, la Fuerza y el Apoyo a la Fuerza,

el Ejército estará organizado, dotado y adiestrado de tal forma que permita su empleo en cualquier circunstancia, de acuerdo con lo establecido en la doctrina vigente.

\* El mando del Ejército de Tierra lo ejerce un Teniente General como Jefe de Estado Mayor y tiene las atribuciones y desarrolla las funciones definidas por la Ley.

\* El Cuartel General es el órgano de mando del Jefe del Estado Mayor del Ejército. Está integrado por organismos que desempeñan primordialmente las actividades de asesoramiento, planeamiento, desarrollo de decisiones, inspección, ejecución y control.

\* La Fuerza, constituida por elementos de las Armas y los Servicios, comprende el conjunto de personal y medios necesarios para el cumpli-



*Te. Gral. don José María Sáenz de Tejada, JEME*

miento de las misiones de combate que se le asignen. Se articula, con carácter permanente y estable, en Grandes y Pequeñas Unidades.

\* El Apoyo a la Fuerza es el conjunto de personal y medios de las Armas y los Servicios cuyas actividades, fundamentalmente logísticas, están dirigidas a facilitar, dentro de sus competencias respectivas, la máxima capacidad operativa de la Fuerza.

\* LAS UNIDADES ARMADAS DEL NUCLEO DE LA FUERZA CONSTITUYEN LA RAZON DE SER DEL EJERCITO.

## EL CUARTEL GENERAL DEL EJERCITO

# Ejército de Tierra

LUIS GRAVALOS GONZALEZ,  
Teniente Coronel de Infantería, DEM y EMACON

## Reales Ordenanzas para el Ejército de Tierra

*Artículo uno.*

El Ejército de Tierra, dentro de las misiones generales establecidas para las Fuerzas Armadas en la Constitución, tiene la de alcanzar, tanto en paz como en guerra, mediante la disuasión o el empleo de la fuerza, los objetivos específicos que se le asignen.

Lo integran:

\* El Estado Mayor del Ejército, que constituye el principal órgano auxiliar del JEME. en sus funciones de dirección y planeamiento y ejerce las de asesoramiento, control e inspección generales. Tramita todos los asuntos que debe resolver el JEME. y le proporciona las informaciones

y elementos de juicio necesarios para fundamentar sus decisiones, las cuales materializa en órdenes, instrucciones y directivas, velando por su cumplimiento.

Está compuesto por una Secretaría General, encargada de los asuntos burocráticos y de régimen interno, y cinco Divisiones.

— División de Organización, que prevé y estudia las necesidades, organización y articulación de los recursos humanos, así como planea, programa y elabora las normas para la obtención de lo necesario, tanto en paz como en guerra. También prevé y estudia las necesidades de formación, perfeccionamiento y especialización del personal profesional.

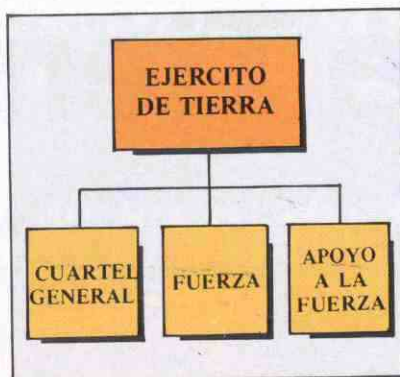
— División de Inteligencia, que formula los planes de información exterior e interior. Obtiene, valora y



*El Ejército es el responsable principal de la defensa del territorio nacional. Carro AMX-30 y fusileros de la División Acorazada.*

difunde la información militar exterior e interior, analiza, propone y desarrolla las acciones necesarias para el mantenimiento de la moral y de la seguridad interna en el Ejército, dirige los servicios de protección de material clasificado, traducción e interpretación de lenguas, cifra y criptografía.

– División de Operaciones, que elabora las directivas, instrucciones, normas y órdenes encaminadas a la preparación de la Fuerza para la guerra previendo y programando los medios necesarios para ello, prevé y formula los planes de activación del Ejército de Operaciones para la guerra, situaciones de emergencia y de catástrofe o calamidad pública, define la Fuerza, medios necesarios, articulación y ubicación, emplea las Telecomunicaciones y Guerra Electrónica y estudia y coordina la doctri-



na y normativa de empleo de las Unidades y los medios.

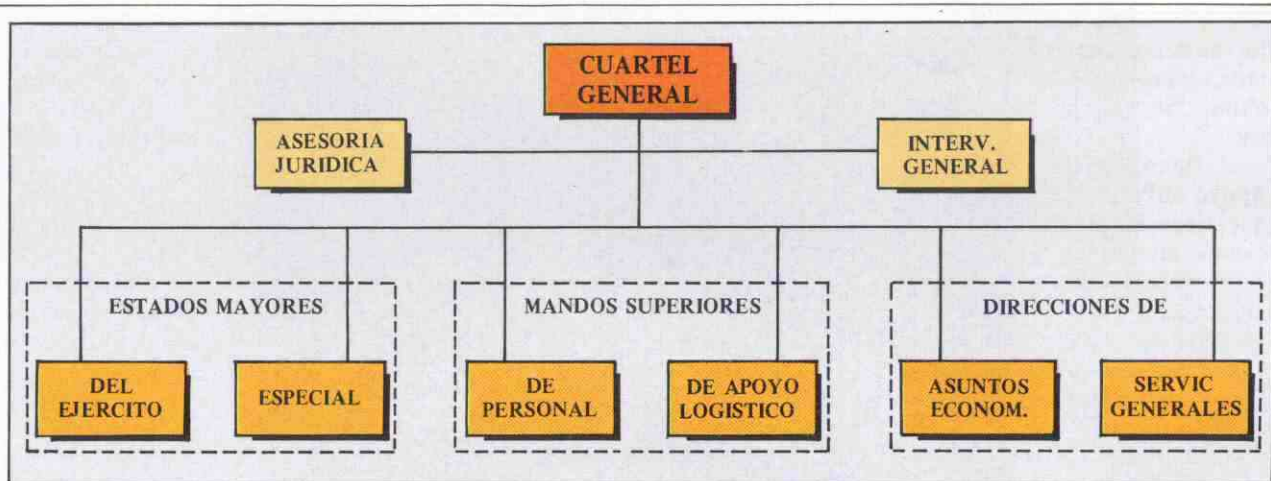
– División de Logística, que estudia y lleva a cabo la adecuación, asignación y utilización de los recursos materiales, normas, instrucciones y directivas para la distribución y mantenimiento de los mismos, planea la organización de los transportes para el movimiento de unidades y materiales, define las características de los materiales, prevé y formula los planes para la obtención de

los mismos y para dotar a las Unidades y los Servicios y estudia y desarrolla todo lo relacionado con la infraestructura e instalaciones militares.

– División de Coordinación y Planes, que estudia la organización y estructura del Ejército y los planes de conjunto para dotarle de los medios adecuados, coordina la acción de los estudios,



*Fachada principal del Cuartel General del Ejército.*



planes y programas que afecten a más de una División, estudia y propone las necesidades financieras a largo y medio plazo, elabora los presupuestos y las modificaciones y recursos extrapresupuestarios y estudia y planea el desarrollo de convenios y acuerdos con países extranjeros.

\* El **Estado Mayor Especial** es un órgano de asesoramiento, control e inspección particular y tramita las órdenes e instrucciones relativas al control e inspección de las siguientes Jefaturas:

– Jefatura de Artillería, que entiende del empleo de la Artillería de Campaña, Costa y Antiaérea y de los Servicios de Armamento y Material de Artillería y de Municionamiento.

– Jefatura de Ingenieros, que conoce del empleo de las Unidades de Zapadores, Ferrocarriles y Especialidades del Arma y de las Transmisiones y de los Servicios de Material de Ingenieros y de Transmisiones.

– Jefatura de las Fuerzas Aero-móviles, mando, asesoramiento e inspección particular de las mismas.

– Jefatura de Intendencia, que gestiona los recursos financieros y dirige los Servicios de Abastecimiento y Mantenimiento de Material de Intendencia.

– Jefatura de Asistencia Sanitaria, que dirige los Servicios de Sanidad, Farmacia y Veterinaria.

– Subinspección de la Legión, que asesora, inspecciona y gestiona a este personal.

\* El **Mando Superior de Personal** tiene la misión de gestionar y administrar los recursos humanos, es el órgano encargado de asegurar que el Ejército disponga en todo momento y en cada puesto del personal preciso, con la formación adecuada a los niveles y especialidades correspondientes, conforme a las directrices y órdenes que reciba del JEME., ejerciendo las facultades que éste le de-

legue; se articula en:

– Dirección de Personal, que gestiona y administra al personal del Ejército, excepto tropa.

– Dirección de Reclutamiento y Movilización, que recluta, gestiona y administra al personal de tropa y moviliza los recursos humanos.

– Dirección de Enseñanza, que atiende la formación y especialización del personal del Ejército, excepto la formación básica de la tropa y la impartida por la Escuela Superior del Ejército.

\* El **Mando Superior de Apoyo Logístico**, que está encargado de asegurar la gestión y administración de los recursos materiales de todo tipo que precise el Ejército a fin de proporcionarle en el momento, forma y lugar conveniente los medios de vida, combate, movimiento e infraestructura necesarios para que pueda cumplir su misión. Dirige y coordina la ejecución de las funciones de abastecimiento, mantenimien-



*Obús 203,2/25 modelo M2A1 en fuego. El material de campaña de más calibre de que dispone la Fuerza.*



*Centro de Panificación de Intendencia. Uno de los componentes del Apoyo a la Fuerza.*

to, asistencia sanitaria, transporte y obras. Se divide en:

— Dirección de Apoyo al Personal, que tiene las funciones propias de los Servicios de Intendencia, Asistencia Sanitaria, Religioso, de Remonta, de Policía Militar y de Correos.

— Dirección de Material, que es el órgano ejecutivo en cuanto a los Servicios de Artillería, Material de Ingenieros y de Transmisiones, de

Automovilismo, de Material de Helicópteros y de Carburantes.

— Dirección de Infraestructura, que comprende el Servicio de Obras y la administración de Propiedades.

\* La **Dirección de Asuntos Económicos** es el órgano ejecutivo de la gestión de recursos financieros, realizando los cometidos presupuestarios y contables del Ejército.

\* La **Dirección de Servicios Generales** integra los órganos ejecutivos de los Servicios no incluidos en otros órganos del Cuartel General y es el elemento de asistencia y seguridad del mismo.

\* La **Asesoría Jurídica** tiene a su cargo los asuntos de carácter legal no judicial del JEME. y su Cuartel General.

\* La **Intervención General** como Delegada del Interventor General del Estado, tiene a su cargo la fiscalización económico-administrativa del Ejército, el asesoramiento económico-fiscal del JEME. y su Cuartel General, así como realizar las funciones



*La movilización de recursos humanos corresponde al Mando Superior de Personal. Acto del sorteo en una Caja de Reclutas.*

propias de Notaría Militar.

## LA FUERZA

Bajo la dependencia directa del Teniente General Jefe del Estado Mayor del Ejército, la Fuerza de las antiguas once Regiones Militares pasará a integrarse en las nuevas Regiones y Zonas Militares, que se indicarán más adelante, de la forma siguiente:

— Mandos Operativos (seis peninsulares y dos insulares), con Grandes Unidades y Fuerzas de Guarnición.

La Fuerza comprende los elementos de Maniobra y de Apoyo de las Armas, Cuerpos y Servicios del Ejército, organizados en proporción adecuada y articulados según criterios de funcionalidad y operatividad para hacer frente a sus responsabilidades militares que, cuando esté terminada la reorganización, habrán de quedar de esta forma:

— **Mandos Operativos Regionales.**

· Centro: División Acorazada "Brunete" núm. 1.

· Sur: División Mecanizada "Guzmán el Bueno" núm. 2 (la única que

tendrá tres Brigadas; la tercera resultará de la actual Brigada de Infantería de Reserva) y fuerzas de guarnición de Ceuta, Melilla y los Peñones.

· Levante: División Motorizada "Maestrazgo" núm. 3.

· Pirenaica Oriental: División de Montaña "Urgel" núm. 4 (pasa de una a dos Brigadas al englobar a la Brigada de Alta Montaña).

· Pirenaica Occidental: Divi-



*La formación moral y la instrucción militar y técnica son fundamentales para la preparación de la guerra.*

sión de Montaña "Navarra" núm. 6 (pendiente de cambiar de número; pasa de una a dos Brigadas, por reorganización de la BRIDOT VI).

. Noroeste: Brigada de Caballería "Jarama" y Brigada Aerotransportable.

. Baleares: Fuerzas de guarnición.

. Canarias: Fuerzas de Guarnición.

— **Unidades de Reserva General.**

. Brigada Paracaidista.

. Unidades de Artillería.

. Unidades de Ingenieros.

— **Unidades de Cometidos Específicos.**

. Regimiento de Ingenieros de la Red Territorial de Mando.

. Regimiento de Movilización y Prácticas de Ferrocarriles.

. Regimiento de Zapadores Ferroviarios.

— **Unidades de Apoyo Logístico General.**

. Regimiento de Automóviles.

. Agrupación de Intendencia.

. Agrupación de Sanidad.

. Agrupación de Farmacia.

. Agrupación de Veterinaria.

### EL APOYO A LA FUERZA

Tiene como misión general facilitar, dentro de sus respectivas competencias, la máxima capacidad operativa de la Fuerza. Para ello obtendrá y proporcionará, en la forma, lugar y momento que se determine, los recursos precisos para el cumplimiento de los objetivos asignados.

Al contrario que la Fuerza, no tiene dependencia orgánica al mismo nivel jerárquico, sino que se distribuye entre diversos organismos, como puede verse en este complejo organigrama no exhaustivo.

— **Organismos de la Administración Militar.**

Central Militar.

A través de la Dirección de Servicios Generales: Organos Centrales de los Servicios Geográfico, de Informática, Estadística, Normalización, Catalogación, Psicología, Psicotecnica, Histórico, Archivos y Bibliotecas Centrales.

— **Centros de Formación y Enseñanza.**

A través de las Capitanías Generales: Centros de Instrucción de Reclutas (pendientes de reestructuración).

A través de la Dirección de Enseñanza: Centros de Enseñanza, Zonas de la Instrucción Militar de la Escala de Complemento, Centro de Ayuda a la Enseñanza.

Directamente del Teniente General Jefe de Estado Mayor del Ejército: Escuela Superior del Ejército, que engloba a la Escuela de Estado Mayor.

**Centros de Enseñanza del Ejército de Tierra.**

— **Escuela Superior del Ejército.**

Su misión principal es atender a la formación de los futuros Oficiales Generales del Ejército y la preparación de los Jefes que han de

ocupar las vacantes del Servicio de Estado Mayor. Como complementos asegura la unidad de doctrina y estudia el empleo táctico y logístico de las Grandes Unidades.

— **Centros de Formación de Oficiales y Capacitación de Jefes.**

. Academia General Militar



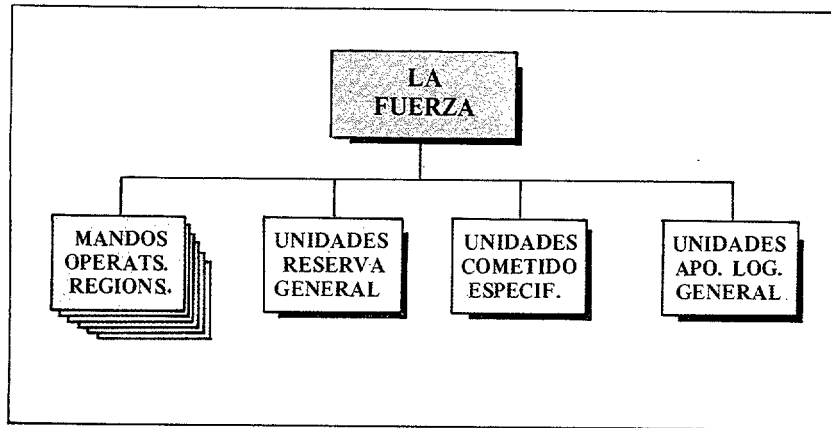
*Escalador de la División de Montaña Urgel n.º 4.*

A través del Estado Mayor del Ejército: Servicio de Publicaciones, Recreo Educativo del Soldado, Equipo de Traductores.

A través de las Capitanías Generales: Comisiones Geográficas.

A través de la Dirección de Asuntos Económicos: Pagaduría y Caja





(Zaragoza).

Por Ley de 17 de septiembre de 1946 tiene como finalidad educar, instruir y preparar moralmente a los futuros Oficiales de Ejército para inculcarles las virtudes militares que exige el cumplimiento del deber, el patriotismo, la disciplina y el compañerismo, al propio tiempo que se les proporcionan los conocimientos

generales precisos para la profesión militar en orden a la organización, armamento, material e intervención en el combate de las diversas Armas y Cuerpos.

- . Academia de Infantería (Toledo).
- . Academia de Caballería (Valladolid).
- . Academia de Artillería (Fuen-

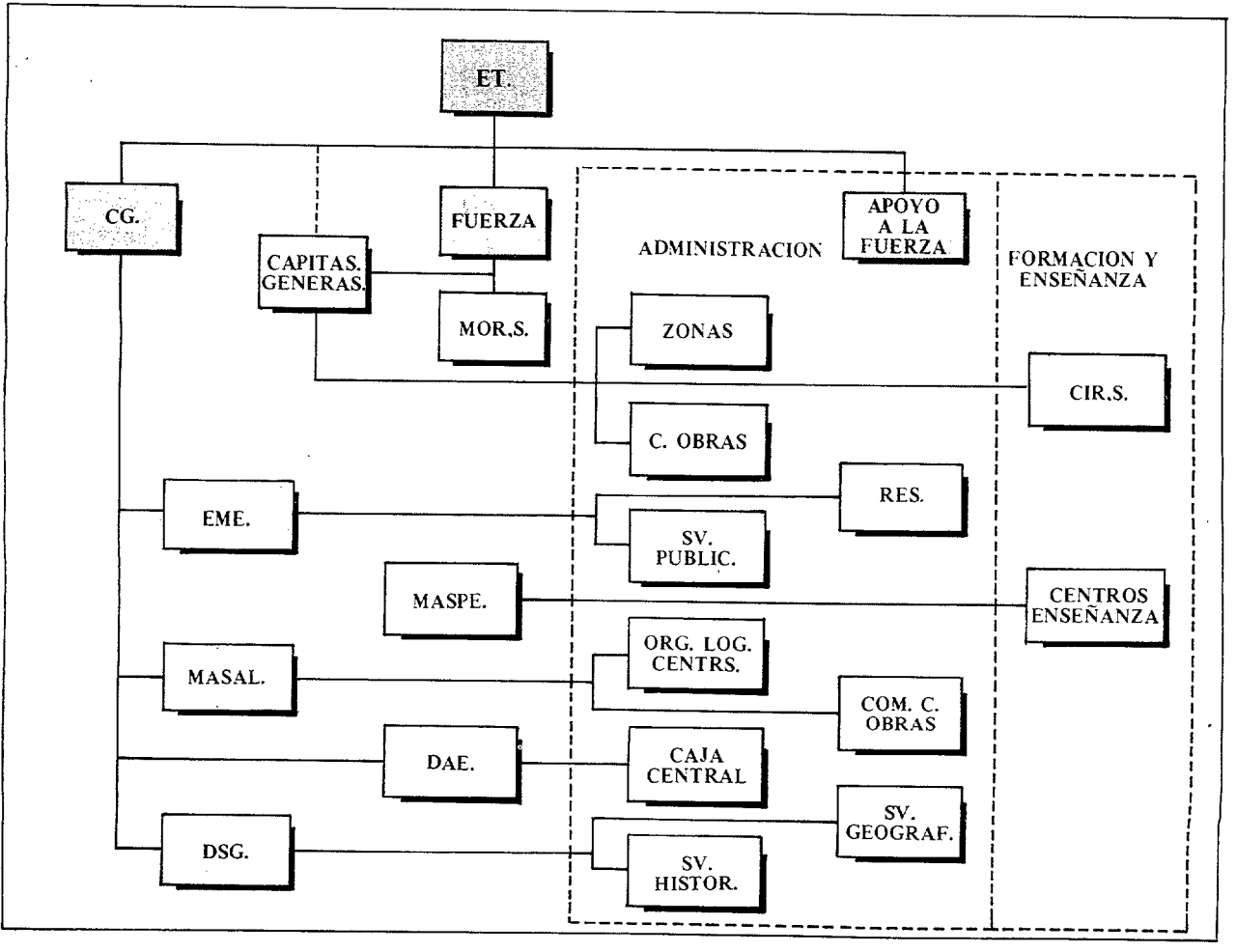
carral, Madrid y Segovia).

- . Academia de Ingenieros (Madrid y Burgos).
- . Academia de Intendencia (Avila).
- . Academia de Sanidad Militar (Madrid).
- . Academia de Farmacia Militar (Madrid).
- . Escuela de Estudios Jurídicos (Madrid).
- . Academia de Intervención Militar (Madrid).
- . Escuela Politécnica Superior (Madrid).
- . Academia Especial Militar (Villaverde, Madrid).

— **Centro de Formación de Suboficiales.**

. Academia General Básica de Suboficiales (Tremp, Lérida).

Ha de formar a los futuros Suboficiales en la vocación, honor y espíritu militar que les ha de impulsar a obrar rectamente y a esforzarse en



sobresalir por sus conocimientos profesionales, disciplina y conducta ejemplar que exigen las Reales Ordenanzas.

— **Centros de Perfeccionamiento.**

. Escuela Militar de Montaña y Operaciones Especiales (Jaca, Huesca).

. Escuela Central de Educación Física (Toledo).

. Escuela de Automovilismo (Madrid).

. Escuela de Geodesia y Topografía (Madrid).

. Centro de Enseñanza de las FAMES (Colmenar Viejo, Madrid).

. Escuela de Informática (Madrid).

— **Centros de Formación.**

. Instituto Politécnico del Ejército núm. 1 (Madrid).

. Instituto Politécnico del Ejército núm. 2 (Calatayud, Zaragoza).

— **Instrucción Militar de la Escala de Complemento.**

. Zonas de la 1.<sup>a</sup> a la 5.<sup>a</sup> con cabeceras en Madrid, Sevilla, Barcelona, Valladolid y La Laguna, Tenerife.

**La Organización del Territorio Nacional.**

El estudio y análisis de la Ley

Orgánica núm. 6 de 1980, reformada por la núm. 1 de 1981, la nueva estructura de la Fuerza, su entidad y despliegue, la implantación de una organización logístico-administrativa regional más flexible y basada en criterios de funcionalidad y economía, las necesidades es-

tratégicas y operativas determinaron, en su conjunto, la necesidad de reestructurar la organización del territorio nacional.

Esta modificación, por los múltiples y complejos factores condicionantes que inciden sobre ella, requiere un proceso de adaptación de

definió seis Regiones Militares en la Península que son: 1.<sup>a</sup> o Centro, 2.<sup>a</sup> o Sur, que incluye Ceuta, Melilla y los Peñones, 3.<sup>a</sup> o Levante, 4.<sup>a</sup> o Pirenaica Oriental, 5.<sup>a</sup> o Pirenaica Occidental, 6.<sup>a</sup> o Noroeste y dos Zonas Militares insulares en Baleares y Canarias. El mando de las Regio-

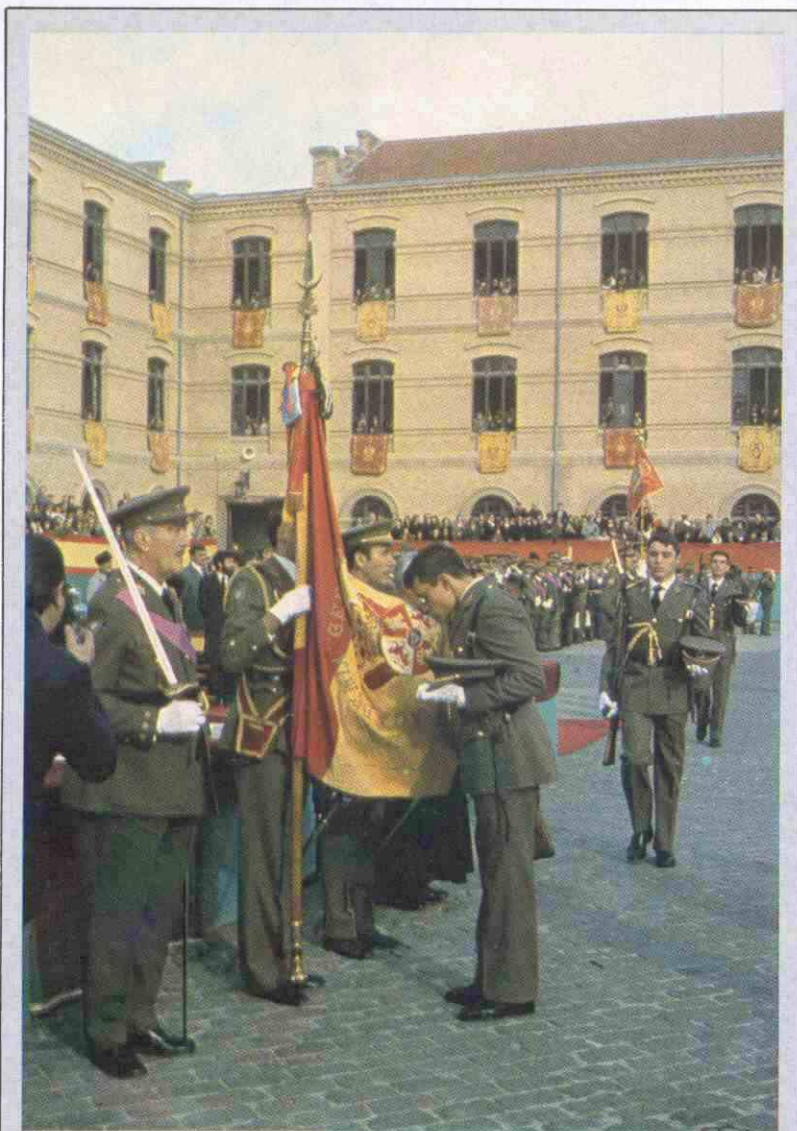
nes Militares y el de la Zona de Canarias lo ejercen Tenientes Generales con la denominación de Capitán General de la Región o Zona correspondiente y el de la Zona Militar de Baleares un General de División con el título de Comandante General.

En cuanto a la progresividad enunciada anteriormente es menester indicar que la antigua 3.<sup>a</sup> Región Militar se convirtió de forma inmediata en la Región Militar Levante por coincidir sus límites anteriores con los presentes y que la Región Militar Sur se constituyó sobre las antiguas 2.<sup>a</sup> y 9.<sup>a</sup>, aunque perdiendo la provincia de Badajoz en favor de la futura Región Militar Centro por acuerdo del Consejo de Ministros de fecha 17 de octubre del pasado año, Orden núm. 65.

Los otros cambios de jurisdicción sobre provincias que están previstos son:

— La Región Militar Centro tomará Segovia de la 7.<sup>a</sup> Región Militar a extinguir.

— La Región Militar Pirenaica Oriental englobará Zaragoza, Huesca



*Jura de Bandera en la Academia General Militar de Zaragoza.*

la orgánica anterior a la que se pretende llegar en 1988, con un criterio de progresividad predominante sobre el de simultaneidad, aunque sin descartar que algunas acciones puedan tener este carácter.

En este sentido el Real Decreto núm. 1451 de 1 de agosto de 1984



*La Academia General Militar participando en un desfile conmemorativo del "Día de las Fuerzas Armadas"*



*Helicóptero BO-105 HA-15 armado con misiles aire-tierra.*

y Teruel, las tres de la antigua 5.<sup>a</sup> Región Militar.

— La Región Militar Pirenaica Occidental aumentará con Soria que también era de la 5.<sup>a</sup> Región Militar.

— La Región Militar Noroeste adquiere de la que era 7.<sup>a</sup> Región Militar las provincias de Asturias, León, Zamora, Salamanca, Valladolid y Palencia.



*Helicóptero BO-105 HR-15 en vuelo de reconocimiento táctico.*

#### LAS FAMET

Las Fuerzas Aeromóviles del Ejército de Tierra se crearon en 1965, recibieron su primer material de vuelo al año siguiente y su bautismo de fuego en 1974 en el Sáhara. Cuentan con un magnífico y brillante historial avalado por las 125.000 horas de vuelo de su flota de 167 helicópteros, la masa principal de medios aeromóviles de las Fuerzas Armadas.

Su ámbito de maniobra por la

tercera dimensión es el espacio intermedio que existe entre la superficie terrestre y el amplio cielo, lo que podríamos llamar el techo táctico del combate terrestre. Tienen capacidad para la destrucción a distancia de los medios acorazados enemigos, el asalto aeromóvil, el transporte aerotáctico y aerologístico pesado y medio, el reconocimiento inmediato y la observación.

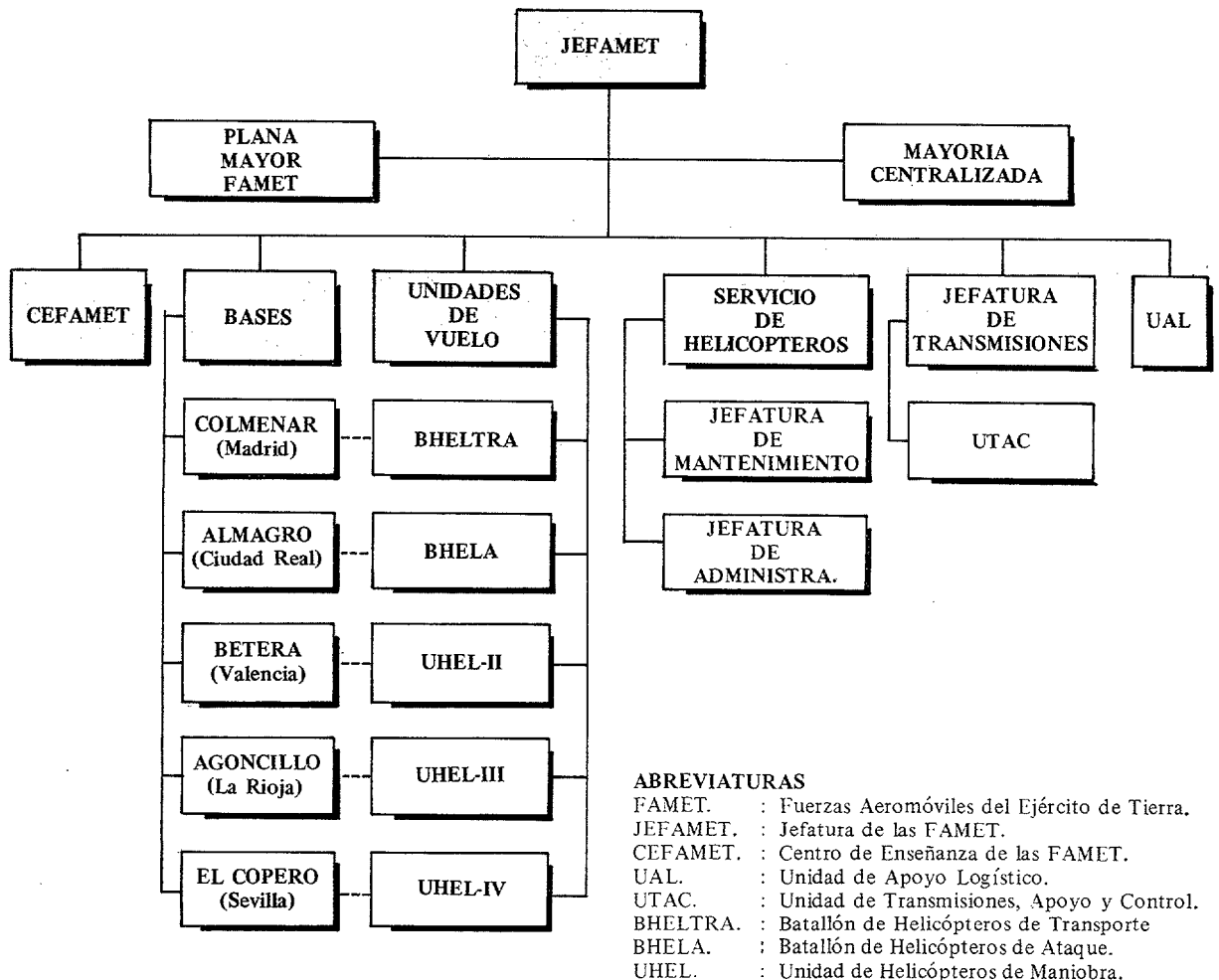
Su organización, a grandes rasgos,

consiste en cinco unidades operativas, un Batallón de Helicópteros de Ataque, un Batallón de Helicópteros de Transporte y tres Unidades de Helicópteros de Maniobra, y otras tantas de apoyo y servicios, el Centro de Enseñanza, el Servicio de Helicópteros, la Jefatura de Transmisiones, la Unidad de Apoyo Logístico y la Mayoría Centralizada.

Dispone de los siguientes medios:

Modelo	Número	Clase	Marca
OH-58-B	17 hel,s	HR-12	Bell-206 Kiowa II
BO-105	25 hel,s	HR-15	Bölkow-105
BO-105	19 hel,s	HRA-15	Bölkow-105
BO-105	29 hel,s	HA-15	Bölkow-105
UH-1B	3 hel,s	HU-8	Iroquois
AB-212	6 hel,s	HU-18	Augusta-Bell
UH-1H	56 hel,s	HU-10B	Bell-105
CH-47C	12 hel,s	HT-17	Chinook

## ORGANIGRAMA de las FAMET



El futuro, claro y despejado, puede cifrarse en el inmediato aumento de la flota de helicópteros de transporte en 4 nuevos Chinook, la siguiente adquisición de 24 helicópteros de doble turbina para poder volar sobre la mar, que guarnecerán las Islas Canarias, la renovación de 30 helicópteros a los que el uso y el tiempo han desgastado y, más adelante, la creación de una unidad de montaña de características especiales.

### Abreviaturas:

HR = Helicóptero de reconocimiento;  
 HRA = Helicóptero de reconocimiento armado; HA = Helicóptero de ataque; HU = Helicóptero utilitario; HT = Helicóptero de transporte.

### EL INMEDIATO FUTURO DEL EJERCITO DE TIERRA

El Ejército de Tierra, para alcanzar el Objetivo de Fuerza que se le asigna dentro del Plan Estratégico Conjunto, ha de constituir el instrumento militar terrestre que España debe y puede tener en la década de los años 90. Desde el Ejército actual ha de llegarse a otro más operativo y funcional. Operativo, en el sentido de que todo esfuerzo debe de estar orientado en beneficio de la Fuerza. Funcional, en cuanto a la racionalización de sus aspectos orgánico, logístico, de gasto, de gestión de personal, etc.

El Plan General de Modernización comprende la revisión de:

- La organización del Ejército. Plan ORGA.
  - Las demarcaciones territoriales en las que despliega. Plan DEMA.
  - Sus recursos humanos y materiales. Planes HUMA y MATE.
  - El ordenamiento legislativo. Plan ORDE.
- El primero, Plan ORGA, consiste en la estructuración orgánica y funcional del Ejército en tres grandes núcleos:
- El Cuartel General, con función de mando.
  - La Fuerza, con función operativa.
  - El Apoyo a la Fuerza, con función logística.
- En el Cuartel General se ha deslindado claramente el planteamiento



*El Ejército está organizado con criterio de polivalencia que no excluye alguna especialización como la de las Unidades de Montaña.*

a corto, medio y largo plazo de la gestión. La Fuerza se articula en Mandos Operativos y Reserva General. El Apoyo a la Fuerza comprende administración, enseñanza, instrucción, órganos de apoyo al personal y al material, infraestructura y movilización.

Los criterios más importantes que se han seguido son:

- El de POLIVALENCIA de las unidades, pues el Ejército debe de estar en condiciones de afrontar cualquier tipo de agresión, pero sin dejar de mantener algún tipo de especialización según la clase de terreno en el que presumiblemente puedan actuar ciertas unidades, como las acorazadas o de montaña.

- Y la COMPAGINACION de la

operatividad con la territorialidad, así las Unidades, a pesar de no estar ligadas al terreno, tienen una ubicación concreta habitual y una dependencia del Capitán o Comandante General de su respectiva demarcación sin que ello les impida, caso de conflicto, pasar a formar parte de una organización del mando operativa.

El Plan DEMA aborda el establecimiento de consideraciones estratégicas de alto nivel actualizadas con vistas al futuro. Las unidades completarán su despliegue de acuerdo con las amenazas y defenderán el territorio que, en consecuencia de ellas, ocupan.

Identificados los objetivos estratégicos fundamentales a defender y

las penetrantes geográficas a cerrar se delimita una zona de combate y otra de reacción estratégica y de apoyo logístico. A cada Mando Operativo se le responsabiliza de la defensa de un número limitado de objetivos y del cierre de determinadas direcciones penetrantes.

Los Planes HUMA y MATE han de facilitar el reclutamiento, preparación y gestión del personal y la adquisición y distribución del material.

El Plan ORDE propiciará el marco jurídico adecuado para atender a los planes anteriores dentro del ordenamiento legislativo vigente.

La situación actual de lo anteriormente expuesto es la que sigue:



*Lanzacohetes Teruel, de fabricación nacional, que está incluido en el Plan MATE.*



*La masa de medios aeromóviles de transporte táctico, los Chinook HT-17.*



*La Legión una de las Unidades de más prestigio y solera del Ejército.*

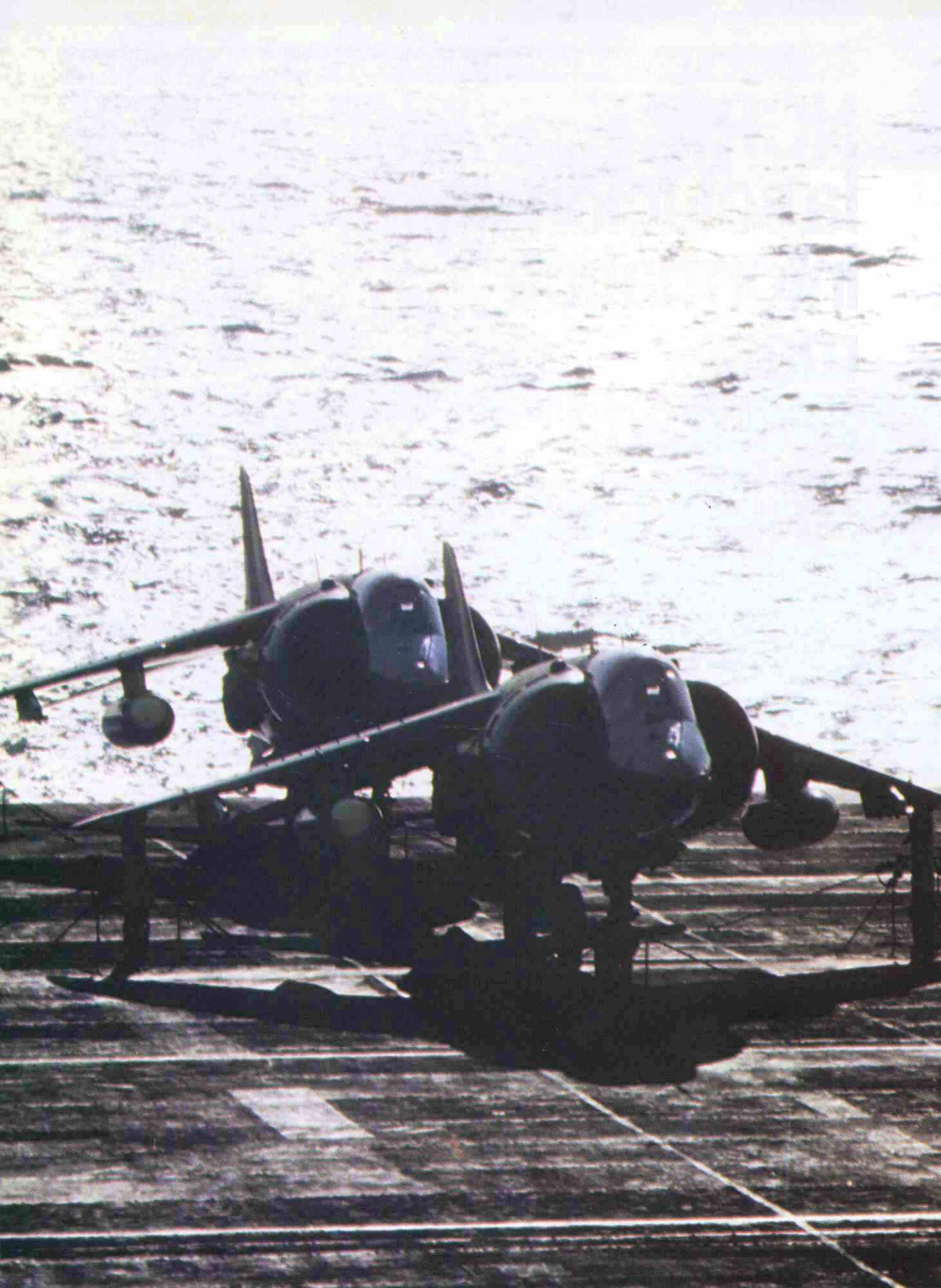
— El Cuartel General, reorganizado en 1981, debe de someterse a un nuevo acoplamiento como consecuencia de los cambios en el Ministerio de Defensa y la Ley de Plantillas.

— En la Región Militar de Levante (antigua Tercera) se ha potenciado la División de Infantería Motorizada "Maestrazgo" núm. 3, se creó el Mando Logístico Regional y se concentraron las instalaciones logísticas

y administrativas. Se ha implantado una nueva estructura económico-administrativa y se aplican las nuevas normativas de las Reales Ordenanzas sobre Bases y Acuartelamientos, así como la reorganización de los Gobiernos Militares.

— En este año de 1985, se acometerá la reforma de la Región Militar Sur (antiguas Segunda y Novena), Zona Militar de Baleares y Región Militar Centro (antigua Primera).

El Ejército ante el reto histórico de su modernización está realizando un notable esfuerzo organizativo que implica importantes sacrificios en un momento de crisis económica y sufriendo una reducción de efectivos. La contrapartida de este sacrificio y del riesgo que se asume no es otra que un Ejército mejor dotado y más eficaz de acuerdo con las necesidades de la defensa de nuestra Patria. ■





**L**a actual organización de la Armada está basada en la Ley 9/1970 de 4 de julio, Ley Orgánica de la Armada (LOA), modificada por las disposiciones que dieron lugar a la creación del Ministerio de Defensa. Las variaciones más sustanciales han sido:

— La desaparición del Ministro de Marina y del Almirante Secretario General.

— La sustitución del Consejo de Ministerio por el Consejo Administrativo.

— El hecho de que el Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada (AJEMA) ha pasado de ejercer el control de los Servicios al mando de los mismos.

— La Jefatura de Apoyo Logístico, el Departamento de Personal y la Intendencia General, directamente subordinados a AJEMA, tienen cierta dependencia funcional de determinados organismos del Organismo Central de la Defensa.

La LOA, parte de la Misión de la Armada como integrante de las Fuerzas Armadas y de su misión específica que consiste en alcanzar los objetivos marítimos de la Defensa Nacional. Establece la estructura interna de la Armada, fija las funciones de los diferentes Organismos que la componen y de las Autoridades que los dirigen y regula la relación mutua necesaria para un funcionamiento eficaz.

El concepto básico en el que se basa el desarrollo de su estructura responde al principio de que "la razón de ser de la Administración Naval es la existencia y eficacia de la Fuerza".

#### **ESTRUCTURA ORGANICA DE LA ARMADA**

La estructura orgánica de la Armada contempla dos cadenas de autoridad perfectamente diferenciadas: la **cadena de mando naval** y la **cade-**



*Almirante don Guillermo de Salas Cardenal, AJEMA*

# La Armada

**FRANCISCO RAPALLO COMENDADOR, Capitán de Fragata**

## **Reales Ordenanzas para la Armada**

*Artículo uno.*

La Armada, dentro de las misiones generales establecidas para las Fuerzas Armadas en la Constitución, tendrá la de alcanzar, tanto en paz como en guerra, mediante la disuasión o el empleo de la fuerza, los objetivos marítimos de la Defensa Nacional.

## **na de acción administrativa.**

La primera comprende todas las autoridades responsables de preparar o utilizar la Fuerza. La segunda comprende las autoridades responsables del apoyo a la Fuerza y engloba los Servicios de Personal (ALPER), Material (AJAL) y Financiero (GEIN). Como primera autoridad de ambas está el Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada (AJEMA), quien manda la Fuerza Naval y dirige la acción de los Servicios.

Todos los organismos de la Armada están encuadrados en tres Niveles orgánicos caracterizados por la distinta naturaleza de las decisiones que en ellos se adoptan. Son estos

niveles; el Nivel Político, el Nivel de Conducción estratégica y Dirección Logística y el Nivel de Conducción de Operaciones y Preparación de la Fuerza.

En el Nivel Político se formula la Política Naval como componente y derivada de la Política de Defensa y de la Política Mi-

litar. La única autoridad de la Armada que se encuentra en este nivel es el AJEMA.

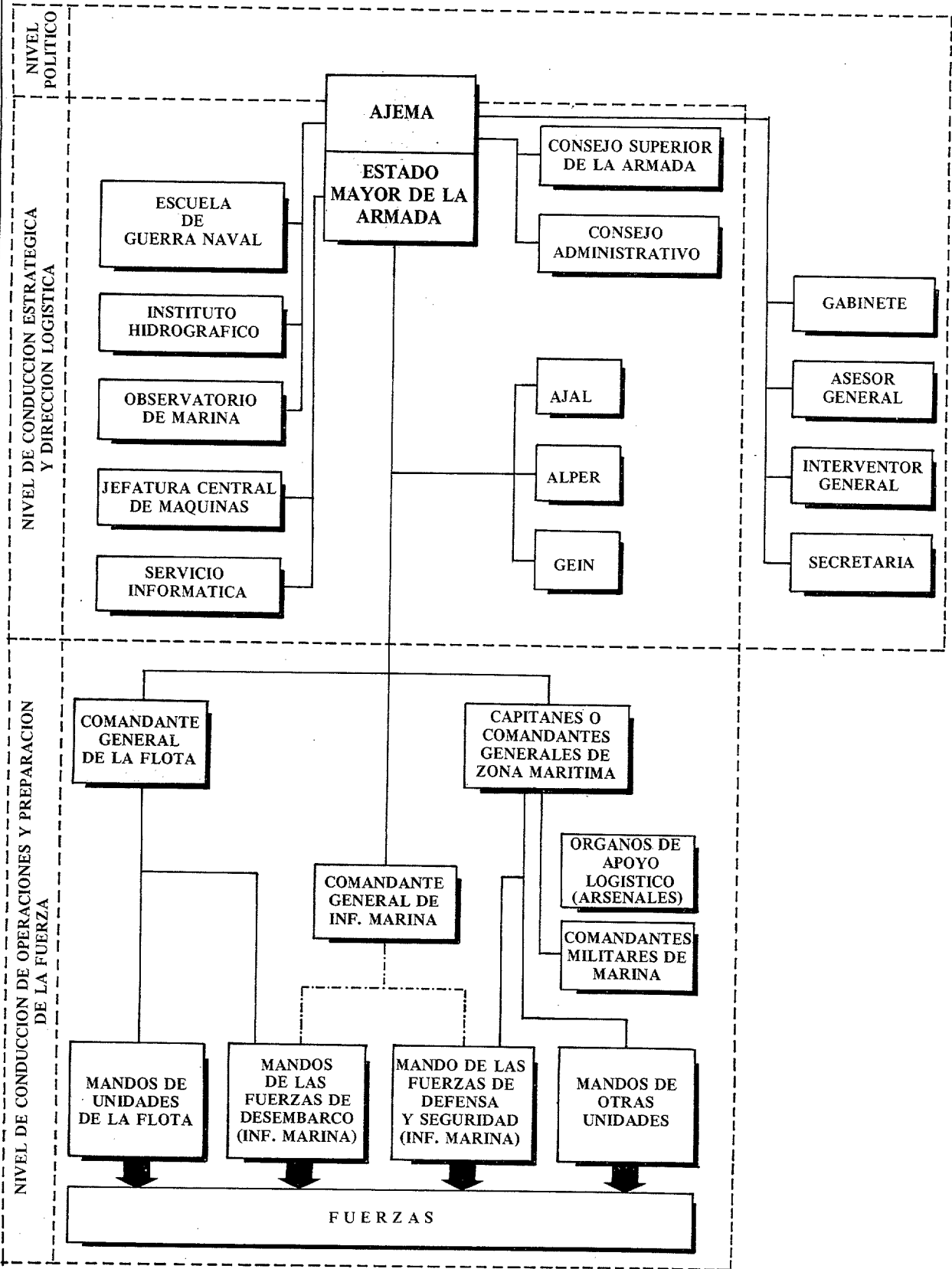
En el Nivel de Conducción Estratégica y Dirección Logística es donde la política se transforma en estrategia y donde se formula la logística de alto nivel.

Por último en el Nivel de Conducción de Operaciones y Preparación de la Fuerza es donde la Fuerza Naval toma entidad y se deciden y ejecutan los planes de operaciones. En él, por tanto, se adiestra, mantiene y alista la Fuerza para ser utilizada en la acción.

## **EL ESTADO MAYOR DE LA ARMADA**

Es el órgano de apoyo a la decisión de AJEMA. Está estructurado para posibilitarle el desempeño de las funciones que tiene atribuidas,

# ESTRUCTURA ORGANICA DE LA ARMADA



especialmente la Conducción Estratégica de las operaciones, el desarrollo del Plan Estratégico Conjunto en lo que afecta a la Armada, velar por la eficacia de la Fuerza, dirigir la acción de los Servicios, etc.

El Vicealmirante Segundo Jefe del Estado Mayor de la Armada desempeña, con relación al Almirante Jefe del Estado Mayor, funciones análogas a las de un Jefe de Estado Mayor, y tiene por misión coordinar la ejecución de las actividades del Estado Mayor de la Armada.

- La Fuerza Naval se estructura en:
- Fuerza de Combate y Fuerza de Protección, con los cometidos genéricos de obtener y explotar el dominio del mar.
  - Fuerza Auxiliar con el cometido de posibilitar el empleo de las anteriores.

### FUERZAS DE COMBATE

Su misión es adquirir el dominio relativo del mar donde y cuando sea necesario, así como controlar en

### FUERZAS DE PROTECCION

- Su misión abarca dos aspectos:
- La protección de las comunicaciones marítimas que comprende no sólo la escolta cercana a los buques mercantes y que transportan las mercancías que España necesita para su supervivencia, sino también las operaciones orientadas a conseguir que puertos y terminales de tráfico se encuentren en todo momento libres de la amenaza de minas.



*Formación de escoltas: Parte de la Fuerza Naval responsable de alcanzar los objetivos marítimos.*

### LA FUERZA

Fuerza Naval es el conjunto de medios ofensivos y defensivos capaces de ser empleados en el cumplimiento de la misión de la Armada. Constituye la única razón de ser de la Armada. En consecuencia el Apoyo a la Fuerza, si bien es importante, pues va a posibilitar la acción de ésta, debe estar en todo momento de acuerdo con su entidad.

todo momento el Estrecho de Gibraltar y sus accesos.

Está formada por las principales unidades de la Armada capaces de ser utilizadas en acciones ofensivas y defensivas que permitan combatir a un potencial enemigo y asegurar las comunicaciones marítimas.

Su propia existencia constituye una importante contribución al efecto disuasorio de las Fuerzas Armadas.

- La defensa y seguridad de las Bases Navales.

### FUERZAS AUXILIARES

En este grupo se engloban unidades muy diversas, pues diversos son también los cometidos a los que deben hacer frente. Entre éstos destacan:

- Aprovisionar en la mar a la Fuerza Naval de combustible, muni-

ciones y víveres.

- Transportar entre Bases navales todo tipo de materiales.
- Proceder al salvamento de unidades navales.
- Proteger los intereses nacionales en nuestros espacios marítimos de soberanía.
- Ampliar los conocimientos sobre oceanografía e hidrografía de nuestras zonas de operaciones.
- Colaborar a la formación marinera de los alumnos de la Escuela Naval y de otras Escuelas de la Armada.

#### EL APOYO A LA FUERZA

El Apoyo a la Fuerza está constituido por los Servicios agrupados en tres estructuras específicas que abarcan respectivamente todo lo concerniente a los recursos básicos de Personal, Material y Financiero.

Como ya se ha indicado la razón de ser de la Administración Naval es la existencia y eficacia de la Fuerza. En consecuencia, el grado de preparación logística de ésta calificará la eficacia de la Administración y de los Servicios.

#### El Recurso de Material. La Jefatura de Apoyo Logístico

El Almirante Jefe del Apoyo Logístico (AJAL) ejerce la alta dirección, inspección y coordinación de todas las actividades sobre el material y la administración de los correspondientes recursos presupues-

tarios, con la misión de asegurar la eficacia de todo el apoyo de material que necesiten la Fuerza e Instalaciones Navales.

Dependiendo directamente de la Jefatura de Apoyo Logístico se encuadran la **Dirección de Construcciones Navales Militares** responsable

fatura de Apoyo Logístico son los **Arsenales** que son el conjunto de elementos de una Base Naval en donde se realizan las actividades de construcción, mantenimiento y aprovisionamiento de la Fuerza e Instalaciones navales.

La Jefatura del Arsenal, según la entidad del mismo, es ejercida por un Almirante o por un Jefe del Cuerpo General de la Armada, según corresponda.

Existen tres Arsenales principales en El Ferrol, Cádiz y Cartagena, y uno de menor entidad en Las Palmas.

#### El Recurso de Personal.— El Departamento de Personal

El Almirante Jefe del Departamento de Personal (ALPER) ejerce la alta dirección, inspección y coordinación de todas las actividades relacionadas con el personal y la administración de los correspondientes recursos presupuestarios, a fin de asegurar que la Armada cuente, cualitativa y cuantitativamente, con el personal necesario.

Dependiendo directamente del Almirante jefe del Departamento de Personal se en-

cuentran la Dirección de Reclutamiento y Dotaciones (DIRDO) responsable de obtener y distribuir el personal, y las Direcciones de Sanidad (DISAN) y de Asuntos Religiosos (DIAREL), ambas responsables de apoyar al personal, la primera en lo que respecta a su formación física y la segunda en la for-



*Componentes de la Fuerza de Guerra de Minas responsables de que los puertos y terminales del tráfico marítimo se encuentren libres de minas.*

de obtener y mantener la Fuerza e Instalaciones navales y la **Dirección de Aprovisionamiento y Transporte**, cuya misión es que la Fuerza e instalaciones navales cuenten con el aprovisionamiento necesario en cantidad, calidad, lugar adecuado y momento oportuno.

Los órganos ejecutivos de la Je-



*Transporte "Aragón".*

mación moral.

También depende del ALPER la Dirección de Enseñanza Naval, responsable de formar al personal y adaptarlo al medio. De ella dependen todas las escuelas y centros de formación de la Armada, a excepción de la Escuela de Guerra Naval que depende directamente del AJEMA.

#### **El Recurso Financiero.— La Intendencia General**

El Intendente General (GEIN), ejerce la alta dirección técnica de todas las actividades económico-administrativas con la misión de lograr la debida agilidad y garantía en la administración del Recurso Financiero por AJEMA y demás autoridades facultadas para ello.

De la Intendencia General dependen directamente la Dirección Económica Legal (DIEL), la Ordenación General de Pagos (ORPA), y la Dirección de Contabilidad (DICON).

### **LA FLOTA**

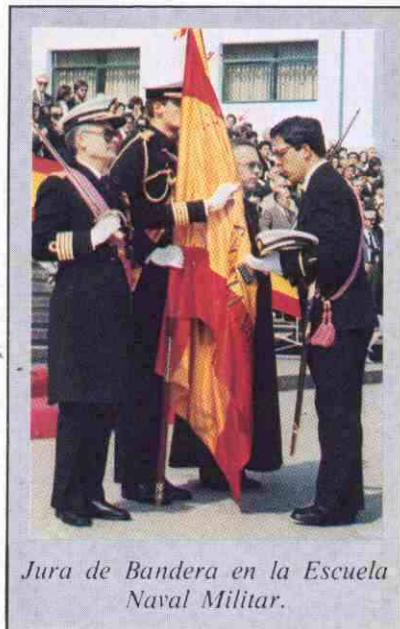
La Flota es el núcleo fundamental de la Fuerza de la Armada, constituida por el conjunto de buques, aeronaves, tropas de Infantería de Marina y otros medios, puestos a las órdenes de un Vicealmirante que ostenta el título de Comandante General de la Flota (COMGEFLOT).

Este almirante es la autoridad clave del Nivel de Conducción de Operaciones. Casi todas las unidades que componen la Fuerza de Com-

bate y la Fuerza de Protección se encuentra bajo su Mando, lo que le permitirá hacer frente a la gran mayoría de cometidos a los que debe atender la Armada.

Al Comandante General de la Flota le corresponde el Mando Operativo de sus fuerzas, su preparación táctica y logística junto con su adiestramiento, y el ejercicio de la autoridad judicial en el ámbito de su jurisdicción.

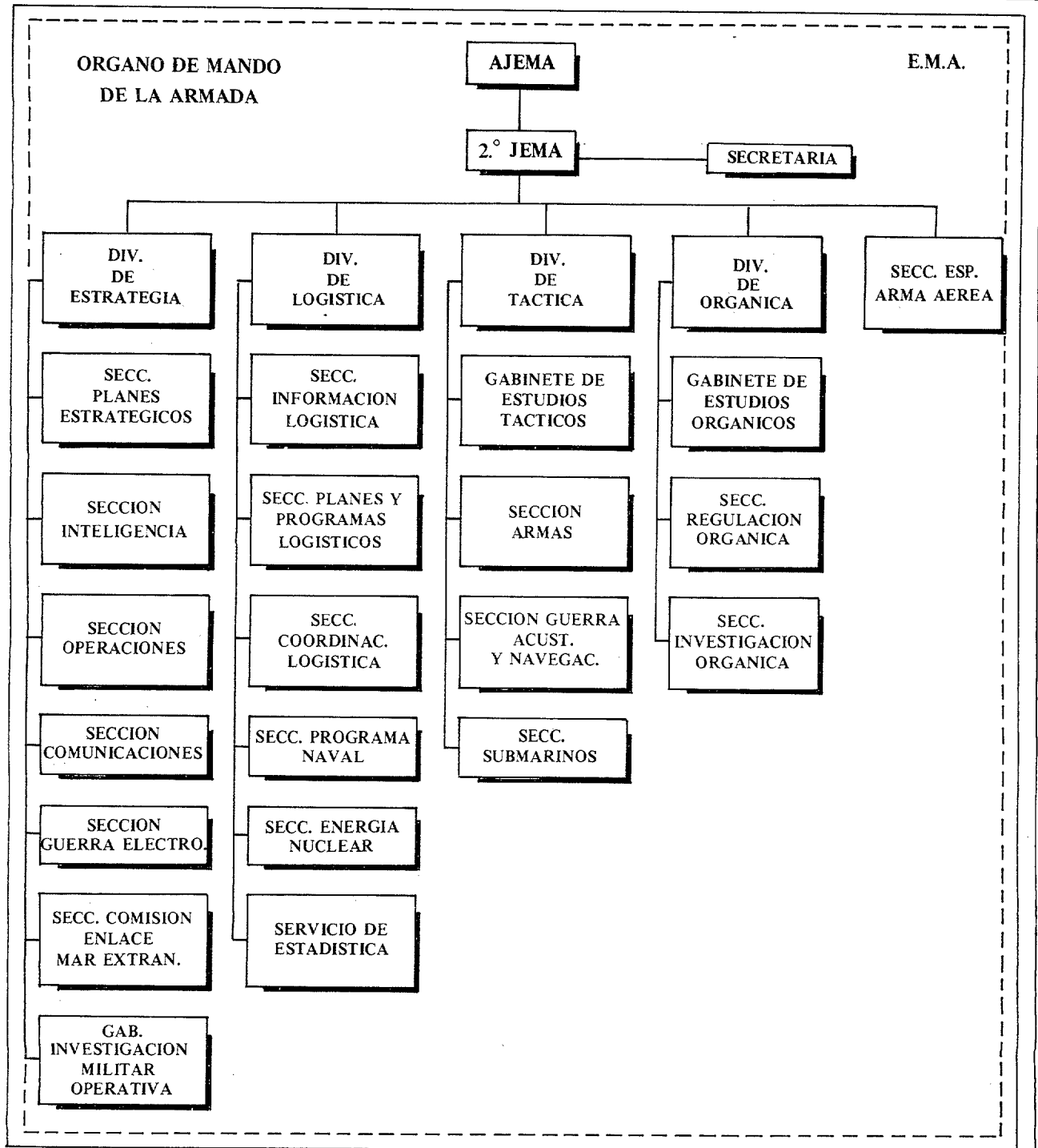
Para facilitar el adiestramiento y el sostenimiento, las unidades de la Flota se agrupan, según un criterio de homogeneidad, bajo un Mando Orgánico, responsable de la preparación táctica y logística de sus buques. De esta manera se constituyen el Grupo Anfíbio y las Escuadrillas de Escoltas.



*Jura de Bandera en la Escuela Naval Militar.*



*Buque escuela de guardiamarinas "Juan Sebastián Elcano" con todo el aparejo dado.*



Con un criterio más operativo y orientado a la experimentación táctica se ha constituido el Grupo Aeronaval de la flota, integrado por el portaaviones "Dédalo" y del orden de cinco escoltas que se designan, con carácter rotatorio, procedentes de las Escuadrillas de Escoltas. Está mandado por un Contralmirante que depende directamente

del Comandante General de la Flota.

Para mantener operativa la Fuerza existente, la Armada viene desarrollando una actividad similar año tras año. La del pasado 1984 fue la siguiente:

- 31 Ejercicios de adiestramiento colectivo y otros 31 combinados con las Armadas de los Estados

Unidos, Francia, Portugal, Italia, Alemania, Reino Unido, Holanda y Grecia.

- 134 Ejercicios de Defensa Aérea con la colaboración del Ejército del Aire y 62 con los aviones del Arma Aérea de la Armada.
- 7.000 horas de inmersión por los submarinos y 12.900 horas de vuelo por las aeronaves.



Buque de desembarco "Martín Alvarez".

- 12 Ejercicios anfibios y 9 en tierra por el TEAR, 34 campamentos, 85 vivacs y 5 ejercicios de puestos de mando por los Tercios y Agrupaciones.
- 25 colaboraciones a solicitud del E. Aire y 43 del E. Tierra.



Ejercicios de desembarco.

- Un ejercicio conjunto de Control de Superficie en el Estrecho de Gibraltar del que se dedujeron provechosas enseñanzas.

### LA INFANTERIA DE MARINA

La Infantería de Marina es un

cuerpo formado por tropas especiales que tiene por misión llevar a cabo acciones en la costa partiendo de la mar.

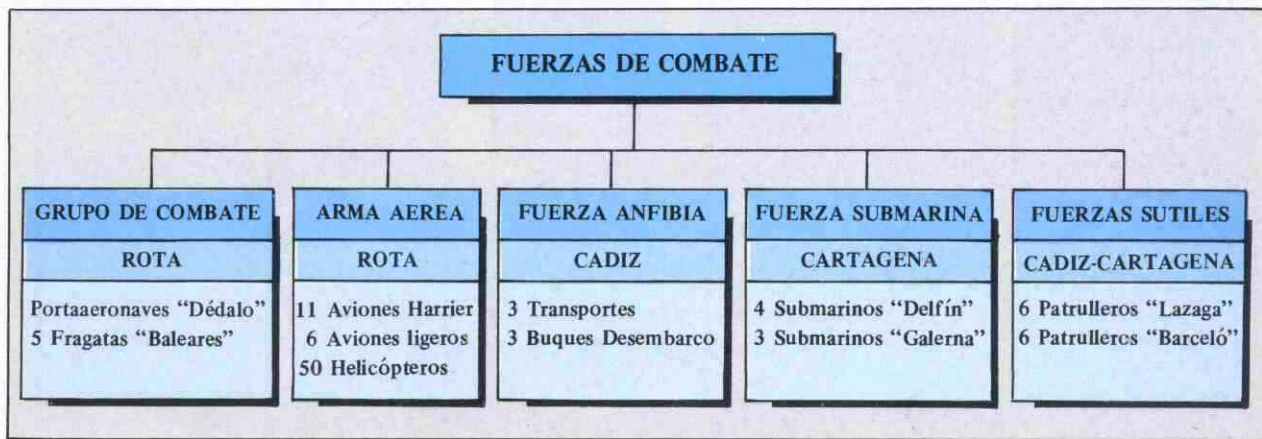
Le corresponde también contribuir a la defensa y seguridad de las

instalaciones navales, formar parte de dotaciones de buques y asistir a las autoridades marítimas cuando el ejercicio de sus funciones así lo requiere.

La Infantería de Marina, en consecuencia, está estructurada en Fuerzas de Desembarco y Fuerzas de Defensa y Seguridad. El mando orgánico de estas Fuerzas lo ostenta el Comandante General de la Infantería de Marina.

**Fuerza de Desembarco: El Tercio de Armada (TEAR)**

El Tercio de Armada es el núcleo



## FUERZAS DE PROTECCION

### FUERZA DE PROTECCION AL TRAFICO

FERROL – CARTAGENA

- 5 Destrucciones “Churruca”
- 1 Destructor “M. Ensenada”
- 6 Corbetas “Descubierta”

### FUERZA DE GUERRA DE MINAS

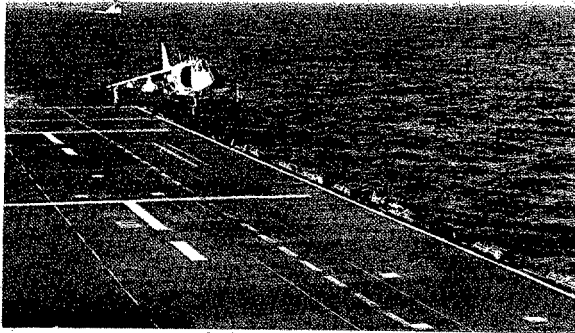
PORTO PI (PALMA)

- 4 Drag. Oceánicos
- 8 Drag. Costeros

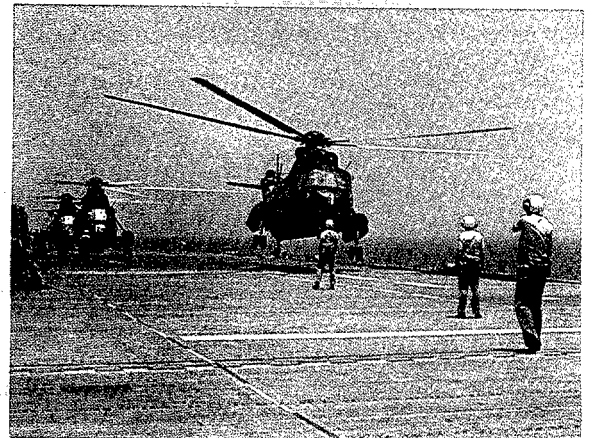
### FUERZA DE DEFENSA DE BASES NAVALES

FERROL – CADIZ – CARTAGENA

- 3 Tercios
- MADRID – LAS PALMAS
- 2 Agrupaciones



*Harrier tomando a bordo del “Dédalo”.*



*Sikorsky. Helicópteros antisubmarinos de la Armada.*

## FUERZAS AUXILIARES

### FUERZA DE APOYO LOGISTICO

FERROL – CADIZ  
CARTAGENA  
LAS PALMAS

- Petrolero “Teide”
- Transporte “C. Casado”
- 3 Barcas Desembarco
- Buque salvamento “Poseidón”
- 5 Remolcadores
- 6 Aljibes

### FUERZA VIGILANCIA MARITIMA

TODO EL LITORAL

- 5 Destrucciones “Lepanto”
- 4 Pat. altura “Atrevida”
- 18 Pat. Vigilancia Zona
- 26 Pat. Vigilancia Costera
- 37 Pat. Vigilancia Interior

### BUQUES CIENTIFICOS

CADIZ

- 2 Buques Hid. “Malaspina”
- 2 Buques Hid. “Cástor”
- 2 Buques Hid. “Antares”

### BUQUES ESCUELAS

CADIZ  
MARIN

- “J. S. Elcano”
- Goleta “Arosa”
- 5 Lanchas Instrucción
- “G. M. Barrutia”

### BUQUES REPRESENTACION

EL FERROL

“Azor”





*La fragata F-71 "Balears" primera de la clase.*

fundamental de la Infantería de Marina y constituye la Fuerza de Desembarco de la Fuerza Anfibia. Su mando lo ostenta un General de Brigada de Infantería de Marina, y se compone de las siguientes agrupaciones orgánicas: Agrupación Anfibia de Infantería de Marina (AGAIM), Agrupación de Adiestramiento (AGAD) y un Comando Anfibia Especial (COMANFES).

— La Agrupación Anfibia de Infan-

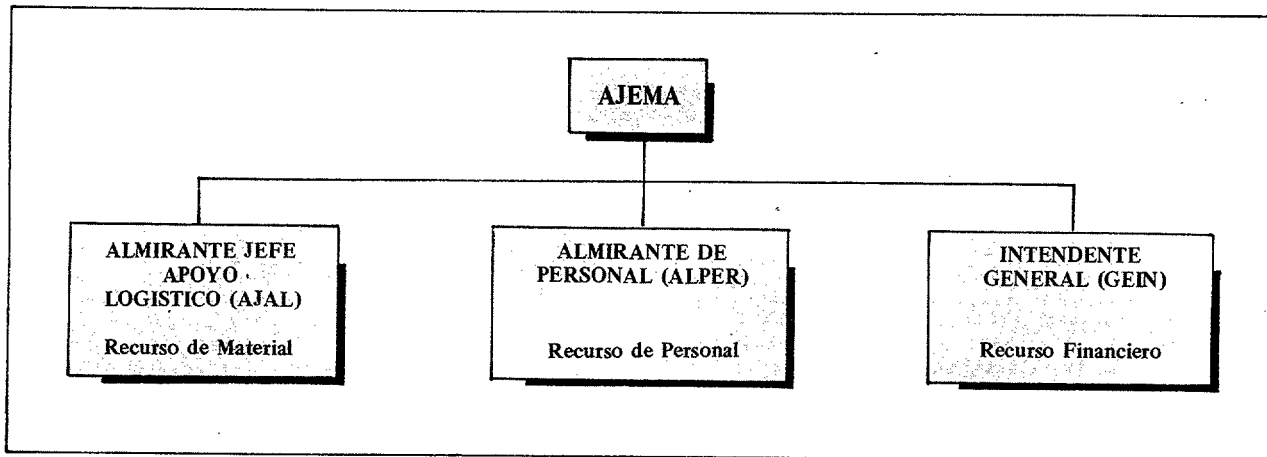
tería de Marina constituye la Fuerza de Intervención Inmediata capaz de realizar una acción de fuerza en costa hostil. Es una Fuerza de Desembarco permanentemente alistada, constituida en base a un Grupo de Maniobra como núcleo de su elemento de combate en tierra. Es la fuerza de Infantería de Marina que los buques anfibios de la Flota pueden transportar para llevar a cabo

sus misiones de asalto.

- La Agrupación de Adiestramiento constituye la unidad que posibilita mantener alistada en permanencia la AGAIM.
- El Comando Anfibia especial es una fuerza de incursión, alistada en permanencia, para llevar a cabo acciones de fuerza sobre puntos determinados del despliegue enemigo, sin que requieran el control de la zona.



*Destructor "Méndez Núñez", componente de la Fuerza de Protección al Tráfico Marítimo.*



### Fuerzas de Defensa y Seguridad

A las Fuerzas de Defensa y Seguridad corresponde proporcionar seguridad militar a las instalaciones navales, contribuir a la defensa de Bases Navales y auxiliar a las autoridades navales en el ejercicio de sus atribuciones. Dependen orgánicamente del Comandante General de la Infantería de Marina y operativa

y jurisdiccionalmente de los Capitanes Generales de las Zonas Marítimas.

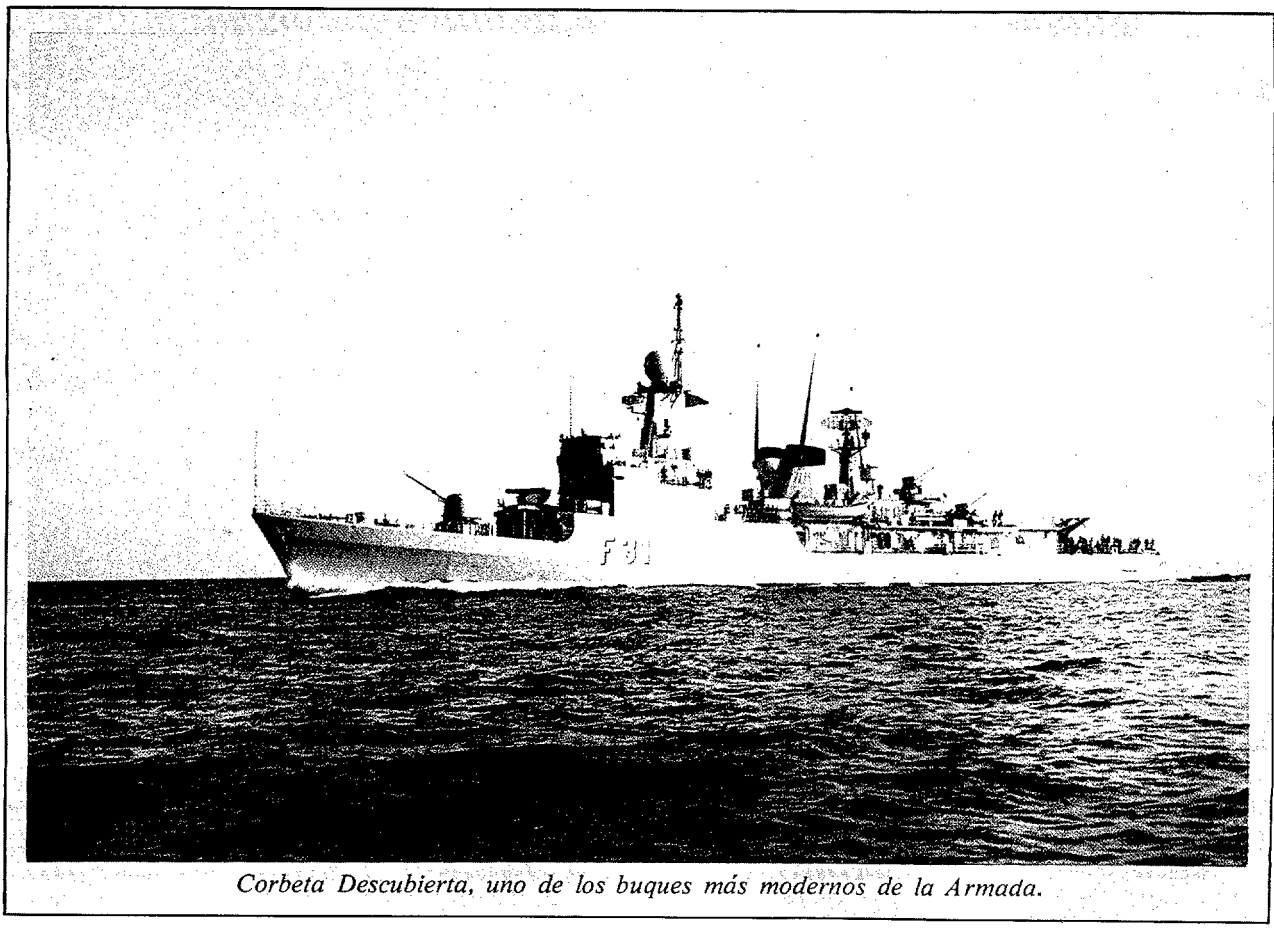
Estas Fuerzas están estructuradas en los siguientes Tercios y Agrupaciones:

- Tercio Norte en Ferrol
- Tercio Sur en Cádiz
- Tercio Levante en Cartagena
- Agrupación de Canarias en las Palmas

- Agrupación en Madrid

### LAS ZONAS MARITIMAS

Zona Marítima es un amplio espacio de mar controlado y el litoral que comprende, en el que las operaciones navales han de responder a cierta unidad estratégica naval. El conjunto de zonas marítimas cons-



*Corbeta Descubierta, uno de los buques más modernos de la Armada.*

tituye la organización permanente del espacio marítimo.

Los distintos mares a los que se asoma España, con las diferentes implicaciones que ello comporta, y la distancia a la que se encuentran las Islas Canarias, ha obligado a que el espacio marítimo se organice en cuatro Zonas Marítimas:

- Zona Marítima del Cantábrico, con cabecera en El Ferrol, está apoyada en el litoral limitado por las desembocaduras de los ríos Bidasoa y Miño.
- Zona Marítima del Estrecho, con cabecera en San Fernando, comprende el saco de Cádiz y el Mar de Alborán, y está apoyada en la costa limitada por la desembocadura del río Guadiana y el Cabo de Gata.

- Zona Marítima del Mediterráneo, con cabecera en Cartagena, comprende desde el Cabo de Gata hasta la frontera oriental con Francia, incluyendo las Islas Baleares.

- Zona Marítima de Canarias, con cabecera en Las Palmas, abarca la totalidad del archipiélago.

Dentro de la organización territorial existe también la Jurisdicción Central, con sede en Madrid, órgano necesario para atender a las cuestiones de defensa y apoyo logístico a los organismos centrales y ejercer las facultades jurídicas y administrativas de la península.

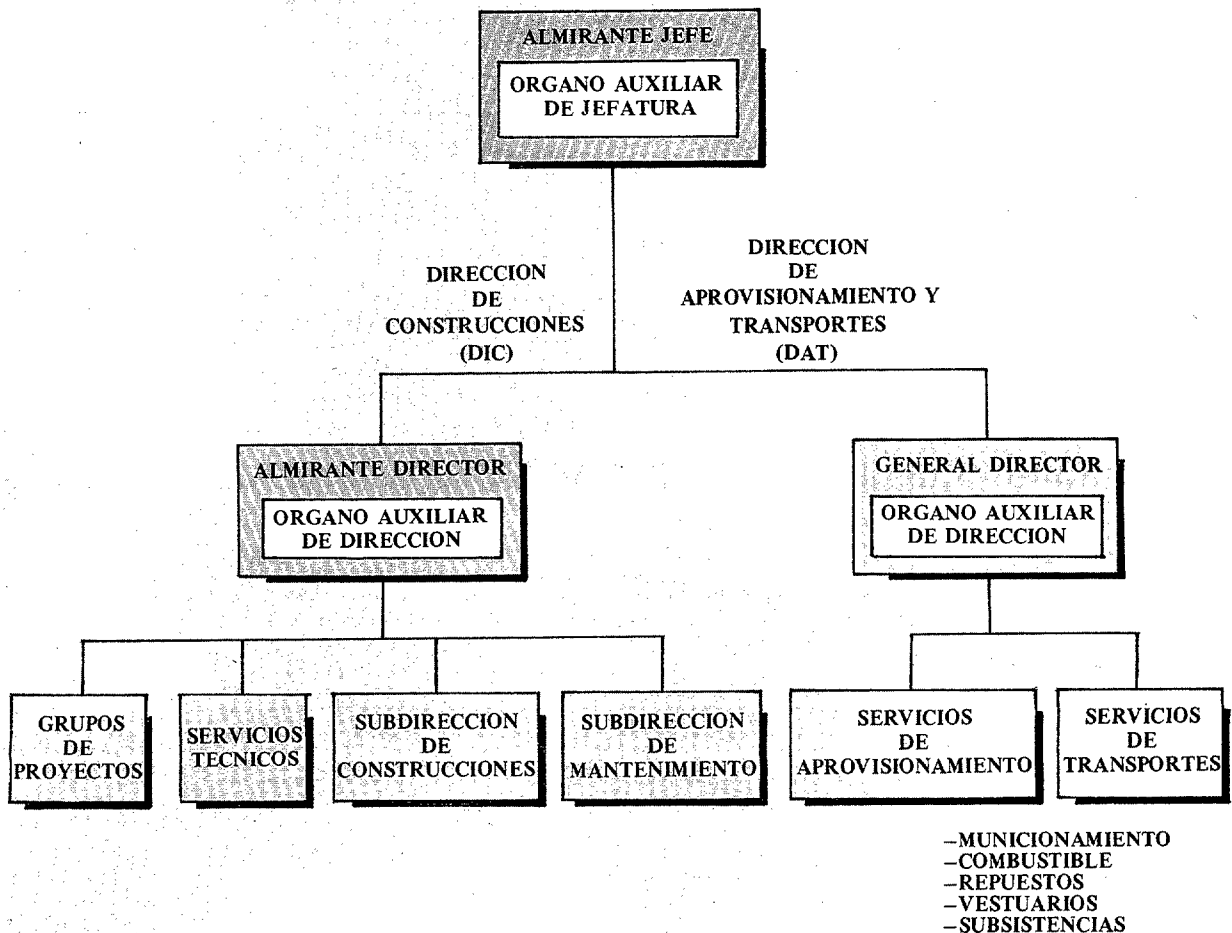
Cada Zona Marítima se encuentra dividida en Provincias Marítimas sobre las que ejercen su autoridad los Comandantes Militares de Mari-

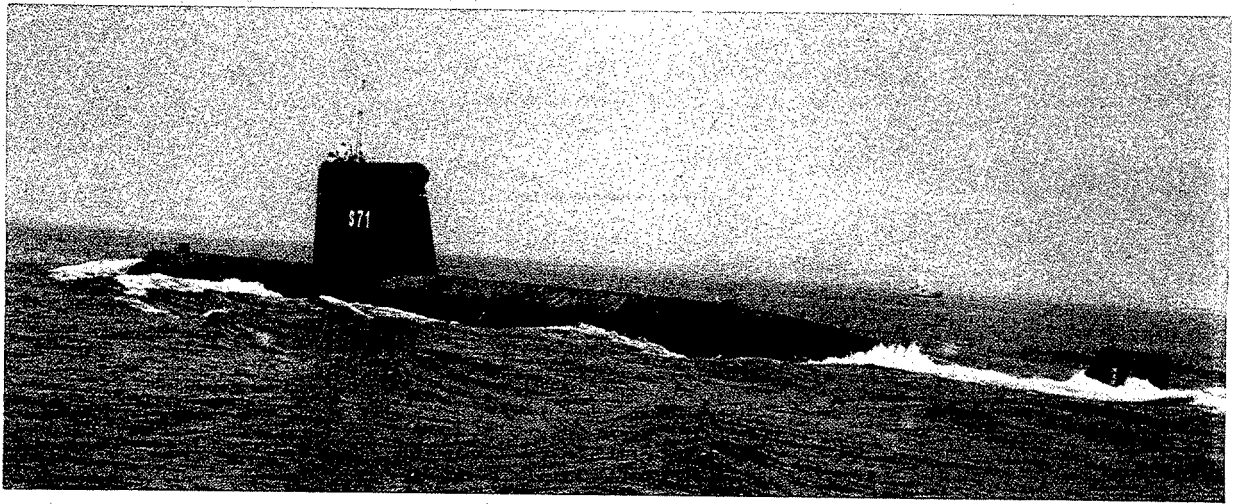
na, directamente subordinados al Capitán General correspondiente.

En el caso de que la Autoridad que ejerza el Mando de la Zona Marítima tenga el Grado de Almirante de la Armada, recibe la denominación de Capitán General de Zona Marítima; si posee el grado de Vicealmirante, o Contralmirante, se denomina Comandante General de Zona Marítima.

Corresponde a estas Autoridades, entre otras funciones, el mando operativo de las Fuerzas que se le asignen, el ejercicio de la autoridad judicial en el ámbito de su jurisdicción, el apoyo operativo y logístico a la Conducción de Operaciones y hacer efectiva la soberanía nacional en las aguas de su jurisdicción.

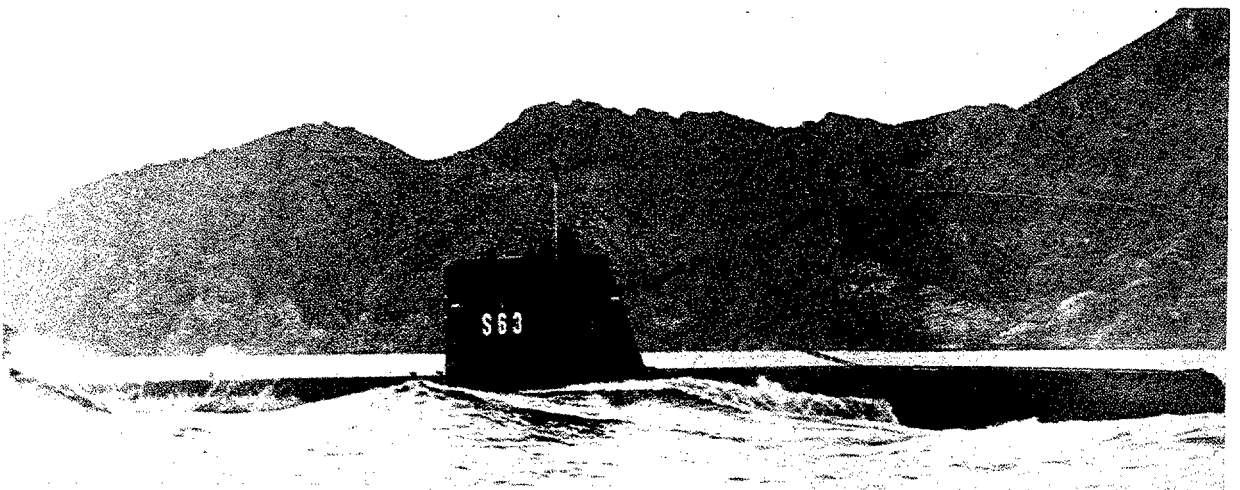
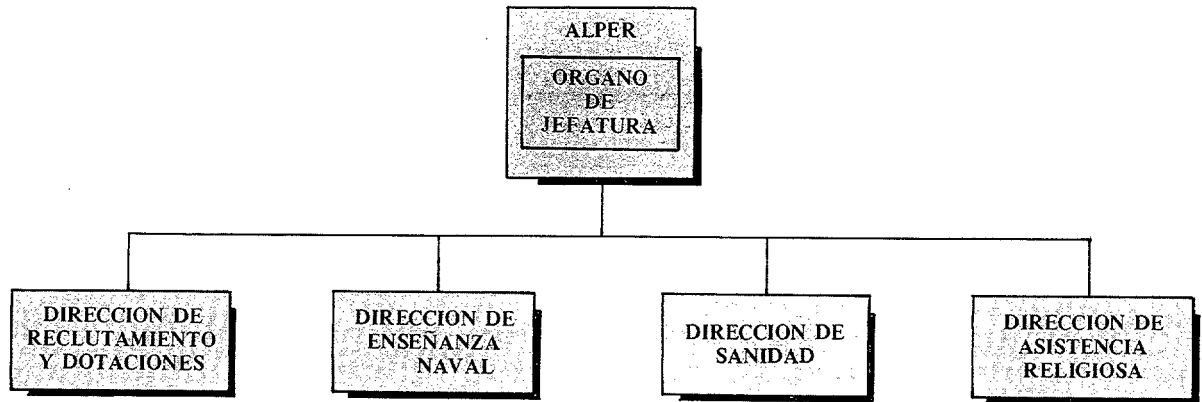
### JEFATURA DEL APOYO LOGISTICO





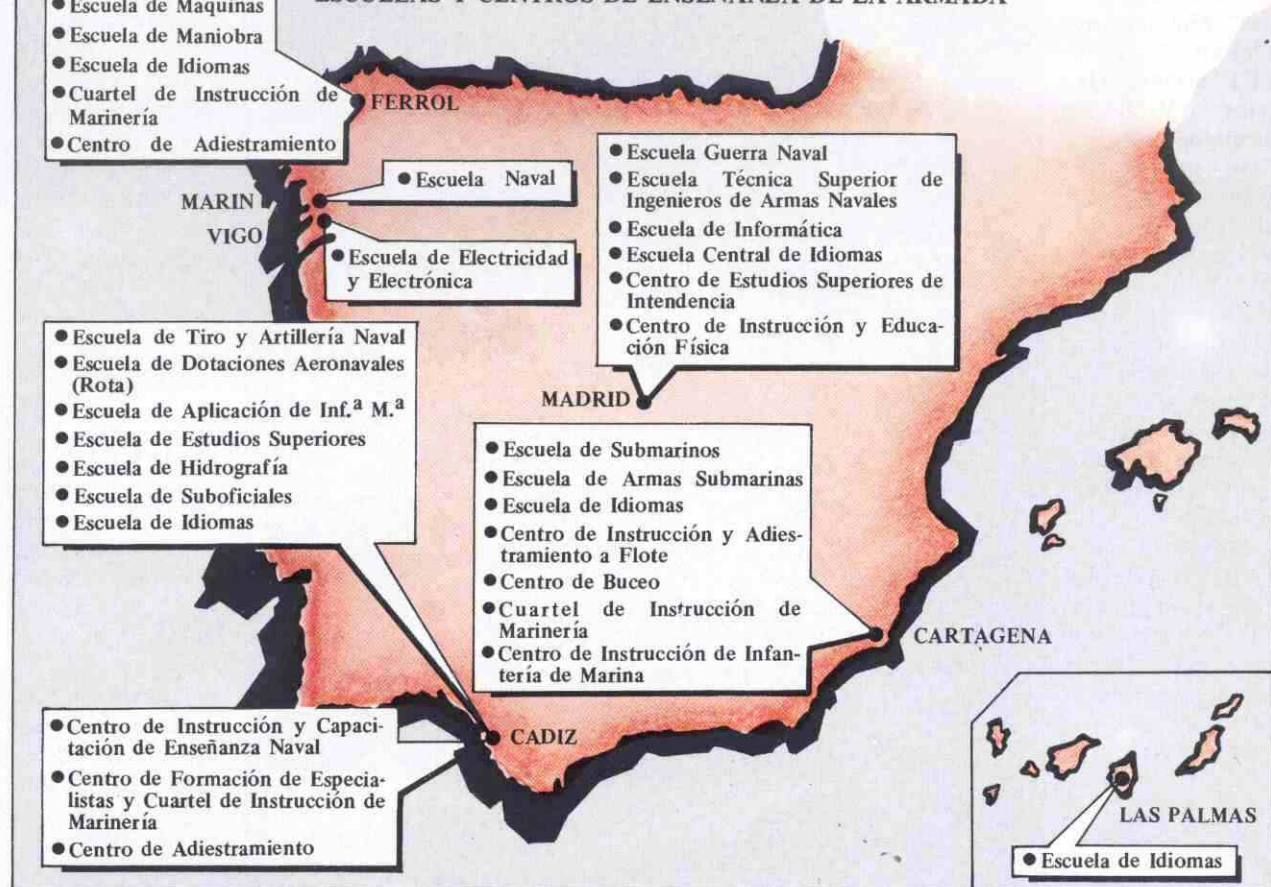
*Submarino clase "Galerna".*

DEPARTAMENTO DE PERSONAL



*Submarino clase "Delfin".*

## ESCUELAS Y CENTROS DE ENSEÑANZA DE LA ARMADA



### FUERZAS DE VIGILANCIA MARÍTIMA

La protección de nuestros intereses marítimos en nuestras aguas y velar por el cumplimiento de las Leyes y Convenios nacionales e internacionales son misiones particularmente importantes que la Armada debe cumplir en tiempo de paz.

El aumento hasta 12 millas de nuestro mar territorial, así como la ampliación hasta 200 millas de la Zona Económica Exclusiva y Plataforma Continental, supone una expansión de las posibilidades económico-marítimas de España e implica la necesidad de su vigilancia y protección.

Para llevarlo a cabo la Armada tiene una importante Fuerza de Vigilancia Marítima desplegada a lo largo de todas sus costas. Esta Fuerza compuesta por patrulleros de diferentes tamaños y características se encuentra bajo el mando operati-

vo de los Capitanes Generales de Zona Marítima. Su actividad es muy elevada y su actuación es necesario complementarla con aeronaves.

Las acciones llevadas a cabo el pasado año de 1984 fueron las siguientes:

- 69 Operaciones de auxilios marítimos.
- 80 Vigilancias en el Banco Sahariano en apoyo a nuestros pesqueros, con un total de 762 días de mar.
- Actividad continua y diaria de los patrulleros manteniendo una presencia permanente en nuestros espacios marítimos de soberanía.

### EL FUTURO DE LA ARMADA

#### PLANES A CORTO PLAZO

##### Nuevas Construcciones

La Armada se encuentra actualmente desarrollando un programa de

construcción de buques que finalizará en esta década. Estas construcciones son realizadas por las factorías de la E. N. Bazán:

– En la Factoría de El Ferrol:

- Portaeronaes “Príncipe de Asturias” que relevará en 1987 al viejo “Dédalo”.
- Tres fragatas FFG para potenciar al Grupo de Combate. Está previsto que las tres estén terminadas en 1987.

– En la Factoría de Cartagena:

- El cuarto submarino de la clase “Galerna” que completará la serie. Se espera que esté listo a finales de este año.

Muy recientemente el Gobierno ha autorizado la construcción de la cuarta fragata FFG, lo que se llevará a cabo inmediatamente después de las tres iniciadas.

##### Adquisiciones

Para embarcar en el nuevo por-

ta aeronaves "Príncipe de Asturias" está previsto adquirir 12 (DOCE) aviones Harrier AV-8B de despegue vertical. Este modelo de avión ofrece unas prestaciones mucho mejores que el AV-8A que actualmente está en servicio, lo que mejorará sensiblemente el vector aéreo del Grupo de Combate. Está previsto contar con ellos en el año 1987.

Asimismo para dotar a las fragatas FFG se adquirirán 6 (SEIS) helicópteros LAMPS MK-III que se espera recibirlos en el año 1988.

#### Modernizaciones

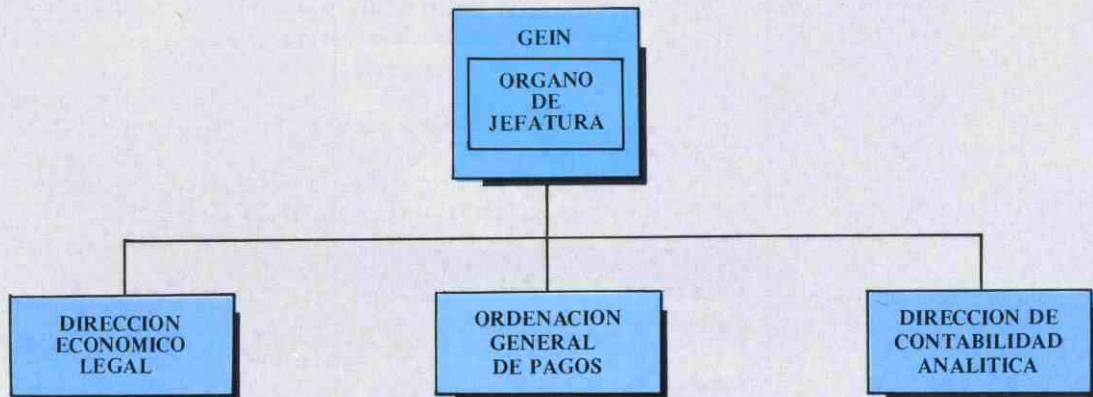
Entre los programas de modernización que la Armada ya ha iniciado o está a punto de iniciar, destacan:

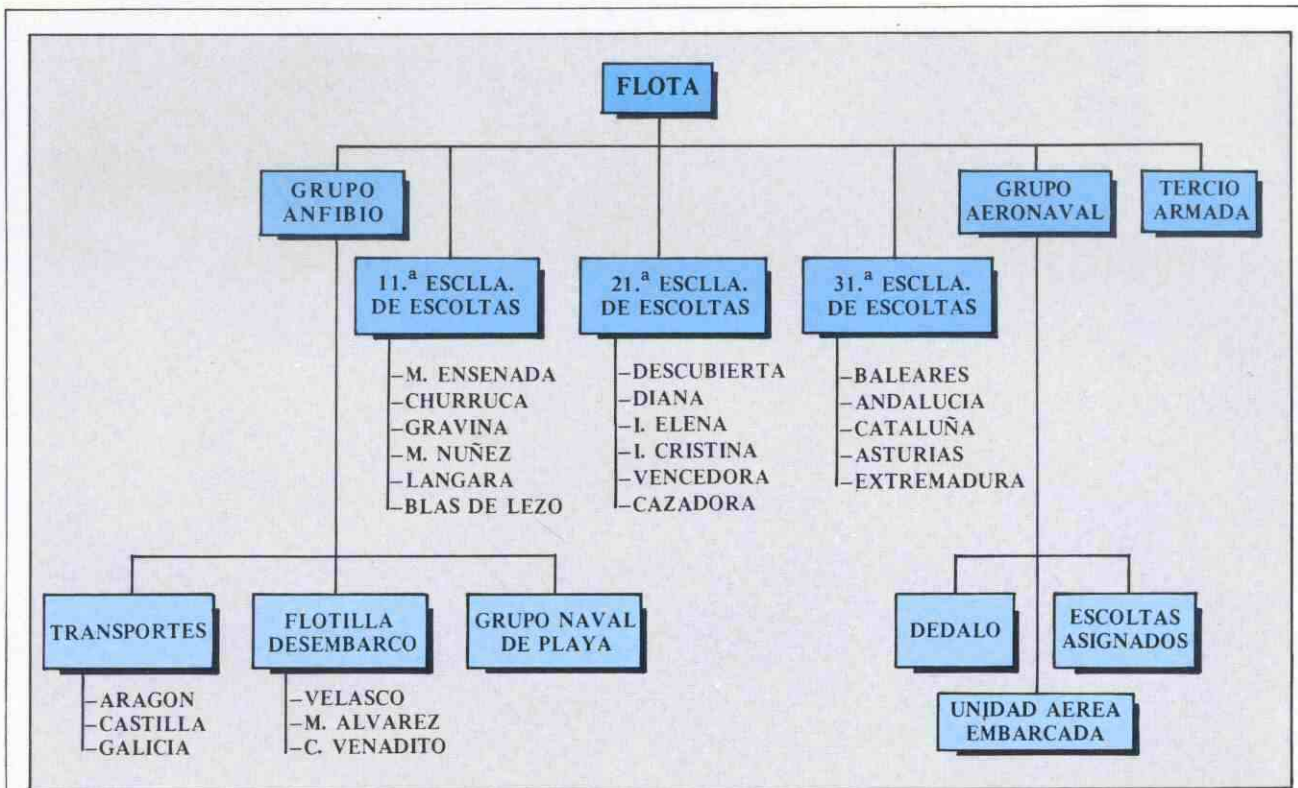


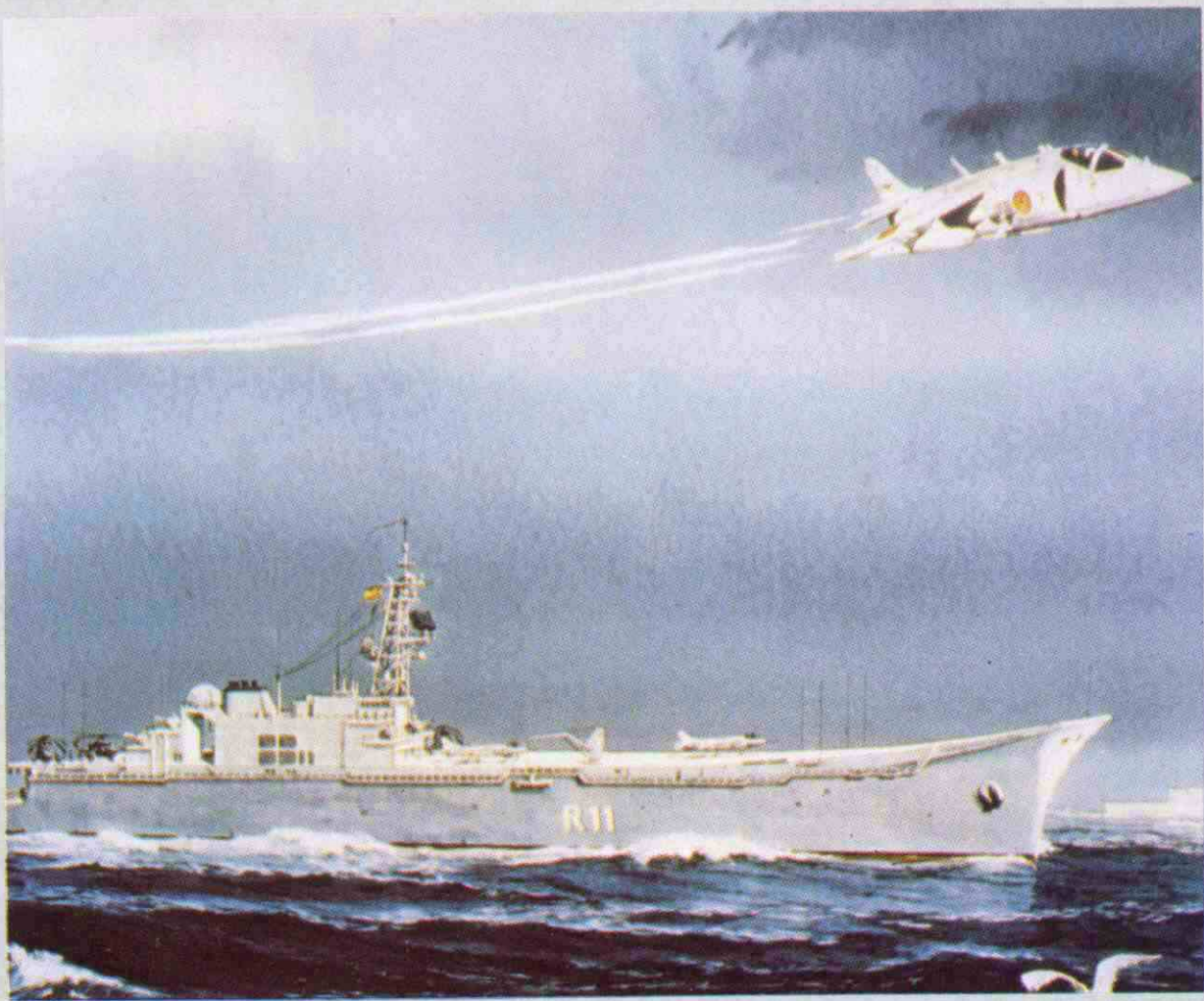
*Patrulleros de la Fuerza de Vigilancia Marítima, responsables de proteger nuestros intereses marítimos.*

- Instalación del Sistema de Misiles Superficie-Superficie, en corbetas clase "Descubierta" y patrulleros clase "Lazaga".
- Modificación del Sistema de Armas de los submarinos clase "Delfín".
- Mejora del Sistema de Mando y Control de las fragatas clase "Baleares".
- Mejora de los Sistemas de Guerra Electrónica activos y pasivos en fragatas clase "Baleares" y corbetas clase "Descubierta".
- Instalación del Sistema Antimisil Meroka en las fragatas clase "Baleares".
- Instalación del Sistema Lanzachaff en diversos buques.
- Instalación de radares de alerta previa en 3 (TRES) helicópteros SH-3D.

#### INTENDENCIA GENERAL







*Portaaeronaves "Príncipe de Asturias", próximo a entrar en servicio y que relevará en 1987 al viejo "Dédalo". Para embarcar en este portaaeronaves está previsto adquirir doce aviones "AV-8B" Harrier de despegue vertical, de superiores prestaciones a los AV-8A, actualmente en servicio.*

## PLANES A MEDIO Y LARGO PLAZO

Partiendo del hecho de que la vida promedio de un buque de guerra es del orden de los 25 años, se puede afirmar que la Armada actual presenta una acusada vejez, puesto que más del 50% de los buques que constituyen su Fuerza principal han superado esa edad y de ellos unos quince están rondando los 40 años de vida.

Esta situación obliga a dar de baja muchos de ellos, fundamentalmente porque son buques de los finales de la Segunda Guerra Mundial y por tanto no son adecuados

para desempeñar con razonables garantías de éxito los cometidos que les correspondan.

Por consiguiente el esfuerzo futuro de la Armada se orientará principalmente en renovar estos buques. Pero para acometerlo la Armada se enfrenta con el problema de que el plazo de obtención de un buque de guerra por término medio exige del orden de 8 (OCHO) años desde su concepción hasta su entrada en servicio. Pudiera reducirse este plazo recurriendo a la compra de buques en el extranjero, pero eso iría en contra de una política que tradicionalmente ha adoptado la Armada:

"construir en España".

Esto requiere continuidad en el programa de construcción, que no sólo afecta a la Armada sino también a la E. N. Bazán, de tal forma que ambos organismos están íntimamente relacionados y se influyen recíprocamente.

Paralelamente a la obtención de los nuevos buques es preciso atender a otras inversiones íntimamente relacionadas con el apoyo que requerirán estas unidades al entrar en servicio, ya que la Armada trata de mantenerse fiel al principio de "no obtener lo que no se pueda sostener". ■





**C**omo componente de las Fuerzas Armadas, el Ejército del Aire, instrumento aéreo del Poder Militar, es, de acuerdo con el artículo 31 de la Ley Orgánica 6/80, por la que se regulan los criterios básicos de la defensa nacional y la organización militar "responsable principal de la defensa aérea del territorio y de ejercer el control del espacio aéreo de soberanía nacional y tiene como misión específica el desarrollo de la estrategia conjunta en el ámbito determinado por sus medios y formas propias de acción".

De acuerdo con la responsabilidad y misión asignadas, el Ejército del Aire ha de realizar las siguientes funciones:

- \* Ejercer el control del espacio aéreo en el de soberanía nacional.

- \* Defender el territorio nacional contra ataques aeroespaciales.

- \* Conseguir y mantener la superioridad aérea en áreas vitales para la Defensa Nacional.

- \* Destruir o neutralizar el poder y el potencial bélico enemigo.

- \* Apoyar a las fuerzas de superficie en las operaciones que la guerra exija.

- \* Proporcionar el transporte aéreo necesario para el desarrollo de las operaciones.

- \* Planear, conducir y ejecutar operaciones aéreas.

- \* Obtener, elaborar y difundir información de interés militar.

- \* Formular doctrinas y procedimientos para organizar, equipar, mantener, adiestrar y emplear las Unidades Aéreas del Ejército del Aire.

Con el fin de realizar estas funciones en beneficio del cumplimiento de la misión asignada, el Ejército del Aire cuenta en su estructura orgánica, bajo la autoridad del General Jefe del Estado Mayor del Aire (GJEMA) con:

- Cuartel General.
- Fuerza Aérea.
- Logística Aérea.



Tte. Gral. don José Santos Peralba Giráldez, GJEMA

## EL GENERAL JEFE DEL ESTADO MAYOR DEL AIRE

El General Jefe del Estado Mayor del Aire (GJEMA) ejerce el mando de dicho Ejército y le corresponde fundamentalmente asesorar e informar al Ministro de Defensa, bajo cuya autoridad y directa dependencia se encuentra, de:

- Estado de eficacia del Ejército del Aire en relación con los recursos asignados.
- Necesidades de todo orden para el cumplimiento de la misión.
- Repercusiones de todo lo anterior en la política militar y de defensa.

Además de formar parte de la Junta de Defensa Nacional es Vocal de la Junta de Jefes de Estado Mayor, órgano colegiado de asesoramiento militar del Presidente del Gobierno y del Ministro de Defensa, en todo aquello que se refiera a la evaluación y conducción estratégica de las operaciones mi-

# Ejército del Aire

SEBASTIAN RODRIGUEZ BARRUECO,  
Teniente Coronel de Aviación

litares y a las medidas necesarias para asegurar que el Ejército del Aire mantenga en todo momento la máxima eficacia operativa conjunta en relación con los recursos que le hayan sido proporcionados.

## EL CUARTEL GENERAL DEL EJERCITO DEL AIRE (CGEA)

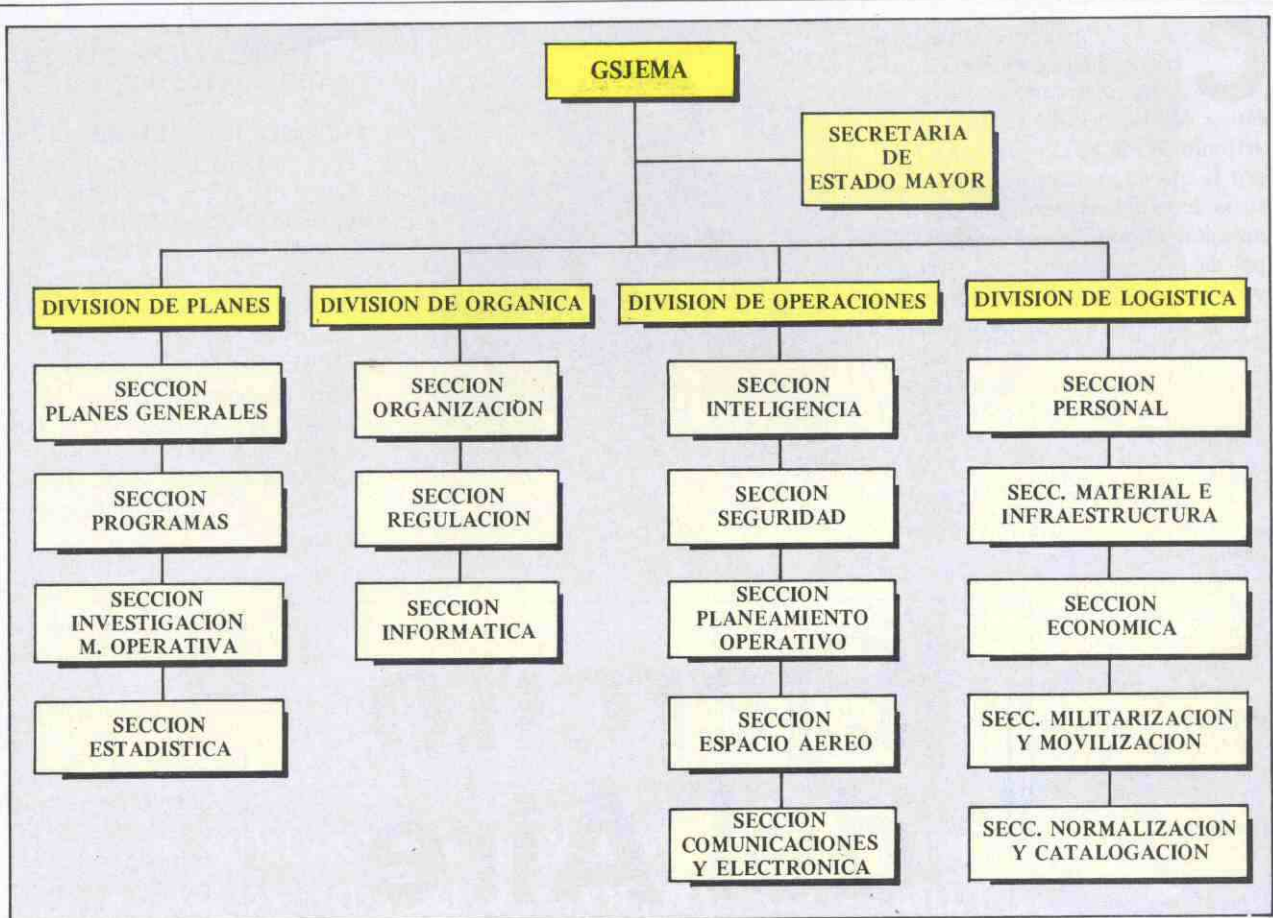
El Cuartel General del Ejército del Aire es el órgano directivo y tiene por misión auxiliar y asesorar al General Jefe del Estado Mayor del Aire en el desarrollo de las funciones que tiene atribuidas, contando con los siguientes organismos:

LA SECRETARIA MILITAR DEL AIRE (SMA), que tiene la función de auxiliar directamente al GJEMA en los asuntos relacionados con la Junta de Defensa Nacional, Junta de Jefes de Estado Mayor, Consejo Superior del Ejército del Aire, Ministro de Defensa, así como

## Reales Ordenanzas para el Ejército del Aire

Artículo uno.

El Ejército del Aire, dentro de las misiones generales establecidas para las Fuerzas Armadas en la Constitución, tiene la de alcanzar, tanto en paz como en guerra, mediante la disuasión o el empleo de la fuerza, los objetivos específicos que se le asignen.



*El Canadair CL-215, avión de extinción de incendios que dota al 43 Grupo*



Helicóptero SA 330 Puma



El Mystère Falcon 50



Helicóptero Super-Puma

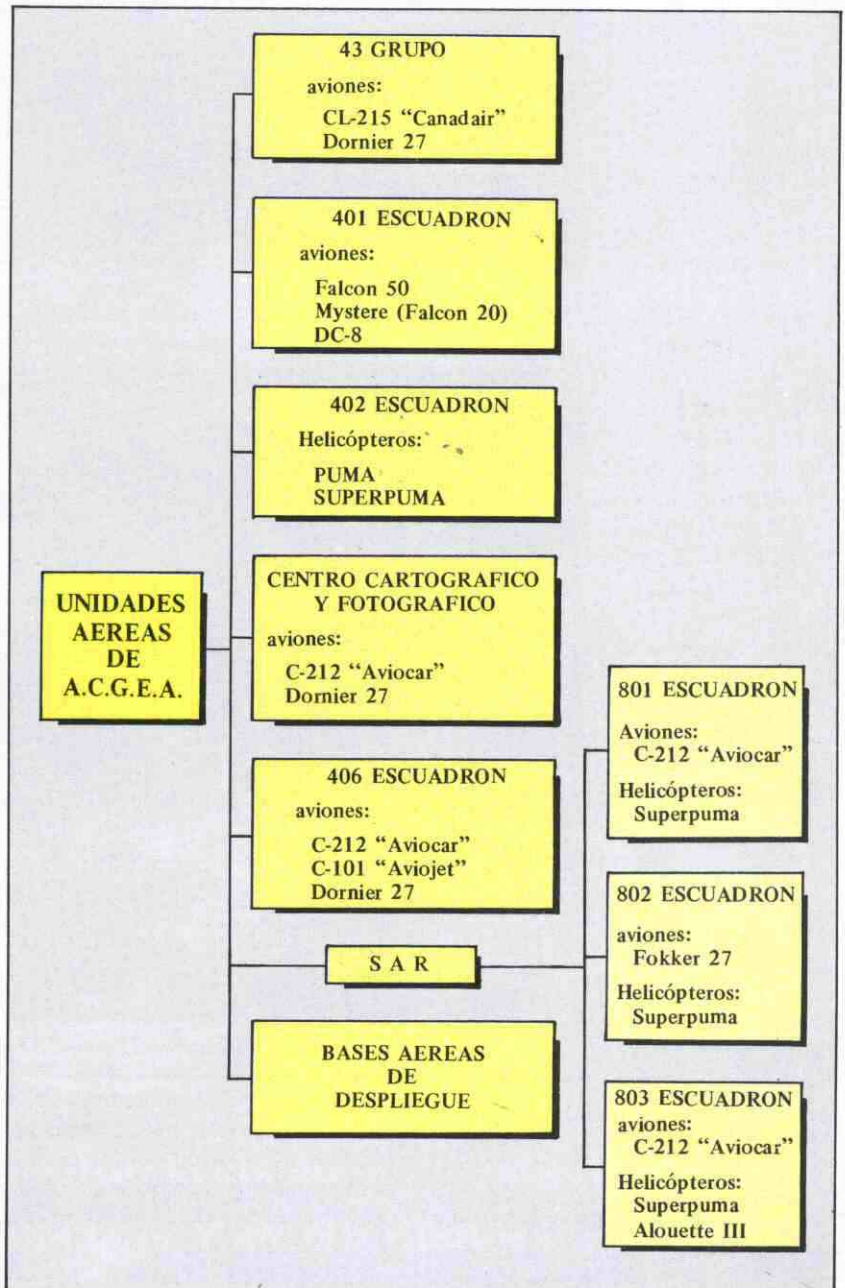
en otros asuntos que aquél le encomiende.

EL ESTADO MAYOR DEL AIRE (EMA), es el órgano auxiliar del mando y de trabajo del GJEMA para el desempeño de las funciones que éste tiene atribuidas. Le proporciona la documentación, datos y elementos de juicio que precise para fundamentar sus decisiones y desarrollar las actividades necesarias para facilitar la ejecución de cuantas órdenes, directivas o instrucciones emita.

LA ESCUELA SUPERIOR DEL AIRE (ESA), es el órgano responsable del perfeccionamiento de los cuadros de mando del Ejército del Aire y de apoyar al EMA en el estudio y difusión de la doctrina aeroespacial y en la realización de cuantos estudios y trabajos se le encomienden.

LA AGRUPACION DEL CUARTEL GENERAL DEL EJERCITO DEL AIRE (ACGEA), está constituida por las Unidades Aéreas, Organismos y Servicios necesarios para apoyar el funcionamiento del Cuartel General.

LA DIRECCION DE ASUNTOS ECONOMICOS (DAE), es el órgano asesor del GJEMA en materia económica y ejerce, además, en relación con el Ejército del Aire, las funciones de: dirección técnica de la actividad económico-administrativa, determinación de necesidades financieras, gestión y control contable de los recursos presupuestarios, elaboración y desarrollo del Plan Contable, gestión ordenadora de pagos y mejora del proceso de contratación y administra los recursos presupuestarios no asignados específicamente



a otros organismos del Ejército del Aire.

LA ASESORIA JURIDICA DEL AIRE (AJA), es el órgano asesor del GJEMA en materia jurídica y le corresponde emitir aquellos informes que tengan carácter preceptivo y cualesquiera otros que le sean requeridos.

LA INTERVENCIÓN DEL AIRE (INA), tiene a su cargo la fiscalización económico-administrativa en el Ejército del Aire, en la forma prevista por la Ley General Presupuestaria, el asesoramiento del GJEMA en materia económico-fiscal y cuantas funciones le atribuyan las Leyes y Reglamentos vigentes.

LA ASESORIA MEDICA (AMA), es el órgano asesor del GJEMA en cuestiones de medicina aeronáutica.

EL SERVICIO HISTORICO Y CULTURAL DEL EJERCITO DEL AIRE (SHCEA), tiene como finalidad la investigación histórica aeronáutica y espacial, la difusión y divulgación de los conocimientos aeronáuticos y astronáuticos y de la historia de la Aviación española, así como la exaltación de las más relevantes gestas aeronáuticas.

## LA FUERZA AEREA

La Fuerza Aérea, órgano operativo de la estructura del Ejército del Aire, es la materialización y elemento esencial del Poder Aéreo. Se pue-

de definir como el conjunto de medios ofensivos y defensivos capaces de ser empleados en el cumplimiento de la misión que el Ejército del Aire tiene encomendada.

En consonancia con la misión asignada, la Fuerza Aérea ha de ser

diendo de los cometidos que realiza, se articula en los siguientes Mandos:

- \* Mando Aéreo de Combate.
- \* Mando Aéreo Táctico.
- \* Mando Aéreo de Transporte.
- \* Mando Aéreo de Canarias.

EL MANDO AEREO DE COMBATE (MACOM), tiene la misión específica de llevar a cabo la batalla aérea, tanto mediante acciones ofensivas como defensivas, y de ejercer la vigilancia y el control del espacio aéreo nacional, para asegurar la soberanía, en paz y en guerra.

Este Mando Aéreo es un genuino y eficaz elemento de disuasión pues, dadas las características de las armas que emplea, permite que su acción pueda hacerse sentir en cualquier lugar de interés para la Defensa Nacional, incluido el interior del territorio enemigo. A ello ha de añadirse el Sistema de Defensa Aérea con que cuenta que permite ejercer aquella vigilancia y control del espacio aéreo y que contribuye a incrementar aún más su acción disuasoria.

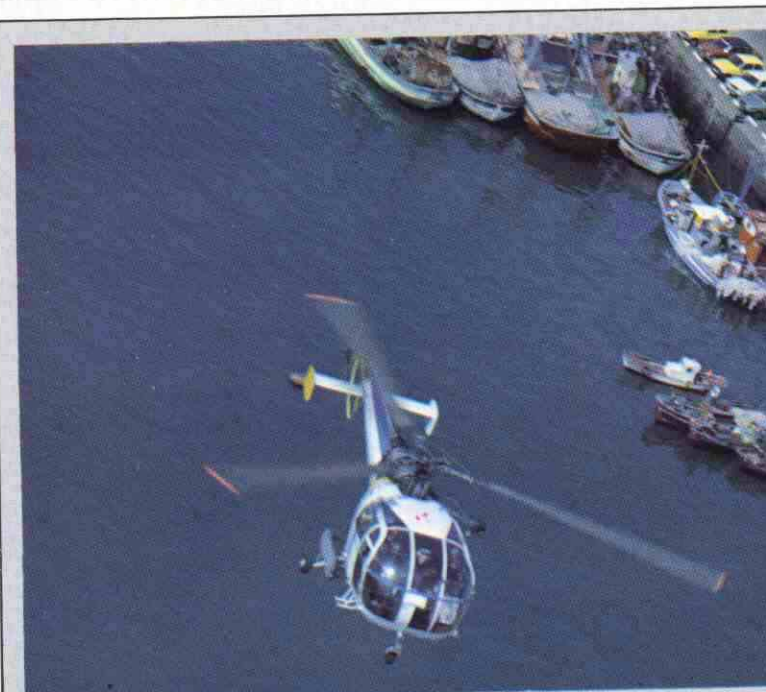
EL MANDO AEREO TACTICO (MATACT), tiene la misión específica de llevar a cabo

acciones aéreas en apoyo de las Fuerzas de Superficie.

Este Mando Aéreo, por tanto, realiza acciones aéreas para proteger, ayudar, complementar y sostener a las Fuerzas del Ejército de Tierra y de la Armada. Las características de



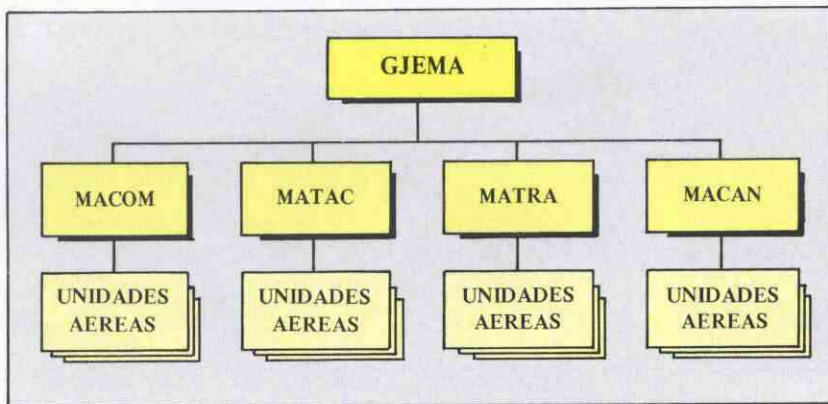
Avión DC-8 y Mystère 20, del 401 Escuadrón



Helicóptero Alouette III del SAR

capaz de destruir o neutralizar el poder y potencial bélico enemigo, defender a la nación contra ataques aeroespaciales y apoyar a los otros Ejércitos en las operaciones que la guerra exija.

Por ello, la Fuerza Aérea, depen-



las armas que emplea hacen posible su utilización efectiva contra las fuerzas terrestres y navales enemigas, proporcionando al mismo tiempo a las Fuerzas de Superficie propias la defensa contra la acción aérea enemiga.

EL MANDO AEREO DE TRANSPORTE (MATRA), tiene la misión específica de llevar a cabo los transportes aéreos necesarios para el desarrollo de las operaciones. Este Mando Aéreo, por tanto, realiza los transportes aéreos preci-

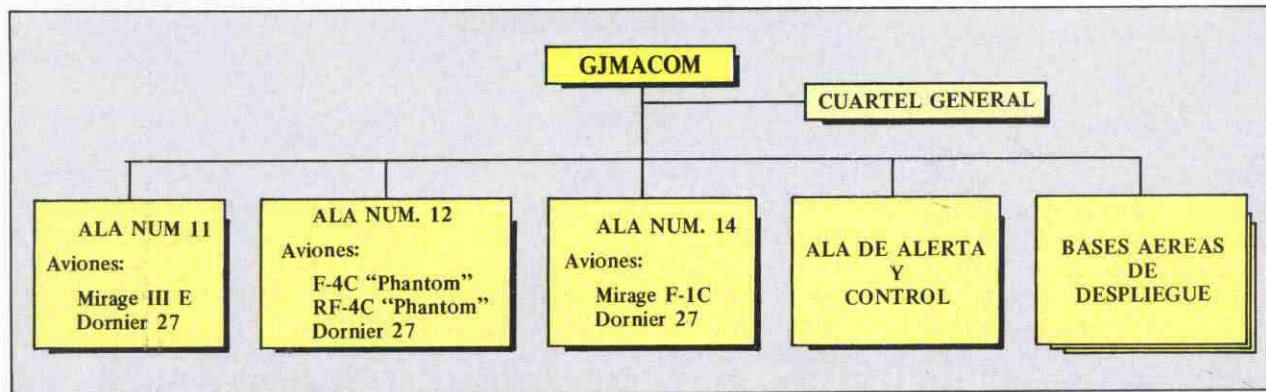
sos para aumentar la movilidad de las fuerzas combatientes propias y para abastecerlas con rapidez, en cualquier momento y lugar. Por otra parte las características de los medios de transporte aéreo permiten su empleo en beneficio de otras actividades nacionales, apoyando a otros Departamentos Ministeriales, la política exterior del Gobierno o actuando en favor de posibles necesidades internas.

EL MANDO AEREO DE CANARIAS (MACAN), tiene a su cargo el cumplimiento de las misiones señaladas a los Mandos Aéreos de Combate, Táctico y de Transporte dentro de su área geográfica de responsabilidad.

Este Mando Aéreo es, por tanto, responsable, en su área geográfica, de llevar a cabo la batalla aérea.



Formación de F-4 Phantom, del Ala 12





*Avión Mirage F-1 del Ala 14, con su carga de bombas*



*Avión Mirage IIIE del Ala 11*



*Dispuestos a despegar*

tanto mediante acciones ofensivas como defensivas, ejercer la vigilancia y el control del espacio aéreo, apoyar a las Fuerzas de Superficie y proporcionar el transporte aéreo necesario para el desarrollo de las operaciones.

### LA LOGISTICA AEREA

La Logística Aérea, órgano de apoyo de la estructura del Ejército del Aire, es responsable de obtener, distribuir y mantener los recursos de personal, material e infraestructura que precise el Ejército del Aire para el cumplimiento de su misión.

En consonancia con los recursos de su responsabilidad la Logística Aérea se articula en:

- \* Mando de Personal.



*Bomba de guiado de láser de 1.000 Kg. bajo el plano de un Phantom*

- \* Mando de Material.
- \* Dirección de Infraestructura Aérea.

Estos Mandos y Dirección tienen cierta dependencia funcional de los correspondientes Organismos del Ministerio de Defensa.

EL MANDO DE PERSONAL

(MAPER), es el órgano responsable de la gestión de los recursos humanos y de la administración de los fondos presupuestarios que al efecto se le asignen.

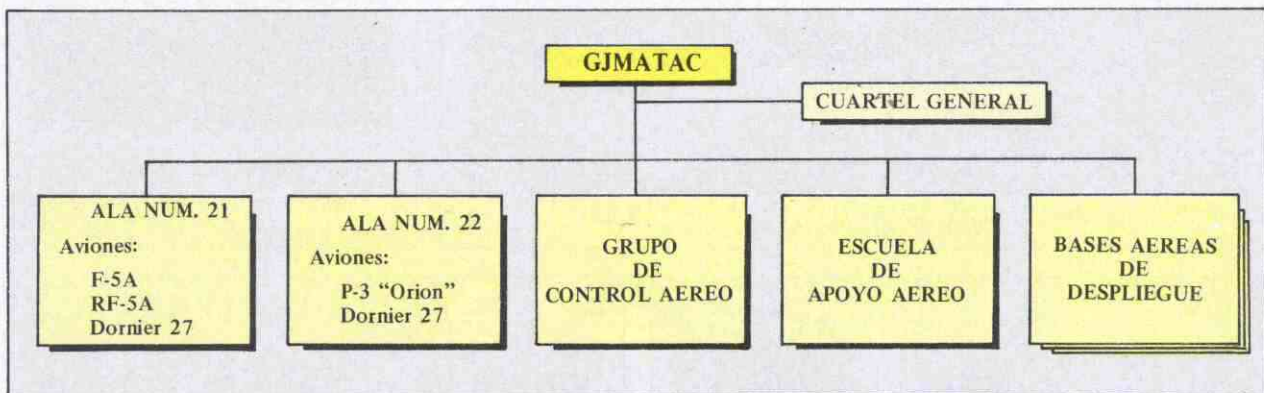
Este Mando, por tanto, se ocupa del reclutamiento, selección, formación, perfeccionamiento, clasificación, distribución, promoción, administración, etc., del personal con el fin de que las Unidades y Organismos del E.A. dispongan de los recursos humanos necesarios.

Para ello el MAPER se estructura en un Cuartel General con las Direcciones de Enseñanza, de Personal y de Servicios de Personal y cuenta con un determinado número de Unidades Aéreas.

La Dirección de Enseñanza (DEN) es responsable del reclu-



*Avión P-3 Orión del Ala 22*



tamiento, selección, formación y perfeccionamiento del personal.

La Dirección de Personal (DIPER) es responsable de la clasificación, distribución, promoción y administración del personal.

La Dirección de Servicios de Personal (DSP) tiene a su cargo la satisfacción de las necesidades de sostenimiento, transporte, evacuación y bienestar del personal.

#### UNIDADES AEREAS MAPER

EL MANDO DE MATERIAL (MAMAT), es el órgano responsable de la gestión de los recursos mate-



*Aviones de apoyo táctico F-5A y RF-5A*



riales y de la administración de los fondos presupuestarios que al efecto se le asignen \*

Este Mando, por tanto, se ocupa de la obtención, distribución, catalogación, mantenimiento, etc., del material con el fin de que las Unidades Aéreas y Organismos cuenten con los recursos materiales necesarios en cantidad, calidad y plazos adecuados de forma que se pueda asegurar su máxima capacidad operativa.

Para ello el MAMAT se estructura en un Cuartel General con las Direcciones de Adquisiciones, Abastecimientos, Mantenimiento y Servicios de Material.

La Dirección de Adquisiciones (DAD) tiene a su cargo la obtención

y entrega a los centros logísticos del material que precise el Ejército del Aire para el cumplimiento de su misión, así como la contratación de los servicios técnicos que pudieran ser necesarios.

La Dirección de Mantenimiento (DMA) tiene a su cargo las funciones de mantenimiento, reparación y modificación del material en el escalón superior así como el apoyo técnico a las Unidades Aéreas y Organismos.

La Dirección de Abastecimientos (DAB) tiene a su cargo las funciones de catalogación, gestión de inventarios, distribución, transporte, evacuación y disposición del material.

La Dirección de Servicios de Ma-

terial (DSM) tiene asignadas las mismas funciones que las Direcciones de Abastecimiento y Mantenimiento, en relación con el material automovil, combustibles y defensa ABQ y Contra Incendios.

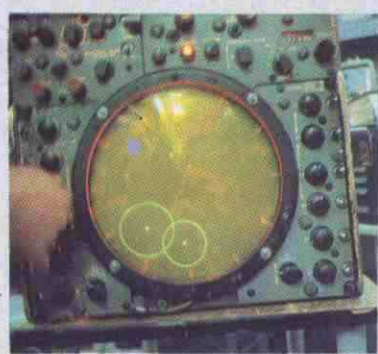
LA DIRECCION DE INFRAESTRUCTURA AEREA (DINFIA), es el órgano responsable de la adquisición, construcción, mantenimiento, operación y ordenación de los edificios e instalaciones del Ejército del Aire, así como de la administración de los recursos presupuestarios que se le asignen.

## LAS UNIDADES AEREAS

La Unidad Aérea es el conjunto



*Avión de enlace Dornier 27*



*El P-3 Orión cuenta con sofisticados medios electrónicos*



*Las operaciones de apoyo aéreo táctico son controladas y dirigidas por el Grupo de Control Aerotáctico*



*Zapadores Paracaidistas del MATAC*



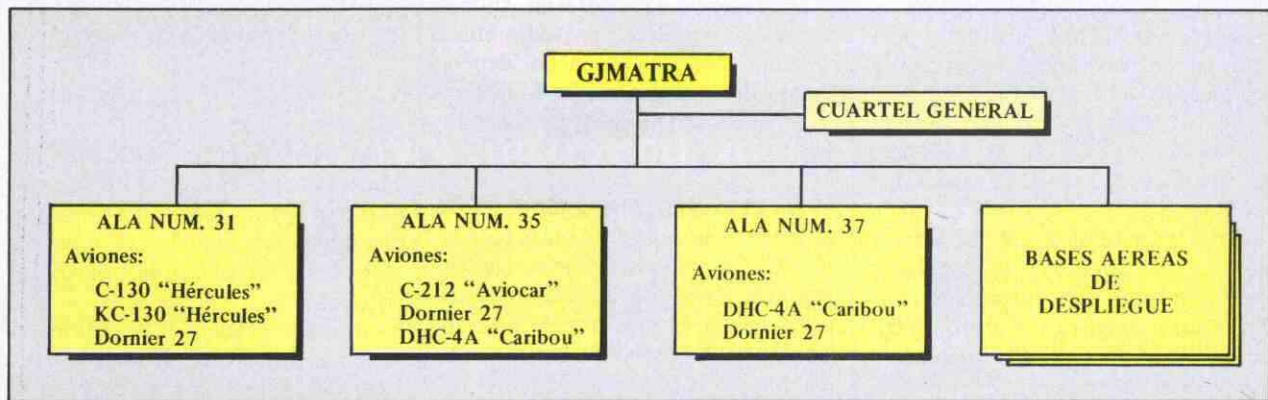
*El avión CASA-212 Aviocar, transporte ligero que en nuestro Ejército del Aire cumple también misiones SAR*

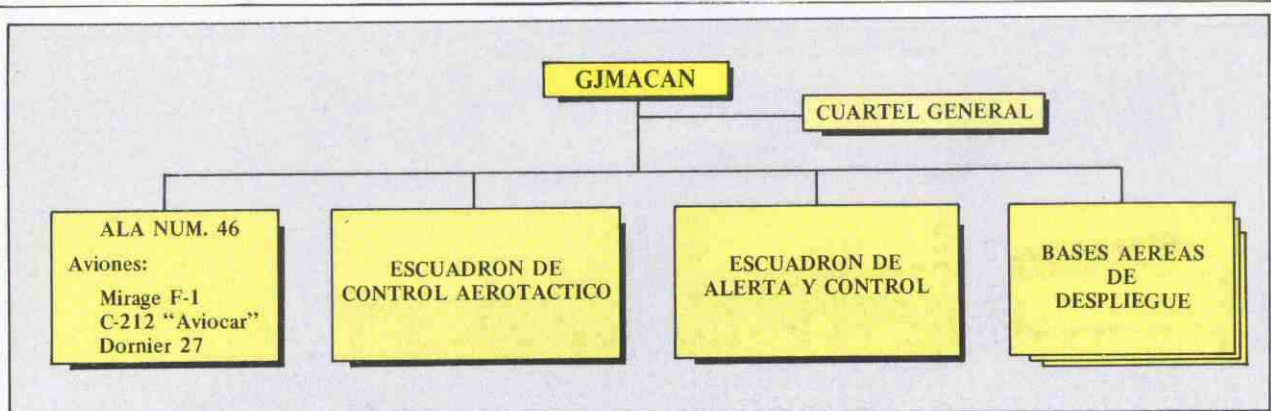


*Proceso de la carga de un DHC-4 Caribou*



*En la cabina de un Lockheed C-130H Hércules*





*Operación de reabastecimiento en vuelo de un avión F-1 del Ala 46. El avión nodriza es un C-130 Hércules*

de hombres, material y medios de apoyo organizado e instruido para ejecutar los cometidos asignados a los Mandos del Ejército del Aire.

Estas Unidades Aéreas, dependiendo de su entidad, se clasifican en Ala, Grupo, Escuadrón, Escuadrilla y Sección.

Por la naturaleza de la misión que tienen asignadas las Unidades Aéreas pueden ser: Fuerzas Aéreas, Enseñanza, Logística, Control, Vigilancia, Alerta o Comunicaciones y Apoyo Operativo.

La organización de estas Unidades Aéreas es similar en todas ellas, con las lógicas diferencias dependiendo de la naturaleza de la misión que tienen asignadas y de su entidad.

En el organigrama adjunto puede observarse la organización actual de un Ala de Fuerzas Aéreas, Unidad orgánica principal dotada de aeronaves o misiles que cumple una misión operativa específica del Ejército del Aire.

### ORGANIZACION TERRITORIAL DEL EJERCITO DEL AIRE

Si bien la actual estructura orgánica del Ejército del Aire tiene un carácter permanente funcional, a efectos jurisdiccionales su organización tiene un marcado carácter territorial.

A estos efectos el territorio nacional español está dividido en tres Regiones Aéreas, cuyas Jefaturas ra-



La Academia General del Aire es el crisol en que se forman los cuadros del Ejército del Aire

### UNIDADES AEREAS DEL MAPER

A.G.A.  
B.A. de SAN JAVIER  
Aviones:  
E-17 "Mentor"  
E-24 "Bonanza"  
C-101 "Aviojet"  
C-212 "Aviocar"

ALA N.º 78  
B.A. de GRANADA  
Es uela de Helicópteros  
Helicópteros:  
Augusta Bell 47-G2  
Augusta Bell 205  
Hughes 300  
Aviones:  
Dornier 27  
Bücker 131

ESCUELA MILITAR DE PARACAIDISMO  
A.M. ALCANTARILLA  
Aviones:  
C-212 "Aviocar"

ESCUELA DE REACTORES  
B.A. de TALAVERA  
Aviones:  
F-5B  
Dornier 27

ESCUELA MILITAR DE TRANSPORTE Y TRANSITO AEREO  
B.A. de MATACAN  
Aviones:  
Piper "Navajo"  
C-212 "Aviocar"

41 GRUPO FF.AA.  
B.A. de ZARAGOZA  
Aviones:  
T-33A  
C-101 "Aviojet"

42 GRUPO FF.AA.  
B.A. de GETAFE  
Aviones:  
Piper "Azteca"  
B-55 "Baron"  
E-24 "Bonanza"

dican en Madrid, Sevilla y Zaragoza, y la Zona Aérea de Canarias, con Jefatura en Las Palmas de Gran Canaria.

Estas Regiones y Zona a su vez se dividen en Sectores Aéreos y Comandancias Aéreas.

### EL FUTURO DEL EJERCITO DEL AIRE

Una Fuerza Aérea moderna ha de tener capacidad de combate con-

tinua a fin de que pueda, en cualquier momento y lugar, hacer sentir su efecto disuasorio o de represalia.

Si por cualquier motivo el efecto disuasorio deseado no se alcanza, la Fuerza Aérea ha de estar en condiciones de conseguir y mantener la Superioridad Aérea en las zonas de interés para la Defensa Nacional de forma que se garantice la necesaria libertad de acción de las Fuerzas Armadas desde los primeros momentos de inicio del conflicto.

Aquella deseada capacidad de combate continua se la proporcionan los sistemas de armas con que cuenta, sistemas que con el tiempo llegan a ser obsoletos. Por ello se hace necesario que, de acuerdo con el Objetivo de Fuerza correspondiente, el Ejército del Aire tenga en diversos estados de desarrollo una serie de programas orgánicos, operativos y logísticos que puedan en su momento sustituir e incluso incrementar, si ello es posible, los siste-



*La avioneta Bücker, próxima a cumplir sus cincuenta años de servicio en las tareas de enseñanza*



*La avioneta Piper "Azteca" del 42 Grupo*



*El avión C-101 de C.A.S.A. entrenador básico en la Academia General del Aire y en el 41 Grupo de FF.AA.*



*La Patrulla Acrobática del E.A. que ha acreditado un alto nivel de preparación en multitud de pruebas y certámenes*



*Bell-47 helicóptero de enseñanza de la Escuela de Granada*



*T-34 "Mentor" que será sustituido, junto con la Bücker, por el nuevo avión de enseñanza selectiva*

mas de armas en inventario, pues es bien sabido que desde el momento en que se definen las especificaciones de un moderno sistema de armas hasta que éste entra en servicio transcurre al menos una década.

Entre estos programas, por su trascendencia y volumen merecen destacarse los siguientes:

### Programa FACA

Consiste en la adquisición, ya decidida, de 72 aviones EF-18 y una opción de compra de 12 aviones más que habrán de sustituir a los aviones F-4 y F-5, cuya vida operativa se aproxima a su final.

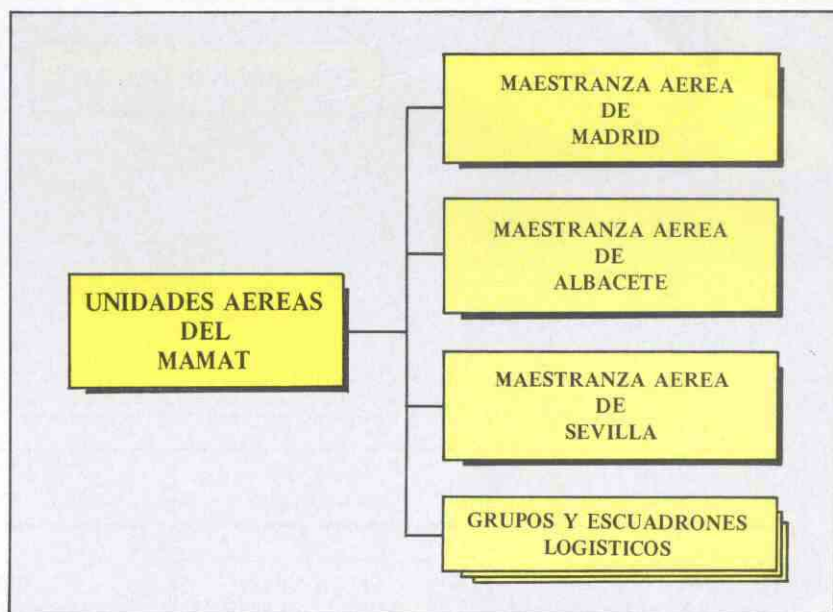
La llegada de los primeros aviones EF-18 se producirá en el primer semestre del próximo año, completándose la recepción de los 72 aviones en el año 1990.

Este moderno avión de combate proporcionará al Ejército del Aire un medio con el que será posible proyectar, en cualquier momento y de forma casi instantánea, una gran capacidad de destrucción.

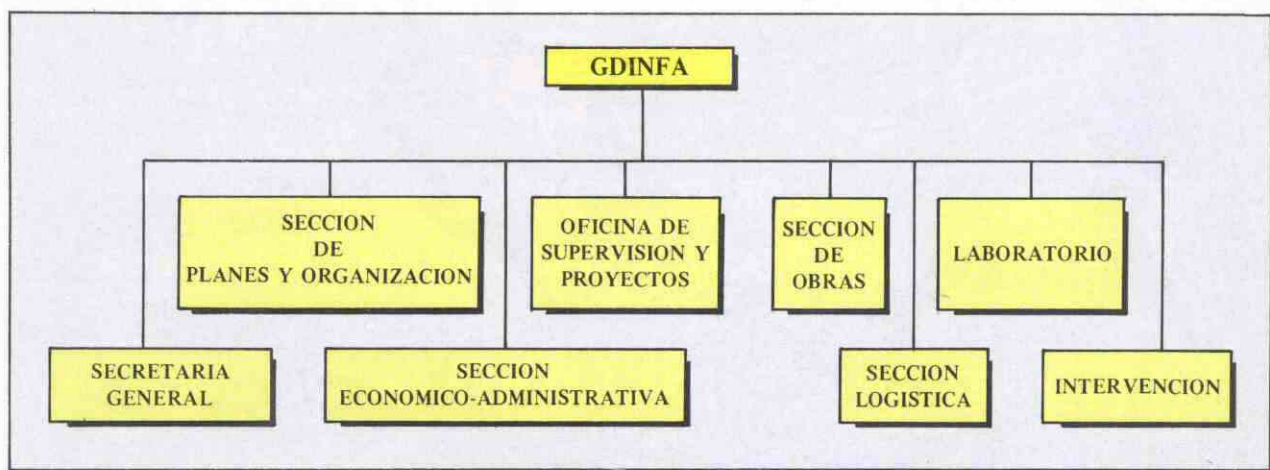
### Programa POBAS

Consiste este Programa en la potenciación y adaptación de las Bases Aéreas en que despliegan o desplegarán las diferentes Unidades de Fuerzas Aéreas.

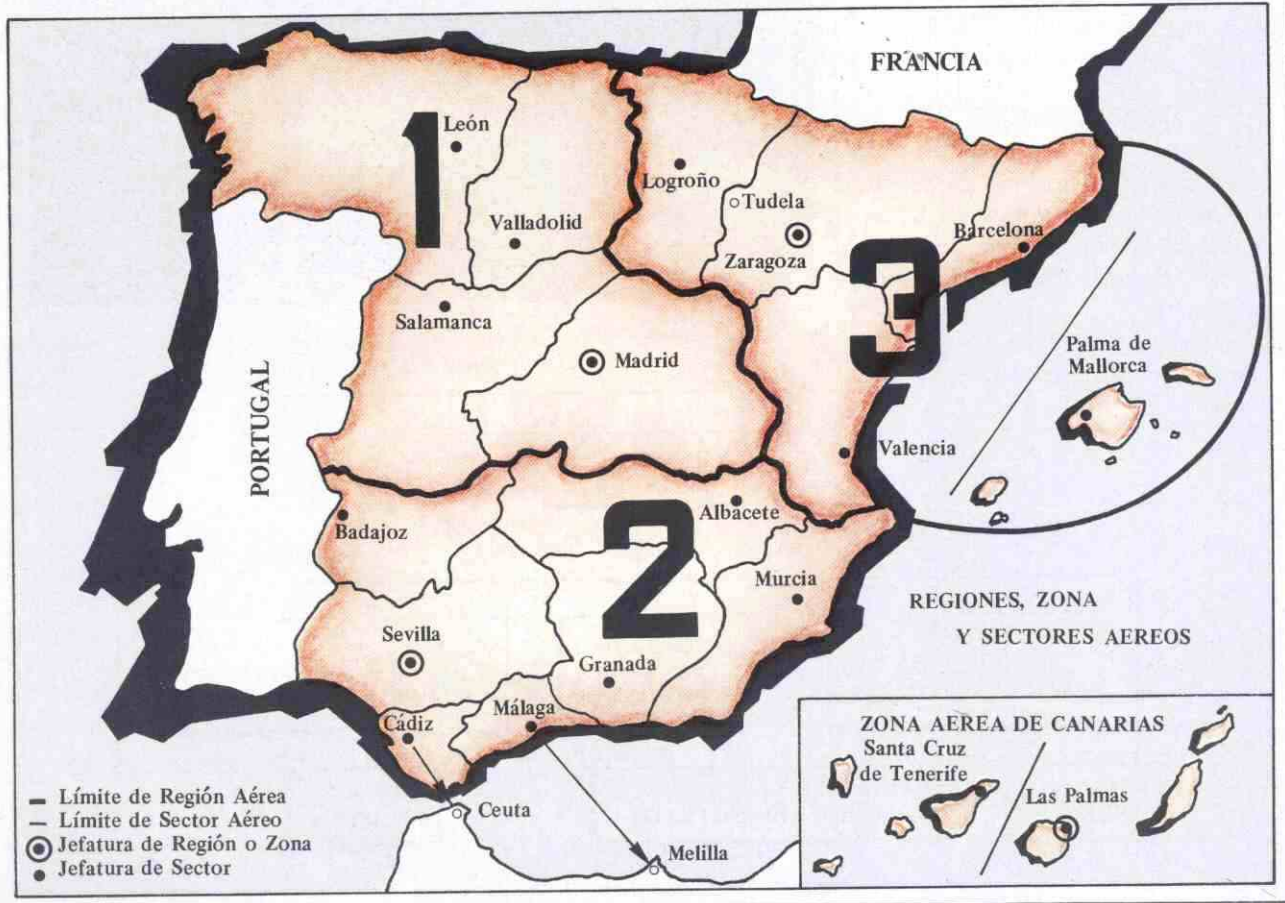
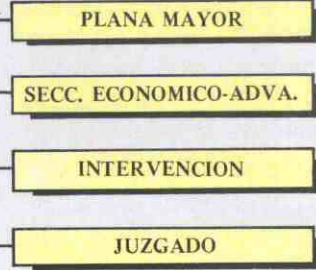
Actualmente se está llevando a cabo la potenciación de la Base Aé-



*La disponibilidad operativa de los aviones depende de los servicios de mantenimiento y abastecimiento*



**COMANDANTE DEL ALA**



rea de Zaragoza, en la que tendrán su asentamiento los primeros aviones EF-18.

#### Programa MODAR

Este Programa tiene como objetivo la modernización del armamento aéreo de a bordo actualmente en inventario, de forma que los aviones de combate puedan cumplir su misión en condiciones ideales con el empleo de armas "inteligentes", indispensables en la guerra moderna, con el fin de conseguir una mayor eficacia, precisión y capacidad de supervivencia de la Fuerza Aérea.

#### Programa PROAGE

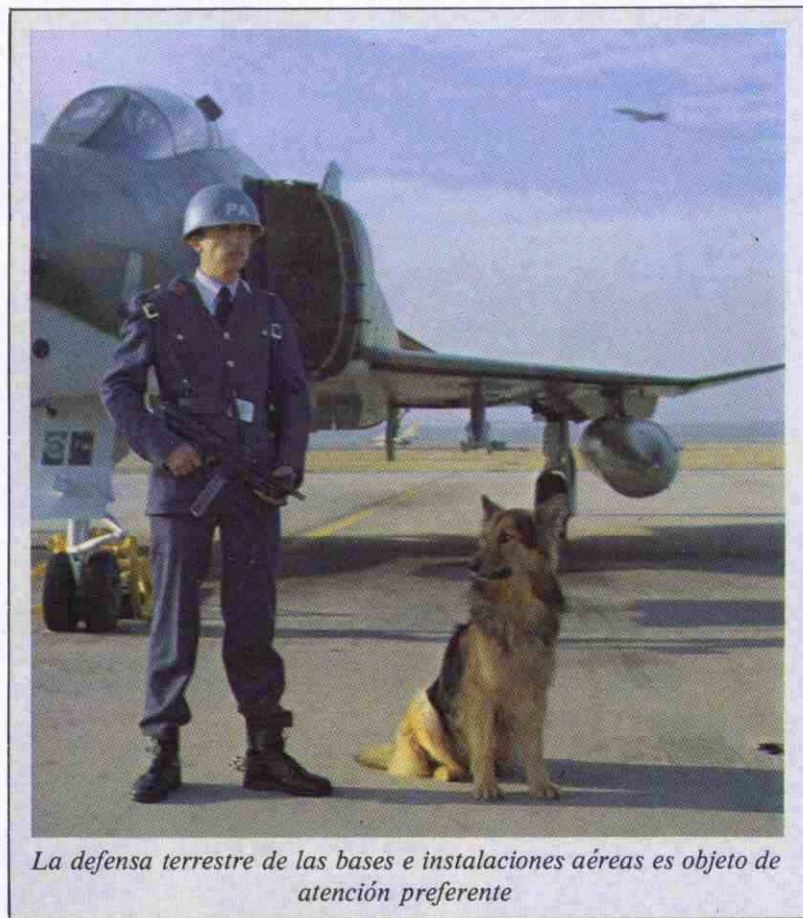
Los medios electrónicos son fundamentales al empleo del Arma Aérea y a preservar su empleo por las Fuerzas propias y negárselo al enemigo este Programa, proporcionando a nuestros aviones de medios electromagnéticos de autodefensa y ofensivos.

#### Programa COMBAT GRANDE Y ALERCAN

Consiste el Programa COMBAT



*En la próxima década, el avión EF-18 constituirá el elemento básico de nuestra aviación de combate*



*La defensa terrestre de las bases e instalaciones aéreas es objeto de atención preferente*

GRANDE en la modernización y mejora de la red de vigilancia aérea de forma que se perfeccione, completamente e impermeabilice, sobre todo, nuestra cobertura radar a baja y muy baja cota.

El Programa ALERCAN está dirigido a la mejora y semiautomatización de la Red de vigilancia aérea en el archipiélago canario.

más importantes programas en desarrollo relativos al material aéreo. A estos han de añadirse en su día los que se originen como consecuencia del nuevo Plan Estratégico Conjunto y su correspondiente Objetivo de Fuerza, así como la adaptación de la actual organización del Ejército del Aire a la nueva organización militar del Ministerio de Defensa. ■

#### Programa TAMIZ

Para sustituir a los aviones de enseñanza elemental actual-mente en inventario, está abierto este Programa mediante el cual se adquieren 40 aviones TAMIZ.

#### Programa EFA

España participa en el programa europeo de producción de un avión de combate que se espera entre en la segunda mitad de la década de los años 90.

Este futuro avión, de aproximadamente 10 toneladas de peso, será una coproducción entre Francia, Gran Bretaña, Italia, Alemania Federal y España. La participación española en el proyecto es aproximadamente el 10 por 100.

Hasta aquí se han destacado los





**E**l Real Decreto de Presidencia del Gobierno núm. 135 de 25 de enero de 1984 (BOE núm. 27) por el que se reestructura el Ministerio de Defensa, en su Artículo 1.º 3 determina que la Guardia Civil dependerá del Ministro de Defensa, si bien en el Artículo 16.º 1 especifica que también lo hará del Ministerio del Interior en los términos establecidos en el Artículo 38.º de la Ley Orgánica núm. 8 de 1 de julio de 1980.

Es, por tanto y de pleno derecho, un cuerpo militar como cualquier otro y responde a los principios, conceptos y disciplina contenidos en las Reales Ordenanzas, siendo, como establece el Artículo 1.º de su Reglamento, EL HONOR SU PRINCIPAL DIVISA.

### SU ORGANIZACION

Es por el Decreto núm.



*Tte. Gral. don José Antonio Sáenz de Santa María Tinture, Director de la Guardia Civil*

1088/1975. El estudio, despacho y tramitación de los asuntos de la Dirección General de la Guardia Civil se lleva a cabo por los siguientes organismos:

- Subdirección General.
- Estado Mayor.
- Jefatura de Enseñanza.
- Jefatura de Material y Mantenimiento.
- Asesoría Jurídica.
- Sección de Justicia.
- Sección de Personal.
- Sección de Asuntos Generales.
- Sección de Administración y Contabilidad.
- Sección de Acción Social.
- Jefatura del Servicio Fiscal.
- Jefatura de Planificación.
- Jefaturas de los Servicios de Transmisiones, Armamento, Sanidad, Acuartelamiento, Intendencia, Automovilismo, Remonta y Veterinaria.

# La Guardia Civil

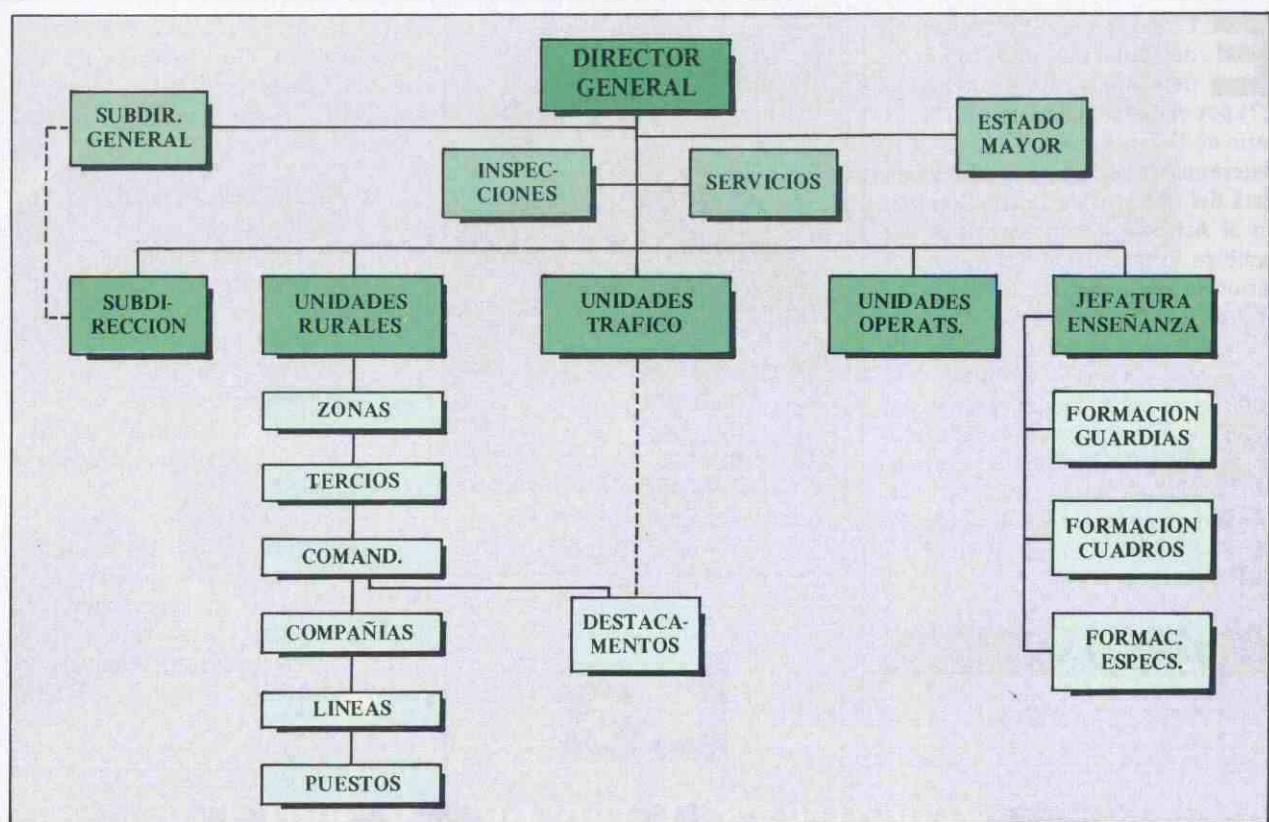
LUIS GRAVALOS GONZALEZ, Teniente Coronel de Infantería, DEM y EMACON



*Guardia de Servicio Fiscal auxiliado por un perro detector de droga*



*Patrulla todo terreno de la Guardia Civil*



*Un servicio de patrulla rural a pie.*

- Agrupación de Destinos.

- Servicio de Publicaciones.

Con la organización y dependencia que figuran en el cuadro y organigrama siguientes:

RESUMEN numérico de las Unidades de la Guardia Civil.

#### \* UNIDADES RURALES:

- Zonas . . . . 6
- Tercios . . . 20
- Comandancias . . . . 56
- . Compañías 294
- . Líneas . 778
- . Puestos 3.176
- . Destacamentos 72
- Comandancias móviles . . . . 4
- G.A.R. . . . . 1
- U.E.I. . . . . 1

#### \* UNIDADES DE TRAFICO:

- Sectores . . . 7
- Subsectores . . . 47
- Destacamentos . . 248

#### \* UNIDADES INDEPENDIENTES

- Agrupación Mixta Encuadramiento.

- Agrupación de Helicópteros

. Base Central: Torrejón (Madrid)

. Destacamento: Agoncillo (La Rioja).

- Unidad Servicios Especiales

#### \* JEFATURA DE ENSEÑANZA

Formación Cuadros:

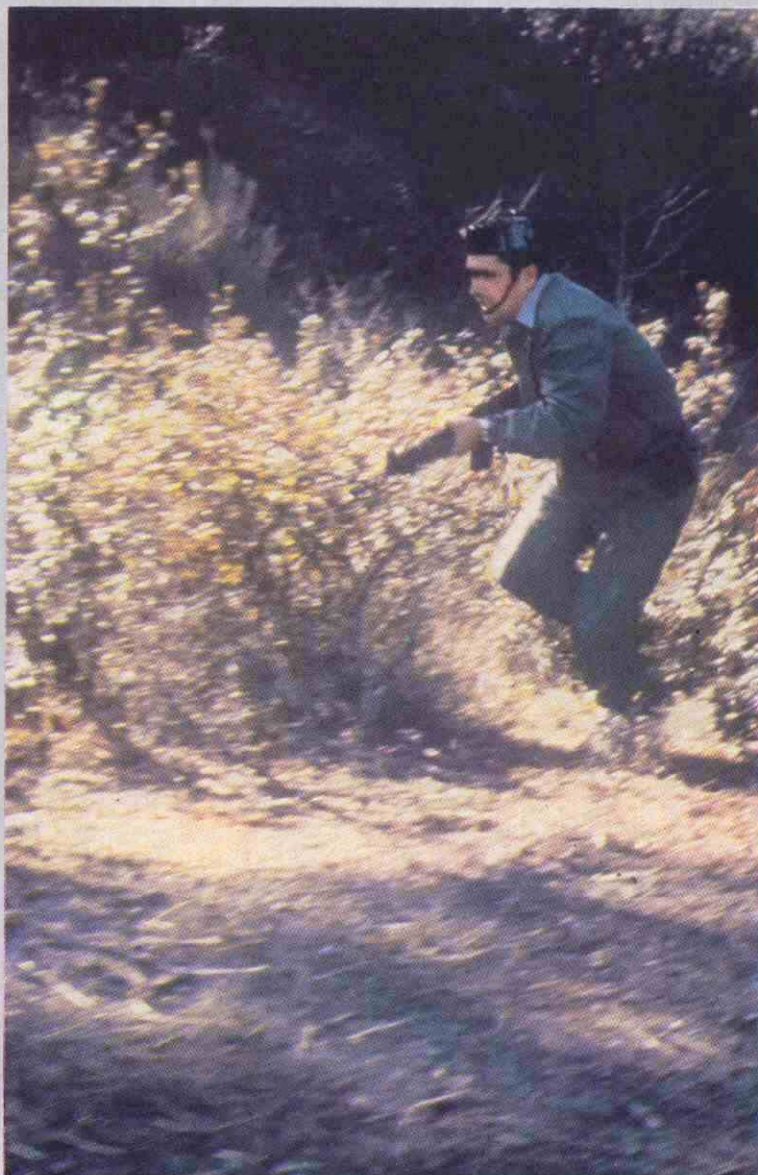
\*Academia Especial

\*Centro de Instrucción

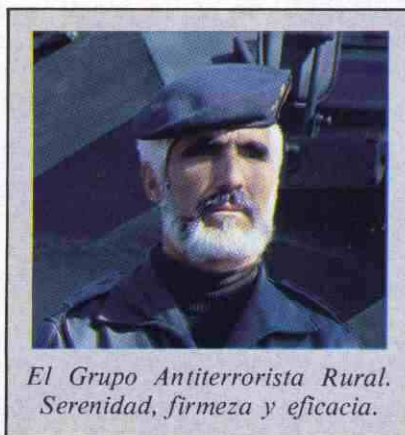
\*Academia de Cabos.

Formación Guardias

\*Academia de Guardias Profesio-



*La Unidad Especial de Intervención. Una muestra del carácter militar de la Guardia Civil.*



*El Grupo Antiterrorista Rural. Serenidad, firmeza y eficacia.*

nales, Ubeda (Jaén).

\* Escuela de Guardias Auxiliares, Baeza (Jaén).

\* Colegio de Guardias Jóvenes, Valdemoro (Madrid).

Formación de Especialidades:

Academias Permanentes:

\* Academia de Tráfico.

\* Academia de Servicio Fiscal.

\* Centro Adiestramientos Especiales (CAE).

\* Centro Adiestramientos Especiales Montaña (CAEM).

\* Academia de Información.

\* Escuela de Perros.

\* Departamento Central de Explosivos (DECEDEX).

Academias no permanentes:

\* Escuela de Transmisiones.

\* Escuela de Automovilismo.

#### \* INSPECCIONES:

Jefatura del Servicio Fiscal.

- Jefatura de Policía Judicial.

- Intervención Central de Armas.

#### \* JEFATURAS DE SERVICIOS

- Armamento.

- Transmisiones.

- Intendencia.

- Sanidad.

- Veterinaria.

- Acuartelamiento.

- Informática.

- Psicología y Psicotecnia.

- Estadística. ■

**E**l próximo mes de junio se cumple el 10.º aniversario de la publicación de la Ley 28/75 creadora del ISFAS. Diez años de existencia y siete escasos de efectividad que justifican la publicación de unas breves líneas, con ánimo más divulgador que de análisis profundo, con la intención de que todos los lectores puedan ir conociendo más a fondo todo aquello que hace el ISFAS por nosotros sus miembros y por nuestras familias.

El Instituto Social de las Fuerzas Armadas, organismo que articula la Seguridad Social de los Ejércitos y de las Fuerzas de Orden Público, sigue siendo en numerosos aspectos el gran desconocido para muchos de sus miembros. Este hecho, aunque desconcertante, podemos observar que todavía hoy se presenta bastante generalizado y motiva sea de extremo interés dar a conocer aquellos aspectos que pueden ser menos conocidos y de gran importancia. A esta divulgación pretende aportar un paso más este breve comentario.

La complicada gestión y control de una organización que presta cobertura sanitaria y social a un conjunto de personas que excede los 900.000 beneficiarios, con unos medios realmente escasos, hace que la administración de los recursos llevado con acierto haya permitido establecer diferentes ayudas que analizaremos posteriormente, y que en muchos casos suponen un elevado nivel de cobertura de contingencias, superior en diversos aspectos al régimen general de la Seguridad Social.

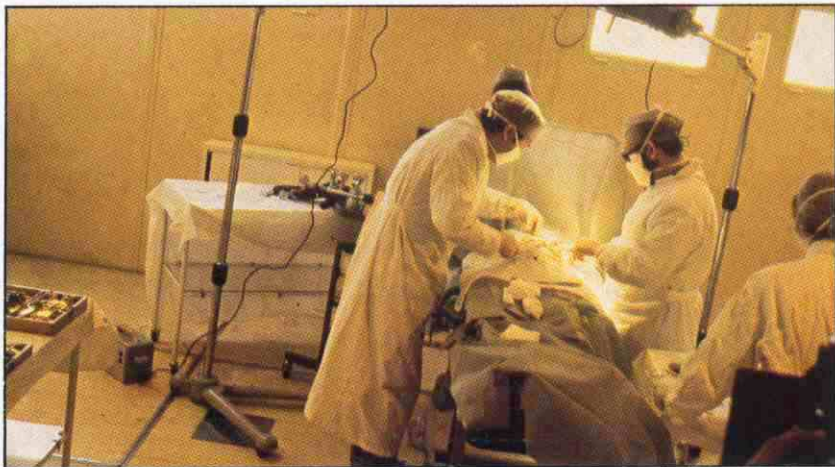
### ORGANIZACION

Nuestro Instituto Social se articula territorialmente a través de Delegaciones territoriales o provinciales, y subdelegaciones.

En toda capital de provincia y en algunas otras ciudades (San Fernando, Cartagena, Ceuta, Melilla, etc.) encontraremos una oficina del ISFAS donde poder solucionar cualquier problema sanitario y realizar los trámites de altas y bajas, peticiones de prestaciones, obtención de documentación, diversas consultas, etc.

Por lo que se refiere a la estruc-

# Instituto Social de las Fuerzas Armadas ISFAS



JOSE MARIA GARCIA OROZCO, Comandante Interventor

tura jerárquica, a continuación del nivel básico de Delegaciones y Subdelegaciones, se encuentra el centro ejecutivo superior, la Gerencia. La Junta de Gobierno y el Consejo Rector son los máximos órganos de decisión del ISFAS.

La división del territorio desde el punto de vista sanitario clasifica las provincias en tres tipos: A, B y C.

A: Dispone de Hospital Militar concertado con ISFAS.

B: La asistencia se dispensa totalmente por el I.N.S. o Entidades de Seguro Libre (E.S.L.).

C: La medicina general sin especialidades la desarrolla en la capital el ISFAS. Sólo se da este caso en Badajoz.

En el ámbito rural de las provincias A, la medicina general (de cabecera y puericultura) se encarga el I.N.S. o E.S.L. y las especialidades son atendidas por el Hospital Militar de la Capital.

Tras estas nociones básicas de nuestra organización territorial y administrativa, entraremos a continuación en la descripción de las contingencias cuya cobertura procura el ISFAS.

### PRESTACIONES SANITARIAS

Las prestaciones sanitarias son quizá las más conocidas dentro del abanico de actividades y funciones del Instituto, por ello se analizan sólo algunos aspectos que pueden, por su novedad o por su interés, necesitar un mayor resalte.

### Médicas

— El ISFAS ha ido estableciendo una serie de consultorios para la asistencia de carácter general, propios o concertados, que suponen en las provincias A un soporte sanitario de creciente calidad, completando

## SOLICITUD DE PRESTACION DE PROTESIS DENTARIAS Y ESPECIALES

Completa ... ..	3.500,-
Completa bifocal ... ..	5.000,-
Cristales ... ..	1.000,- cada uno
Crystal bifocales ... ..	2.000,- cada uno
Lentillas ... ..	1.750,- cada una

Según factura  
máximo ... .. 25.000,-

Cada pieza, máximo 12  
por maxilar ... .. 1.500,-  
Prótesis completa  
superior o inferior ... .. 15.000,-

TIPO DE PRESTACION QUE SE SOLICITA					
Gafas ... ..	<input type="checkbox"/>	21	Otras ... ..	<input type="checkbox"/>	24
Audífonos ... ..	<input type="checkbox"/>	22	Dentales ... ..	<input type="checkbox"/>	25
Ap. Fonación ... ..	<input type="checkbox"/>	23	Ortodoncia ... ..	<input type="checkbox"/>	26

Según factura

1.<sup>er</sup> año tratamiento ... 20.000,-  
2.<sup>o</sup> año tratamiento ... 10.000,-  
3.<sup>er</sup> año tratamiento ... 10.000,-

Documentación necesaria: Informe Médico (Graduación en las gafas)  
Factura

## SOLICITUD DE PROTESIS O VEHICULO DE INVALIDO (Excluidas dentarias y especiales)

(Instrucción Gal. 1.03/80) Prestaciones Descentralizados

TIPO DE PROTESIS QUE SE SOLICITA	
- Prótesis ortopédica ... ..	<input type="checkbox"/> 31
- Prótesis quirúrgica fija ... ..	<input type="checkbox"/> 32
- Vehículo de inválido ... ..	<input type="checkbox"/> 33
- Otras ... ..	<input type="checkbox"/> 34
Descripción de la prótesis .....	
.....	

Sobre factura y tres presupuestos  
presentados se abona el importe  
más bajo

Documentación necesaria: 3 presupuestos de diversos establecimientos  
Factura e Informe Médico

## REINTREGRO DE GASTOS DE PRESTACIONES SANITARIAS

(Instrucción Gal. 1.03/80) Prestaciones varias y Rehabilitación Descentralizados

TIPO DE PRESTACION QUE SE SOLICITA (1)	
- Análisis y/o Pruebas Diagnósticas ... ..	12 <input type="checkbox"/>
- Prestaciones a realizar por Servicios Médicos ajenos al ISFAS y de "carácter extraordinario" ... ..	14 <input type="checkbox"/>
- Tratamientos medicamentosos especiales de "carácter extraordinario" ... ..	15 <input type="checkbox"/>
- Tratamientos de rehabilitación o fisioterápicos ... ..	16 <input type="checkbox"/>
- Transportes de pacientes ... ..	17 <input type="checkbox"/>
- Otro tipo de prestaciones ... ..	18 <input type="checkbox"/>

Total sobre factura

70 % del importe

Total sobre factura

Taxi ... .. máximo 865,- diarias.  
Ambulancia ... Total (sobre precios concertados)

Documentación necesaria: Informe Médico  
Factura  
Solicitud razonada

I.P. 5.06 Centros no concertado  
2.550,- por día hospitalizado

## SOLICITUD DE PRESTACION POR NATALIDAD Y NUPCIALIDAD

TIPO DE PRESTACION QUE SE SOLICITA			
NATALIDAD ... ..	01 <input type="checkbox"/>	NUPCIALIDAD ... ..	02 <input type="checkbox"/>

3.000

6.000

Documentación necesaria: Libro de Familia  
Fotocopia del mismo

## SOLICITUD DE PRESTACION POR MINUSVALIA O SUBNORMALIDAD

TIPO DE PRESTACION QUE SE SOLICITA	
MINUSVALIA ... .. 10 <input type="checkbox"/>	SUBNORMALIDAD ... .. 11 <input type="checkbox"/>

### CUANTIAS

Minusvalía	Escala de puntos	Clase de incapacidad		Subnormal.	Cociente intelectual	Clase de incapacidad
Profunda...	desde 101 en adelante	S	— 20.000 —	Profunda...	desde 0,2 en adelante	X
Severa ...	desde 75 a 100	R	— 15.000 —	Severa ...	desde 0,35 a 0,2	W
Media ...	desde 65 a 74	P	— 9.000 —	Media ...	desde 0,5 a 0,35	V
Ligera ...	desde 45 a 64	N	— 8.000 —	Ligera ...	desde 0,7 a 0,5	U
Límite ...	desde 15 a 44	M	— 7.000 —	Límite ...	desde 0,9 a 0,7	T

Documentación necesaria: Informe Médico de Tribunal Militar o INSERSO

### PROFUNDOS Y SEVEROS DE MAS DE 18 AÑOS

Supuestos para mayores de 18 años	Ingresos líquidos de más de 60.000 ptas. mensuales		Ingresos líquidos hasta 60.000 ptas. mensuales	
	SEVERO	PROFUNDO	SEVERO	PROFUNDO
CON PADRE Y MADRE	15.000 ptas. N	20.000 ptas. N	30.000 ptas. N + 100%	40.000 ptas. N + 100%
HUERFANOS DE PADRE O MADRE	22.500 ptas. N + 50%	30.000 ptas. N + 50%	33.500 ptas. N + 125%	45.000 ptas. N + 125%
HUERFANOS DE PADRE Y MADRE	30.000 ptas. N + 100%	40.000 ptas. N + 100%	37.500 ptas. N + 150%	50.000 ptas. N + 150%

Documentación necesaria: Fotocopia Libro Familia y en el caso de los tutores prueba documental.

Certificado de todo tipo de ingresos.

Fotocopia declaración Renta y Patrimonio o declaración jurada de no hacerlas.

## SOLICITUD DE PRESTACION INCLUIDA DENTRO DE LA ASISTENCIA SOCIAL

Total sobre factura

TIPO DE PRESTACION QUE SE SOLICITA Y CUANTIA	
Intervenciones quirúrgicas... 03 <input type="checkbox"/>	Invalidez ... .. 04 <input type="checkbox"/>
Tratamientos médicos... .. 05 <input type="checkbox"/>	Extrema ancianidad ... .. 06 <input type="checkbox"/>
Adquisiciones ... .. 07 <input type="checkbox"/>	Cantidad solicitada <input type="text"/>

Sobre pensiones hasta 30.000,- ... .. 7.500,-  
Sobre pensiones de 30.000,- a 45.000,- 6.500,-

70%

80 a 100%

Documentación necesaria:  
Partida nacimiento.  
Certificado de la pensión.

Documentación necesaria:  
Certificado haberes  
Certificado médico.  
Factura o presupuesto  
Declaración jurada ingresos

Beneficiarios	Invalidez		Gran Invalidez	
	Normal	Excepcional	Normal	Excepcional
Titular	8.000,-	9.500,-	10.500,-	12.500,-
Esposa	7.000,-	8.500,-	9.000,-	11.500,-
Otros beneficiarios	6.500,-	7.500,-	8.000,-	10.500,-

Documentación necesaria: Certificado Tribunal Médico Militar o INSERSO.  
Certificado de haberes o pensión.

## SOLICITUD DE PRESTACION POR INCAPACIDAD TRANSITORIA O INUTILIDAD PARA EL SERVICIO

TIPO DE PRESTACION QUE SE SOLICITA	
INCAPACIDAD TRANSITORIA ... .. . 08	<input type="checkbox"/>
INUTILIDAD PARA EL SERVICIO ... .. . 09	<input type="checkbox"/>

Se abona la diferencia entre los haberes que cobra en esta situación y las retribuciones básicas y complementarias de general percepción.

Documentación necesaria:  
 Certificado de haberes normales.  
 Certificado de haberes en esta situación.  
 Orden de pase a esta situación.

TIPOS	PENSIONES	BC = Base Cotizable
A : Inutilidad propio servicio pudiendo desarrollar otra profesión ... .. .	60% BC	
B : Inutilidad toda profesión ... .. .	100% BC	
C : Igual que B pero necesitando ayuda de otra personal para los actos vitales ... .. .	100% BC + 50% de la cuantía del retiro	

Documentación necesaria: Certificado último haberes en activo.  
 Certificado 1.<sup>er</sup> señalamiento haber pasivo.  
 Acta del Tribunal Médico que declaró la inutilidad.  
 Orden que dispuso el pase a esta situación.  
 Declaración jurada de no pertenecer al Cuerpo de Mutilados.

## SOLICITUD DE PRESTACION POR EDUCACION ESPECIAL

EDUCACION ESPECIAL	12	<input type="checkbox"/>
--------------------	----	--------------------------

importe del Centro	A	B	Fracción	A s/f	B s/f
Entre 0 y 10.000	100%	100%	1 a 2.999	13,33%	56,67%
Entre 13.000 y 23.000	80%	90%	1 a 3.999	12,5%	22,5%
Entre 27.000 y 37.000	70%	80%	1 a 6.999	7,143%	17,143%
Entre 44.000 y 54.000	60%	70%			

A : Educación y rehabilitación.  
 B : Educación, rehabilitación, manutención y transporte.  
 Fracción: Fracción en que se sobrepasa hasta el siguiente baremo.  
 A s/f: Porcentaje que se aplica a la fracción. Se suma a A.  
 B s/f: Porcentaje que se aplica a la fracción. Se suma B.

Documentación necesaria:  
 Certificado Tribunal Médico o INSERSO indicando su necesidad.  
 Certificado del Centro con las características del tratamiento, coste y período de vacaciones.  
 Fotocopia libro familia o partida nacimiento.  
 Declaración jurada de no percibir otra ayuda por este concepto.



en algunos casos su personal médico con odontólogos, especialidad ésta tan necesaria y tan deficitaria de medios hasta épocas recientes. Si bien esta especialidad no ha alcanzado todavía su nivel óptimo, el Instituto sigue con la preocupación de incrementar el material y medios humanos hasta lograr alcanzar cotas satisfactorias.

— El Servicio Médico de Urgencia, si bien basado de forma general en el I.N.S. o E.S.L., ha experimentado la importante mejora de los Servicios constituidos en los Hospitales Gómez Ulla y del Aire de Madrid, para disponer de la atención por especialistas en servicio de 24 horas.

— Se potencian los conciertos con ambulancias civiles, para complementar o sustituir en algunos casos el Servicio de Ambulancias Militares y lograr así una facilidad amplia e inmediata en la evacuación de enfermos.

— Ampliación de la red de centros de análisis militares, mediante el concierto con laboratorios civiles que trabajan coordinados con el Instituto.

— Ampliación de la cobertura de nuevas técnicas de tratamientos, como la laserterapia, mediante conciertos con diversos centros médicos.

#### Farmacéuticas

Las principales particularidades a resaltar son:

— Ciertos medicamentos de tratamientos prolongados se han incluido en el sistema de aportación similar al Régimen General de la Seguridad Social, con una aportación máxima de 50,- pts. en especialidades que muchas veces son de elevado coste.

— Se dispensan las tiras de análisis para la detección de niveles de glucosa en la sangre, con recetas del Instituto validadas por la Inspección Médica de las Delegaciones.

#### PRESTACIONES ECONÓMICAS Y PRESTACIONES BÁSICAS NO SANITARIAS

Junto con la asistencia sanitaria en su doble vertiente médica y farmacéutica, que antes hemos citado, el ISFAS tiene articulada una exten-

sa red de cobertura económica para distintas contingencias, unas mediante el sistema de pago único y otras mediante aportaciones económicas periódicas, que se sintetizan en los cuadros siguientes, con una breve explicación de cada prestación, tanto en sus requisitos como en su cuantía económica.

#### OTROS SERVICIOS Y PRESTACIONES

— En la constante preocupación del Instituto para mejorar las condiciones de atención a sus afiliados, se ha llevado a cabo la construcción y puesta en funcionamiento del Centro Ocupacional de Minusválidos núm. 1, ubicado en la Carretera de

tencia, transporte y primera comida son gratuitos, contando con una amplia plantilla de profesorado, psicólogos, A.T.S. y damas auxiliares de Sanidad Militar para una atención completa de los alumnos.

— A fin de facilitar a los asegurados retirados y jubilados la posibilidad de realizar estancias en lugares que por su benignidad climatológica les sirvan de reposo y distracción, se adquirió en Alicante el Hotel hoy denominado "Jorge Juan", ubicado en el centro de la ciudad de Alicante, donde por un coste reducido se facilita la posibilidad de pasar unos períodos de descanso. Igual finalidad persigue, en otro tipo distinto de régimen de alojamiento, los 150



Extremadura, próxima a Madrid.

Este Centro, con una capacidad de 200 alumnos, cuenta con unas modernas instalaciones de nueva planta, cuya financiación ha sido costeada por el ISFAS por un importe de 161 millones y una ayuda del Ministerio de Trabajo de 40 millones que, con la aportación del I.C.O.N.A. para su ajardinamiento, ha supuesto un coste total ligeramente superior a los 207 millones de pesetas, a los que se deben añadir otros 10 más para su equipamiento.

Puesto ya en servicio, está realizando una excelente labor de enseñanza a los disminuidos, cuya asis-

apartamentos de que consta la "Ciudad Patricia" en Benidorm, también para estos miembros del ISFAS citados. Ambas instalaciones pueden ser utilizadas en algunas temporadas y bajo ciertas condiciones por el personal en activo.

— En la misma línea de buscar centros de reposo, esparcimiento y además en ocasiones con fines terapéuticos, se han establecido acuerdos con distintas residencias y balnearios, donde además de gozar de precios especiales reducidos, en algunos casos el ISFAS reintegra el 25% del importe de la estancia.

A continuación se incluye una relación de los mismos.

### RESIDENCIAS CONCERTADAS

"MANILA"  
BARCO DE AVILA (Avila)

"CAMPOMAR"  
GUARDAMAR DEL SEGURO (Alicante)

"SAN IGNACIO"  
TORRELODONES-COLONIA (Madrid)

"LOS NOGALES"  
TABLADA (Madrid)

"MAGUILAR"  
VALDEMORO (Madrid)

### BALNEARIOS CONCERTADOS

"TERMAS PALLARES"  
ALHAMA DE ARAGON (Zaragoza)

"ALICUN DE LAS TORRES"  
VILLANUEVA DE LAS TORRES (Granada)

"CORCONTE"  
CORCONETE (Burgos)

"SICILIA"  
JARABA (Zaragoza)

"HELIO-MARINO"  
BENICASIM (Castellón)

"BROQUETAS"  
(a 28 km. de Barcelona)

"BLANCAFORT DE LA GARRIGA"  
(a 36 km. de Barcelona)

"ARCHENA"  
ARCHENA (Murcia)

La labor de divulgación de todos los servicios y prestaciones a cargo del ISFAS, se promueve mediante la edición de Boletines Informativos editados por diversas Delegaciones y por la publicación de una Revista de Información cuyo número primero ha visto la luz en enero de 1985.

Quedan indudablemente por tratar muchos más aspectos del Instituto que no son factibles de incluir en este artículo, pero se ha procurado resaltar aquellas facetas que pueden

ser desconocidas todavía y sin embargo de gran interés para todos nosotros.

El Instituto Social de las Fuerzas Armadas tiene pendientes de realización todavía múltiples servicios y proyectos, cuya gestación se encuentra en diversas fases, entre ellos la puesta en marcha de las prestaciones complementarias, pero en su continuo quehacer va obteniendo avances importantes, como el reciente de la

ampliación de la cobertura sanitaria a los hijos menores de 26 años, y la potenciación de los principales Hospitales Militares con personal médico, sanitario y auxiliar para una mejor atención a los enfermos.

Quizá el mejor colofón a este breve análisis sea la constancia de la diferencia de nuestra cobertura sanitaria y social, al comparar la situación que ofrecía la misma antes del comienzo de las actividades del Instituto y hoy. ■



# Las Bandas de Música del Ejército del Aire

JAIME AGUILAR HORNOS, Coronel de Aviación

Escenario: la zona reservada para autoridades del Aeropuerto de Barajas. La autoridad invitada oficialmente: Rey, Jefe de Estado, Presidente de Gobierno, Príncipes herederos, Ministros, etc., descienden por la escalerilla del avión. Las autoridades españolas que, por normas de protocolo, les ha correspondido acudir a recibirles, se aproximan al pie de la escalerilla, repartiéndose los recíprocos saludos.

La Banda de Música del MACOM y 1.<sup>a</sup> Región Aérea -que por ser la que dispone de una plantilla más abundante y tener que acudir constantemente a este tipo de formaciones podríamos denominarla "la Música del Ejército del Aire"- está allí preparada para interpretar los himnos y la ritual marcha que acompaña a la revista que pasa la autoridad a la Escuadrilla de Honores.

La Banda de Música del Ejército del Aire se convierte así en protagonista de primera magnitud ante la mayor parte de las autoridades extranjeras invitadas, al trasladarse éstas normalmente por vía aérea y, por tanto, corresponder a este Ejército el atributo de prestar esta atención, de acuerdo con lo que dispone el reglamento de honores.

Las Bandas de Música son elemento sustancial que otorga presencia y prestancia al Ejército del Aire, constituyendo la tarjeta de presentación que da calidad y tono a cuanto hay detrás, porque no existe acontecimiento aeronáutico de relieve en que no se encuentren presentes alguna de nuestras cinco Bandas de Música -de las que disponemos en la actualidad- para dar la debida solemnidad y realce al acto.

Para iniciar cualquier comentario sobre música militar española es preciso recurrir, en la actualidad, al gran musicólogo Ricardo Fernández de Latorre, que tras la gran tarea de investigación que ha llevado a cabo se ha hecho acreedor de un enorme prestigio en esta específica materia.

Por eso, parte de los datos utilizados en el presente reportaje provienen de documentación de Fernández de Latorre, así como las aportaciones de las vivencias del ex-director de Música Manuel Larios Botello y del actual director de música de la 1.<sup>a</sup> Región Aérea, José María Buján Torices, que me han facilitado la reconstrucción histórica de las Músicas del Ejército del Aire.

**ALGUNOS ANTECEDENTES**

Si bien los orígenes de la música militar española, de manera general, se pierden en remotos tiempos, la particular del Ejército del Aire es muy joven y, por tanto, no dispone de historial extenso, aunque sí intenso para su corta existencia.

Posiblemente los ancestros de la música aeronáutica hay que situarlos en la etapa gloriosa de la Aerostación -precursora de la Aviación- cuya actividad había recaído en el Cuerpo de Ingenieros, que tenía consideración de "cuerpo montado", la Unidad de Globos, curiosamente, disponía de una banda a caballo.

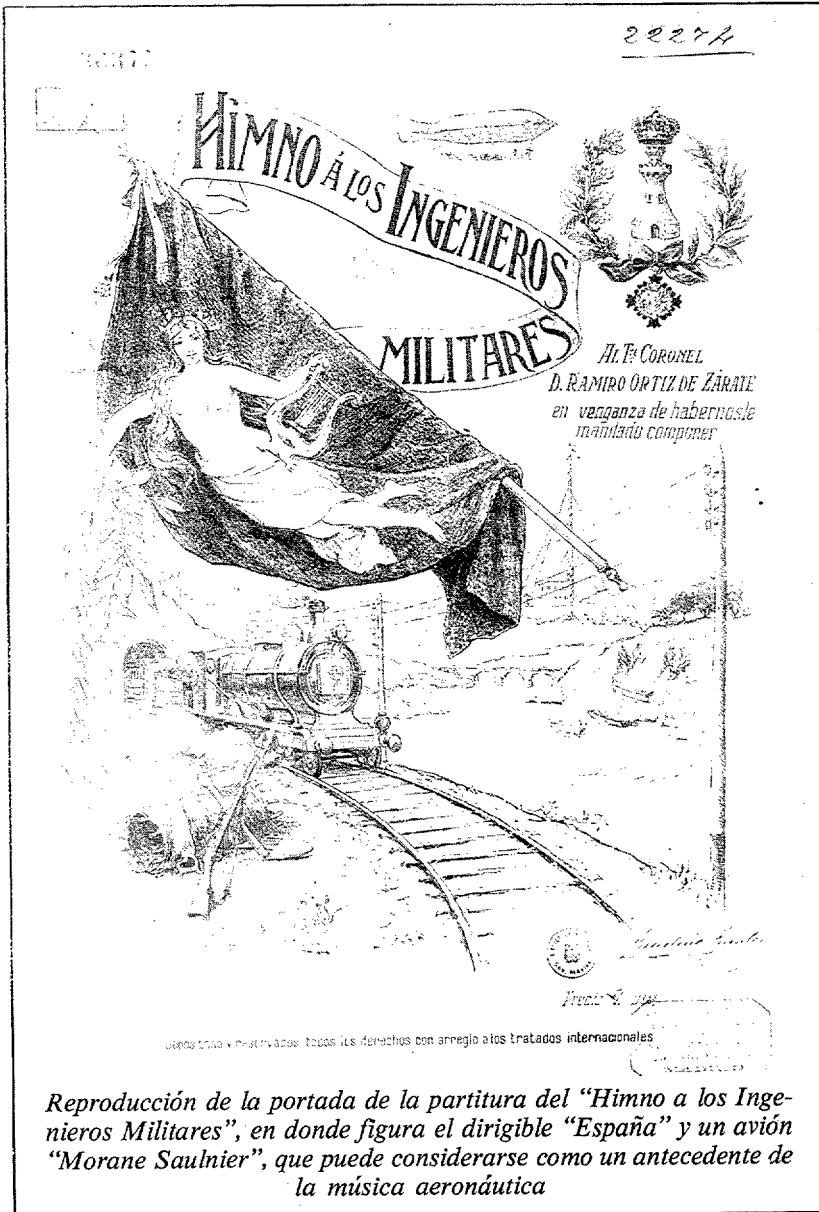
En la portada de la partitura del "Himno de Ingenieros Militares" -editado entre 1913 y 1916- figuraba el dirigible "España" y un aeroplano "Morane Saulnier".

Durante el período de la Aviación Militar se compusieron algunas partituras dedicadas al célebre vuelo

El primer punto de arranque que tiene conexión con las Bandas de Música, en la incipiente organización del recién creado Ejército del Aire, en agosto de 1939, es una orden para cubrir una vacante de Músico Mayor para la Academia de Aviación de León, entre los del Ejército de Tierra y de la Armada, mediante concurso.

Para dar una estructura y cohesión a la organización de las Músicas del Ejército del Aire, se recurrió a un director de prestigio, como era José Martín Gil, que había sido Director de la Música de la Academia de Infantería antes de la guerra civil española y en el transcurso de ésta y en pleno sitio del Alcázar, escribió la partitura de "El asedio del Alcázar toledano". Sin embargo, Martín Gil, tan sólo permaneció escasamente un año en el Ejército del Aire en calidad de agregado y concluida su tarea inicial pasó a encargarse de la Banda de Música de la Policía Armada, que acababa de crearse.

Los proyectos respecto a las Músicas de Aviación era llegar a constituir, además de la de León, otras seis, una por Región Aérea y otra para la Academia de Tropas de Aviación, convocándose el correspondiente concurso-oposición para cubrir seis plazas de Músicos Mayores.



del "Plus Ultra", que explicaremos más adelante.

Sin embargo, en la larga etapa de los 28 años de la Aviación Militar (1911-1939), aunque las unidades de aviación dispusieron de Bandas de Cornetas y Tambores, carecieron en sus filas de Bandas de Música.

## PRINCIPALES DISPOSICIONES

### SOBRE LAS BANDAS DE MUSICA DEL EJERCITO DEL AIRE

- ORDEN de 29 de septiembre de 1939 ("BOE" núm. 277) para cubrir una vacante de Músico Mayor para la Academia de Aviación (León) entre los del Ejército de Tierra y de la Armada, mediante concurso.
- CIRCULAR de 25 de noviembre de 1939 ("BOE" núm. 332) se convoca concurso para cubrir seis plazas de Músicos Mayores para las cinco Regiones Aéreas y la Academia del Arma de Tropas de Aviación.
- ORDEN de 30 de diciembre de 1939 ("BOE" núm. 7 de 1940) del Ministerio del Ejército de Tierra destinando al Ministerio del Aire a los siguientes Músicos Mayores y Directores: M. M. José pastor O choa, Dirt. 3.<sup>a</sup> Igancio Rodríguez Rodríguez, Dirt. 3.<sup>a</sup> Pablo Navarro García, Dirt. 3.<sup>a</sup> Manuel Gómez de Arribas, M. M. Modesto Rebollo Pata, Dirt. 2.<sup>a</sup> Pablo Cambrero.
- CIRCULAR de 13 de febrero de 1940 ("BOE" núm. 49) convocando concurso-oposición para cubrir 135 plazas de personal que ha de componer la plantilla de tres Bandas de Música para las Legiones de Tropa de Aviación y la Academia de esta Arma (24 músicos de 1.<sup>a</sup>, 36 de 2.<sup>a</sup>, y 75 de 3.<sup>a</sup>) al que pueden concurrir personal de los Ejércitos de Tierra, Mar, Aire e Instituciones de la Guardia Civil y Carabineros, así como los paisanos que lo deseen.
- ORDEN de 14 de febrero de 1940 ("BOE" núm. 50) publicando las plantillas de las Bandas de Música de las Legiones de Tropas de Aviación y de la Academia del Arma de Aviación. Total, 60 músicos por banda: tres de 1.<sup>a</sup>, doce de 2.<sup>a</sup>, veinticinco de 3.<sup>a</sup> y 15 educandos. En cada Banda deberá figurar un Brigada Subdirector que ascenderá a esta categoría por oposición entre los músicos de 1.<sup>a</sup>
- DECRETO de 24 de julio de 1942 ("BOA" núm. 95) por el que se dispone la asimilación del personal músico del E.A. a especialistas de 2.<sup>a</sup> clase y que las categorías serían: músico-educando, asimilado a soldado; músico de 3.<sup>a</sup> a Cabo; músico de 2.<sup>a</sup> a Sargento; músico de 1.<sup>a</sup> a Brigada y Subdirector a Alférez especialista. Los Directores, en Director de 3.<sup>a</sup>, asimilado a Teniente; de 2.<sup>a</sup> y de 1.<sup>a</sup> a Capitán.
- ORDEN de 28 de diciembre de 1942 ("BOA" núm. 1/43) con la relación de los componentes de la Escala inicial de Músicos. Se escalafonaban 96 músicos: 3 Alféreces Subdirectores, 24 Brigadas músicos de 1.<sup>a</sup>, 34 Sargentos músicos de 2.<sup>a</sup>, 26 Cabos 1.<sup>a</sup> y Cabos 2.<sup>a</sup> músicos de 3.<sup>a</sup> y 2 soldados de 1.<sup>a</sup> y 7 soldados de 2.<sup>a</sup> como educandos.
- ORDEN de 8 de octubre de 1942 (BOA núm. 124), por la que se dictaban normas para acogerse a los beneficios del Decreto de 24 de julio de 1942, tanto de Directores de Música como de Especialistas Músicos.
- ORDEN de 19 de noviembre de 1942 (BOA núm. 143), por la que se publicaba con carácter provisional la relación del personal admitido para formar parte de la Escala de Músicos del Cuerpo de Especialistas del Aire.
- ORDEN de 28 de diciembre de 1942 (BOA núm. 1/43) en la que se hacía público con carácter definitivo, quiénes componían la Escala inicial de Músicos del Cuerpo de Especialistas del Aire. Se escalafonaban 96 músicos: 3 Alféreces Subdirectores, 24 Brigadas músicos de 1.<sup>a</sup>, 24 Sargentos músicos de 2.<sup>a</sup>, 26 Cabos 1.<sup>a</sup> y Cabos 2.<sup>a</sup> músicos de 3.<sup>a</sup>, 2 Soldados de 1.<sup>a</sup> y 7 soldados de 2.<sup>a</sup> como educandos.
- ORDEN de 4 de enero de 1943 (BOA núm. 3), se hacía público con carácter provisional la relación de los Directores de Música que debían formar parte de la Escala inicial de la Clase de Directores.
- ORDEN de 6 de abril de 1943 ("BOA" núm. 46), se publicaba la relación definitiva de los Directores de Música que formaban parte de la escala inicial de Directores de Música del Ejército del Aire: Dirt. 2.<sup>a</sup> Modesto Rebollo Pata, Dirt. 3.<sup>a</sup> José Pastor Ochoa, Dirt. 3.<sup>a</sup> Manuel Gómez de Arriba, Dirt. 3.<sup>a</sup> Pablo Navarro García.
- DECRETO de 28 de junio de 1957 ("BOA" núm. 179) por el que se dictan normas para conceder prórrogas anuales a los Brigadas y Sargentos músicos en edad de retiro forzoso.
- LEY 30/64 de 29 de abril ("BOA" núm. 55) fijando las plantillas para el Ejército del Aire y para las Bandas de Música la siguiente plantilla: un Director de 1.<sup>a</sup> y otro de 2.<sup>a</sup>, así como tres Alféreces músicos, 44 músicos de entre Subtenientes y Brigadas, 74 músicos entre Sargentos y Sargentos 1.<sup>a</sup>. Con esta Ley la plantilla sufría una pequeña reducción respecto a la inicial.
- ORDEN MINISTERIAL núm. 1.103/65 ("BOA" núm. 60), por la que se concede asimilación a Sargento a los Músicos de 3.<sup>a</sup> y Cabos de Banda, con doce años de servicios efectivos.
- LEY 87/67 de 8 de noviembre ("BOA" núm. 136) por la que se facultaba al Gobierno, a propuesta del Ministro del Aire, que pueda reducir en una o varias fases un 20 por 100 de las plantillas fijadas para cada empleo por la Ley 30/64.
- DECRETO núm. 500/68 de 14 de marzo ("BOA" núm. 34), por el que se modifica el art. 8.<sup>o</sup> del Decreto de 24 de julio de 1942, en el sentido que el Director de Música de 1.<sup>a</sup> se le equiparaba a la asimilación de Comandante.
- DECRETO núm. 2062/69 de 16 de agosto ("BOA" núm. 118), por el que se fijan nuevas plantillas para el Ejército del Aire, quedando respecto a las Músicas de la siguiente forma: tanto Directores de 1.<sup>a</sup> y 2.<sup>a</sup>, como los Alféreces Músicos quedaban exactamente igual; respecto a los Músicos de 1.<sup>a</sup> y de 2.<sup>a</sup> pasaban de 44 a 33 y de 74 a 60, lo cual representaba una reducción del 22 por 100.
- REAL DECRETO núm. 2917/76 de 30 de octubre ("BOE" núm. 306) unificando las normas de ingreso, ascenso y retiros del personal de Músicas de las Fuerzas Armadas.
- ORDEN MINISTERIAL núm. 1.200/78 de 25 de abril ("BOA" núm. 52), por la que a tenor de lo dispuesto en el Real Decreto núm. 2917/76 se regulan las Músicas y Bandas del Ejército del Aire.
- LEY 17/84 de 1 de junio ("BOA" núm. 70), por la que se modifican las plantillas de las Músicas y Bandas del Aire, ya que cuando se fijaron las anteriores solamente existían tres Bandas y en la actualidad se cuenta con cinco.

Conviene aclarar que la denominación de **Músico Mayor** había desaparecido con la reorganización llevada a cabo durante la II República (13 de agosto de 1932), por la que se potenciaba la **asimilación de los Músicos Mayores a Teniente, Capitán y Comandante**, dotándoles de estrellas -en cuyo centro ostentaban una lira- como distintivo de su graduación y especialidad. Algunos de ellos se acogieron al retiro sin solicitar la asimilación correspondiente; se reincorporaron durante la contienda civil como Músicos Mayores, no como Directores asimilados a uno de los empleos de oficial. Por esta razón en estas disposiciones se convocaban a Músicos Mayores.

El Ministro del Ejército, General Varela, emitió una orden por la que pasaban destinados al Ministerio del Aire, de acuerdo con las anteriores convocatorias, un **Director de 2.<sup>a</sup> tres de 3.<sup>a</sup> y dos Músicos Mayores**.

Si bien ya se disponía de personal técnico capacitado para la dirección de las Bandas de Música, faltaban los músicos y se anunció, en febrero de 1940, vacantes para cubrir **135 plazas de músicos**, entre los de

## RELATIVO A LOS INSTRUMENTOS MUSICALES

### INSTRUMENTOS EN LAS BANDAS DE MUSICA

- METAL OSCURO: Bajos, bombardinos, flicorno.
- METAL CLARO: Trompas, trombones y trompetas.
- CUERDA: Clarinetes, requintos, saxofones, flautas, oboes, corno inglés.
- PERCUSION: Celeste, timbres, campanólogos, xilofón, caja china viva, bombos, platos, tam-tam, timbales.

### INSTRUMENTOS SUPRIMIDOS AL REDUCIR LAS BANDAS

- Se suprimió: corno inglés, clarinete bajo.
- De las trompas se dejaron solamente la 1.<sup>a</sup> y la 2.<sup>a</sup>
- De percusión sólo permaneció el bombo, plato y caja.

### MODIFICACIONES EN LOS INSTRUMENTOS

- OBOES: Para los trinos y otros pasajes había que realizar un cambio de registro que resultaba muy difícil. Se colocó una nueva llave que podía ponerse a tope con el dedo meñique.
- CLARINETE: Sólo se podía llegar hasta el "mi natural" y ahora a base de una llave se puede alcanzar el "bi memol grave" (tono más bajo).
- TIMBALES: Había que cambiar a mano, a rosca, según la nota musical que se desease. Se perfeccionó a base de efectuar el cambio por medio de un pedal.

### VIDA DE LOS INSTRUMENTOS MUSICALES

- La vida de los instrumentos musicales es de 10 años.
- La celeste, el campanólogo, el tam-tam, etc., pueden superar muchos más años.
- Los instrumentos de viento -clarinetes, flautas, etc.- se estropean con mayor frecuencia, al estar sujetos a cambios bruscos de temperaturas se raja la madera, quedando inservibles.
- Se reponían mediante propuesta en la Junta Económica.
- En la actualidad, figura un capitulado en el Presupuesto de Defensa.

## HIMNO DEL EJERCITO DEL AIRE

*J. M.<sup>a</sup> Pemán/R. Dorado*

Alcemos el vuelo sobre el alto cielo  
lejos de la tierra la esperanza nos lleva detrás.  
El aire en la guerra comienza a ser paz.  
Midiendo del aire la limpia grandeza.  
El alma se llena de luz y de amor.  
La vida y la muerte cantan la belleza  
de una España más clara y mejor.

Volad alas gloriosas de España.  
Estrellas de un cielo radiante de sol.  
Escribid sobre el viento la hazaña.  
La gloria infinita de ser español.  
A España ofrecida tengo muerte y vida.  
Como quien las juega en un lance de gloria y honor.  
La aurora me llega como un nuevo amor.  
Alegre la mano, tenaz  
el empeño, la rosa del viento  
tomamos por cruz.  
Jamás bajaremos desde nuestro sueño  
a una España sin gloria y sin luz.

*Iniciación de la partitura y texto del Himno del Ejército del Aire*



*En el VI Festival de Músicas Militares celebrado en Pamplona en 1983, se ofreció un homenaje al Director de Música de 1.ª, don Manuel Larios Botello. El Ministro de Defensa le entregó un estuche conteniendo una batuta de plata con incrustaciones en oro. Dirigió a todas las Bandas concentradas interpretando una composición propia titulada "Polito".*

1.ª, 2.ª y 3.ª para tres Bandas de las Legiones de Tropas de Aviación y la Academia de esta Arma.

Es decir, aparecía en virtud de esta última disposición una doble contradicción. Por una parte, el número de Bandas de Música a cubrir era solamente de cuatro en lugar de seis, como se había indicado anteriormente; por otra parte, se hacía mención a las Legiones de Tropa de Aviación en lugar de las Regiones Aéreas. Estimo que no se trataba de una duplicidad, sino de un solapamiento, al corresponder a cada Región Aérea una Legión de Tropas de Aviación.

Siendo Ministro del Aire el General Juan Vigón se emitió una disposición por la que todo personal músico del Ejército del Aire debería estar asimilado a especialista de se-

#### DIRECTORES DE MUSICA DEL EJERCITO DEL AIRE

##### PRIMERA REGION AEREA (Madrid)

- D. José Martí Gil (agregado)
- D. Modesto Rebollo Pata
- D. Manuel Gómez de Arriba
- D. Manuel Larios Botello
- D. Benito de las Cuevas López
- D. José María Buján Torices.

##### ACADEMIA GENERAL DEL AIRE (San Javier)

- D. José Pastor Ochoa
- D. Pablo Navarro García
- D. Manuel Larios Botello
- D. Benito de las Cuevas López
- D. Joaquín Pla Ganduxe
- D. José Buján Torices

##### ACADEMIA DE AVIACION (León)

- D. Manuel Gómez de Arriba
- D. Miguel Sánchez de Rojas

gunda clase. Asimismo se creaba la clase de Directores de Música, asimilando los Directores de 3.ª a Teniente, los de 2.ª y 1.ª a Capitán. Se especificaba que se iniciaría el escalafón de este personal con los Directores de Música y Músicos Mayores que habían sido seleccionados en el concurso resuelto por el Ministerio del Ejército, que figuraban en calidad de agregados, volviendo algunos de ellos a su lugar de procedencia.

#### CONSTITUCION DE LAS BANDAS DE MUSICA

Por fin, en noviembre de 1942, se publicaba la **relación provisional de los 96 músicos admitidos para formar parte de la Escala de músicos del Cuerpo de Especialistas del Aire**, que pasado el plazo reglamentario se



*Banda de Música del Mando Aéreo de Combate preparada para rendir honores*



*La Banda de Música del MACAN en una de sus variadas intervenciones*

haría definitiva sin variaciones. La lista escalafonando a los Directores de Música -que iban a formar parte de la Escala inicial de dicha clase- se publicaba el 4 de enero de 1943.

Aunque suele considerarse que la creación de las Bandas de Música del Aire datan del 14 de febrero de 1940 -que es la fecha en que empezaron a actuar de forma provisional y en calidad de agregados-, en realidad su configuración formal no se reafirma hasta el Decreto del 6 de abril de 1943, que se les otorga el marchamo con el escalafonamiento de los Directores de Música.

De aquel proyecto inicial de formar siete Bandas de Música, una por Región Aérea -de las cinco que existían en aquella época- más las Academias de Aviación y de las de Tropas, sólo se constituyeron tres: la de la 1.<sup>a</sup> Región Aérea, la de la Academia de Aviación de León y la del Grupo de Escuelas de Levante, que más tarde se transformarían en la correspondiente a la Academia General del Aire. Todo quedó en un ambicioso proyecto que no fue posible convertir en realidad.



*Banda de Música del A.G.A. en uno de los tradicionales desfiles en la avenida principal de la Academia, después de una Jura de Bandera*

*‘Esta etapa es la más importante de las Bandas de Música del Ejército del Aire’, me explica el conocido y popular ex-Director de Música Manuel Larios Botello, que muchos de los que formamos en el Ejército del Aire recordamos con cariño como Director de Música de la A.G.A. y, posteriormente, llevando la batuta de la Música de la 1.<sup>a</sup> Región Aérea. ‘Las primeras promociones de músicos -prosigue mi interlocutor- estaban formadas por personal muy profesional; la música sonaba muy bien. La labor del Director consistía en sostener el ‘palito’. Se contaba con una numerosa plantilla que, junto con los educandos, se llegaban a reunir unos 90, y en unión de la Banda de Cornetas y Tambores constituían un nutrido grupo homogéneo de gran calidad’.*

### CREACION DE LAS MUSICAS REGIONALES

Por la Ley 30/64, de 29 de abril, se fijaban las plantillas para el Ejército del Aire, estableciéndose respecto a las Músicas una pequeña reducción que fue preciso compensar a base de educandos.

Hasta 1968, tanto los Directores de 1.<sup>a</sup> como los de 2.<sup>a</sup> estaban asimilados a Capitanes. Pero en ese año se decretó una modificación en el sentido que el Director de Música de 1.<sup>a</sup> tendría asimilación de Comandante. En consecuencia el Director de Música de 1.<sup>a</sup> Manuel Larios Botello, se le concedía la asimilación de Comandante al frente de la Música de la 1.<sup>a</sup> Región Aérea, siendo el primero en acceder a esta asimilación en el Ejército del Aire y el único hasta la fecha.

Una nueva regulación en las plantillas del Ejército del Aire reducía en un 22 por 100 al personal de las Bandas de Música que de esta manera mermaba considerablemente a las exiguas formaciones musicales.

En esa época -1969- se reclama la presencia de Manuel Larios en el Ministerio del Aire, al objeto de llevar a efecto una reorganización de





Banda de Música de la 2.ª Región Aérea y MATAC

las Bandas de Música, de tal manera que entre las tres existentes (Escuela de Especialistas de León, Academia General del Aire y 1.ª Región Aérea) se constituyesen en total cinco Bandas de Música, una para la 2.ª Región Aérea, otra para la 3.ª Región Aérea y una tercera para la Zona Aérea de Canarias, a base de disolver la de la Escuela de Especialistas y mantener con menos personal las de la A.G.A. y 1.ª Región Aérea.

Pero la legislación sobre el régimen de ingreso, ascenso y retiros del personal de Música de las Fuerzas Armadas era múltiple y variado, parecía conveniente acomodarlas a las que regulaba el ingreso en los Cuerpos de Suboficiales y Suboficiales Especialistas de los tres Ejércitos, regulando tales aspectos con un concepto unificador. Bajo este criterio se emitió un Real Decreto por el que se unificaban las normas para todo el personal de Música de las Fuerzas Armadas.

Recientemente, por Ley 17/84 se modificaban las plantillas de las Músicas, ya que al establecer las anteriores sólo existían tres Músicas, pero con la creación de las cinco, distribuyendo entre ellas el personal



Música del MATRA desfilando en Jura de Bandera celebrada en el Acuartelamiento de San Ambrosio

existente, originó que quedasen incompletas, aumentándose en 68 músicos entre todas las Bandas de Música. Sin embargo, este aumento aún no se ha efectuado, ya que no se han llevado a cabo las oportunas convocatorias para cubrir esas plazas.

Mientras tanto -me dice el Maestro Buján- la Banda de música del MACOM sólo dispone de 38 músicos, la de la A.G.A. de 22, la del MATAC y MATRA de 17, respectivamente, y la del MACAN de 9 músicos, que se refuerzan con tropa agregada, a base de Cabos 1.ª y Cabos, pero que sólo pueden permanecer ocho años, y de educandos, cuya permanencia máxima es de cuatro años, con lo cual las Bandas siempre se encuentran en precario, sin posibilidad de disponer de un pequeño margen -siempre preciso-

para atender eventualidades de enfermedad u otras circunstancias".

Todo este panorama se traduce en que las Bandas de Música están sometidas a un considerable y permanente esfuerzo. Por ejemplo -vuelve a intervenir el Capitán Buján- para poder asistir al III Concurso Internacional de Músicas

Militares, celebrado en Zürich (Suiza) entre los días 20 y 22 de septiembre del pasado año, fue necesario reforzar la Banda de Música de la 1.ª Región Aérea a base de músicos de las diferentes Bandas del Aire. En total se formó una Banda de 96 músicos, de los cuales 76 eran de refuerzo, ya que fue preciso dejar en Madrid a 24 suboficiales Músicos para atender a las múltiples exigencias".

#### COMPOSICIONES RELACIONADAS CON AVIACION

No podía faltar en este reportaje sobre las Bandas de Música del Ejército del Aire una recapitulación de las composiciones de temas aeronáuticos.

Ya indicaba al hacer referencia a los antecedentes históricos que las primeras composiciones dedicadas propiamente a la aviación se realiza-

ron con ocasión del vuelo del "Plus Ultra". En su honor, Crispino R. Inclán y José María Lacalle compusieron un pasodoble titulado "Plus Ultra". Monterde y Mariñán escribieron "Plus Ultra vencedor". El periodista Pedro Llabrés en unión del compositor invidente Adolfo Wagener escribieron "Rutas de gloria", patrocinado por el RACE. Dentro de esta especial atención hay que reseñar "Inmortal Plus Ultra. Himno Militar de la Aviación Española", de Roberto Giménez Ortellas, que tenía la peculiaridad de estar compuesta a base de temas populares argentinos y españoles -que se alternaban- finalizaban con los toques -fuera de lugar- de la Marcha Real.

No existen otras manifestaciones musicales de la época de la Aviación Militar, tan solo parece que pilotos y observadores en la campaña de Africa, cantaban canciones con textos ideados sobre músicas conocidas. También proliferaron, en esa época, algunos cuplés, que aún cantamos siendo Cadetes -las primeras promociones de la A.G.A.- como aquel de "Piloto yo quiero ser, piloto para volar..."

Durante la guerra civil española el maestro Federico Moreno Torroba escribía "Sobre campos y trincheras", con texto del poeta Agustín de Foxá que constituyó el primer himno de aviación e incluso, posteriormente, del Ejército del Aire. Pero, en general, durante la contienda, las canciones y músicas se popularizaron de forma común entre todos los combatientes aco- plando las letras a cada Arma, Ejército o Unidad, como los famosos: "Carrascías, carrascías"; "Rumba la rumba la rum", "No hay quien pueda", "Yo te daré" o aquella otra de "Gira la hélice, gira el motor, esta es la vida bela, la vida bela del avia- dor".

Restablecida la paz, el Alférez Músico José María Malato Ruiz, Subdirector de la Música de la A.G.A., compondría la famosa marcha "Legionarios del Aire". Modesto Rebollo Pata, primer Director de la Banda de Música de la 1.ª Región Aérea, compuso una briosa marcha titulada "Pilotos en vuelo", así como

"Audacia" y "Vuelos triunfales". Sobre los últimos años de la década de los 40, Manuel Larios, siendo Director de la Música de la A.G.A., compuso el "Himno de la A.G.A.", con letra del Capitán Alvarez Ruz, que tuvimos que aprender siendo Cadetes bajo la batuta del digno Maestro. Con anterioridad, cuando todavía pertenecía al Ejército de Tierra, compuso la marcha "El Coronel González Rizo". También es autor de "Alas de España", "Oración", los pasodobles "Politos" y "Dos Capis del Aire", así como una marcha titulada "DEM", sobre la que el propio autor manifiesta: "Tiene un título que recuerda una marca dentífrica, pero en realidad está dedicada a los diplomados de Estado Mayor".

Miguel Asins Arbó, renombrado músico del Ejército de Tierra, dedi- có a la marcialidad de los soldados de aviación su marcha "Aire y do- naire".

En 1967 se encargó a D. José María Pemán el texto para un Himno del Ejército del Aire y se convocó un concurso de partituras que ganó -entre 198 participante- el Director de Música del Ejército de Tierra, Ricardo Dorado, autor -entre otras obras- del pasodoble "San Marcial". De esta simbiosis nació el ya famoso "Alcemos el vuelo".

No podemos dejar en el olvido aquel "¿Quién somos nosotros? Los paracaidistas pecho de muralla", dedicada a la "1.ª Bandera de Paracai- distas del Ejército del Aire" y que ha quedado como himno de los "paracas" del Aire.

Reseñemos, en este rápido repa- so, la "Salve Aviadora", debida a la inspiración del Maestro Benito de las Cuevas -anterior Director de la Música de la 1.ª Región Aérea- que ya había compuesto "Desfilando Aviación", "Capitán Rubira", "Hé- roes del Aire", "El Cabo Ferris", "Coronel Alarios" y "Comandante Romea".

El joven Director José María Bu- ján, actualmente de la Música de la 1.ª Región Aérea, y que anterior- mente había dirigido la Música de San Javier, ha compuesto una serie de marchas, entre las que destaca

mos: "XXXII Promoción A.G.A.", "XXXIII Promoción A.G.A.", "Te- niente Coronel G. Vargas", "Tenien- te Coronel Poyo Guerrero", "Co- mandante G. de la Torre" y "Capi- tán Gálvez".

Quizás que una vez realizado esta recopilación, sea el momento oportuno para pensar en preparar la grabación de un disco de larga dura- ción o de una cinta que pueda mostrar la antología de estas composiciones aeronáuticas debidas muchas de ellas a la inspiración de músicos de aviación.

#### CONCIERTO DE LA MÚSICA DEL MACOM

Los soldados destinados en los correspondientes Grupos de los Cs. Gs., así como los alumnos y solda- dos de la A.G.A. disfrutan del privi- legio de poder asistir mensualmente a un concierto de música a cargo de las respectivas Bandas de Música y recibir un especial complemento de formación cultural.

Al objeto de poder captar mejor el ambiente de nuestras Bandas de Música para el presente reportaje, asisto a una de esas audiciones de la perteneciente al MACOM, acompa- ñado del Maestro Larios. Visitamos a la Banda en plena tarea de ensayo en un pequeño habitáculo destinado a este menester. El Maestro Buján me muestra cada uno de los instru- mentos y cada una de sus pecu- liaridades, desde los bombardinos, pasando por el corno y clarinetes, hasta el xilofón y la lira, todos cuidados con mimo.

Mientras esperamos la hora de iniciación, evoco con Larios el fa- moso primer desfile de la A.G.A. en Madrid y me dice: "Qué apuros pasé con aquella trabilla que iba sujeta a los bajos del pantalón y pasaba por debajo de los zapatos de charol. Se rompió en pleno desfile; bueno, la trabilla bamboleaba, mien- tras tenía que marchar en solitario al frente de la Banda".

Cuenta, con la melancolía de la nostalgia, alguno de sus muchos re- cuerdos: "En cierta ocasión -explica Larios, sonriente- había que rendir honores a SAR el Príncipe de Malta Tardé en localizar la partitura, que

era muy larga y difícil. Estuve parte de la noche acoplándola a los 18 segundos reglamentarios. Cuando, en Barajas, ya estaba a punto de interpretar el himno, se me acercó un miembro del séquito para decirme que no lo tocara completo. Naturalmente, al llegar al compás previsto según el arreglo, corté. La Banda quedó muy bien al cumplir escrupulosamente la orden recibida, pero no dije al personaje del séquito que lo tenía preparado”.

El concierto va a comenzar, el Capitán Buján empuña la batuta, la Banda está preparada, eleva la batuta y marca la entrada; la música empieza a sonar armónicamente. La dirección va mucho más allá que simplemente marcar los compases: dirige con la mirada, con el gesto, con el ademán; todo su cuerpo vibra -sin perder la compostura- indicando con la mano izquierda las adecuadas entradas y pausas.

El concierto se ha iniciado con

### CONCIERTO EN LOS AIRES

En los años de la década de los 60, la Base Aérea de Gando no tenía suficiente capacidad para albergar a los 400 y pico de reclutas que ingresaban cada trimestre. El General Jefe de la Zona Aérea de Canarias decidió que se mandara aproximadamente la mitad a la isla de Lanzarote. Para los ensayos de instrucción y jura de Bandera, la Banda de Música aprovechaba la estafeta del Hércules y todos los jueves se trasladaba a la isla a las 8 de la mañana para regresar al mediodía.

Un día era el cumpleaños del piloto y se le ocurrió a la Música para festejar el acontecimiento, sacar los instrumentos y entonar aquello de “Cumpleaños feliz...” A partir de esa fecha estableció que en el transcurso del vuelo, de una media hora, se interpretaba un pequeño concierto. Posiblemente pueda quedar para la historia como la primicia de celebrar un concierto en un avión en vuelo.

(Facilitado por el Teniente Subdirector Músico D. Avelino Sánchez Román).

### ACTIVIDADES DE LAS BANDAS DE MUSICA

- FORMACIONES: Relevos de mandos, Jura de Bandera, Entrega de Despachos, Entrega de Bandera o Estandarte, Despedida del Soldado, Pascua Militar, Desfile Día de las Fuerzas Armadas, Honores a Autoridades civiles y militares.
- ESPECIALES: Procesiones, Fiestas Patronales de la localidad, Pasacalles, Día del Turista, Dianas y Retretas en la localidad.
- CONCIERTOS: Al personal de la Unidad donde está instalada la Banda de Música, Cuestaciones de la Cruz Roja y Cáncer, Ferias en las ciudades de la Región Aérea, Jornadas de Puertas Abiertas.
- OTRAS ACTIVIDADES: Festivales de Música Militar del Día de las Fuerzas Armadas, III Concurso Internacional de Músicas Militares, celebrado en Zürich (20.09.84).



La Banda de Música integrada por todas las Músicas del Ejército del Aire en el III Festival de Música Militar celebrado el 20 de septiembre de 1984 en Zürich (Suiza)

un brioso pasodoble con aires asturianos, titulado “El lagar”, que compuso Larios en 1928, e interpretado en su honor. La siguiente pieza me llena de asombro, es nada más y nada menos que la abertura de “La gruta del Fingal”, del gran músico alemán Mendelssohn, para proseguir con la orgía de las “Danzas fantásticas” de Turina. En fin, para esta Banda de Música no existen barreras. A continuación interpretan un

poema musical de “Una noche en Toledo”, de M. G. Camarero, finalizando con el célebre pasodoble “Manolete”, cuyos primeros compases, suaves, constituían -en las tardes que toreaba el gran torero cordobés- el prelude de la gran faena.

### PARA FINALIZAR

Todos cuantos componemos las Fuerzas Armadas y, en general,

cuantos ciudadanos han pasado por sus filas, mantenemos en la memoria el emocionado recuerdo de su jura de bandera a los sonos de “Los Voluntarios” u otra marcha marcial o aquel desfile que en alguna se ha participado.

Allí estaban -abnegadas y sufridas- nuestras Bandas de Música dando ese toque especial que -como dice Fernández de Latorre- “despierta en el alma vibración patriótica”. ■

## EFEMERIDES EN LA BASE AEREA DE GANDO

ANTONIO GUTIERREZ PADILLA,  
Capitán de Aviación

### PROLOGO

Sin ánimo de protagonismo, pero con el sano propósito de "rendir parte de novedades", el Ala Mixta núm. 46, se asoma una vez más a las páginas de esta Revista, para exponer los últimos logros alcanzados.

lidad entraña, dentro del complejo sistema de la Defensa Nacional, la cobertura aérea de un enclave geoestratégico tan importante como es el Archipiélago Canario, siempre tan codiciado por las potencias europeas.

La culminación de unos logros ha

25.000 h/v CASA-212 (AVIOCAR)  
10.000 h/v MIRAGE (F.1)

El simple resumen de unas cifras, cuya frialdad caracteriza cualquier dato estadístico, poco suelen decir por sí mismas acerca de su significado sin un análisis de contenido. Pero sin llegar en este análisis



Pretende poner de relieve una labor que, si bien transcurre en el anónimo y rutinario marco del cotidiano quehacer, va señalando unos hitos que ponen de manifiesto el esfuerzo de una colectividad consciente del grave compromiso contraído, cual es el mantener en óptimo grado de operatividad a una Unidad de FF. AA. cuya responsabi-

de valorarse en concordancia con el índice de disponibilidad de medios. En este caso concreto, la lejanía de los principales centros logísticos de una parte, y los condicionamientos ambientales de otra, hacen particularmente difícil su consecución y es por ello que el saldo favorable obtenido en el balance de resultados sea notablemente meritorio.

a niveles exhaustivos que pudieran caer en el tedio de la monotonía, vamos a exponer de una forma global, a la vez que lo más concisa posible, las actividades de esta Unidad referidas exclusivamente a esas 35.000 horas de vuelo que compendian el empleo de material aéreo de que actualmente está dotada el Ala Mixta número 46.

# noticiario noticiario noticiario

## ACTIVIDADES AEREAS

### Misiones del Aviocar (461 Escuadrón)

Comprenden el período desde marzo de 1975 hasta octubre de 1984.

#### —Transportes:

Pasajeros ... ..	64.585
Cargas ... ..	4.650.539
Paracaidistas lanzados ...	51.872

Realiza seis estafetas semanales; maniobras y ejercicios con el Ejército de Tierra, la Armada y los específicos del Ejército del Aire; planes de adiestramiento de los pilotos del MACAN y los de instrucción propios; colaboraciones con paraclubs; vuelos de reconocimiento y fotográficos; lanzamiento de cargas a Unidades de Superficie; búsqueda de naufragos y, en casos urgentes, traslado de órganos para operaciones de trasplante.

Una enferma de suma gravedad, cuya vida depende de la urgencia con que se traslade a un Centro Sanitario adecuado, espera desde las 23:15 horas a que nuestras fuerzas aéreas acudan con el tiempo suficiente para ser atendida con posibilidades de éxito.

Aquel Aeropuerto sólo está abierto al tráfico desde el Orto hasta el Ocaso y el balizaje de la pista ha de ser habilitado con la premura que el caso requiere. A la hora en que es activado, las condiciones meteorológicas son adversas y dificultan enormemente las maniobras de aproximación y aterrizaje. Cuando la tripulación está a punto de suspender la misión por inviable, localiza la pista y el Comandante del avión transmite a la torre el siguiente mensaje: "El Ejército del Aire y esta tripulación son conscientes de que la maniobra próxima a realizar está fuera de toda norma, disponiéndonos a efectuarla con el único fin de

Valdelomar. El avión era el T.12B-58.

### Misiones del MIRAGE F.1 (462 Escuadrón)

Comprende el período desde marzo de 1982 hasta octubre de 1984.

#### Salidas

Cooperación con el Ejército de Tierra ... ..	99
Cooperación con la Armada ... ..	478
Cooperación con FF. AA. extranjeras ... ..	46
Planes de Instrucción ... ..	7.236
Vuelos Especiales ... ..	423

Estas misiones no se prestan al lucimiento en el escaparate de la exposición de cara al pueblo al que sirven, como no sea en la ocasional exhibición de un "Día de Puertas Abiertas", o en el esporádico y sorpresivo "Boom" producido al atravesar la barrera del sonido, pero es innegable que los aviones que las ejecutan constituyen hoy el material aéreo de combate con la más avanzada tecnología de que dispone el Ejército del Aire y de ahí la capital importancia de su presencia en los cielos canarios.

\*\*\*

Sin restar méritos a nadie, ya que en una labor de conjunto, cada cual es igualmente importante en su parcela de responsabilidad, es de justicia hacer mención específica de los fabricantes de esas miles de horas voladas, sin cuya contribución los usuarios de las mismas hubiesen quedado inermes ante la realización de las misiones anteriormente enumeradas. Evidentemente, esta observación es obvia, en tanto que es función propia de su cometido, pero habida cuenta de las dificultades apuntadas en el prólogo de este relato, el desarrollo de su trabajo cobra una magnitud digna de todo elogio. Nos referimos por supuesto a los



#### —Evacuaciones:

Número ... ..	1.439
Personas evacuadas ... ..	1.736

En este apartado merece especial mención la evacuación realizada desde el Aeropuerto del Hierro, en la noche del 31 de julio al 1 de agosto de 1981:

salvar una vida humana". A las 02:10 horas el avión tomó tierra y a las 02:21 despegó sin novedad. Aquella vida fue salvada.

La tripulación estaba formada por el Comandante Avila Badají, el Capitán Gascó Lacalle y los Subtenientes González Amador y Vialar



hombres del Grupo de Material, que han sabido mantener en estado operativo los efectivos aéreos suficientes para cumplir las directrices del Mando.

Por otra parte, es obligado señalar que estas actividades se han llevado a cabo sin un solo accidente grave en vuelo, lo que demuestra la alta calificación y grado de preparación de las tripulaciones que han intervenido. En tierra sí hubo que lamentar el fallecimiento del Cabo 1.<sup>º</sup> (AAR) don Gabriel Huertas Ramos, el día 14-12-83 al eyectarse el asiento lanzable de un F.1 mientras efectuaba un trabajo de mantenimiento en el mismo.

Y hasta aquí el ofrecimiento descriptivo de una tarea llevada a cabo con una alegría matizada de Isas,

bajo las complacientes miradas del "Pico Teide" y del "Roque Nublo" y el socaire de la ancestral "Torre de Gando".

Tarea que no pretende ser insuperable, pero sí llena de la ilusión, el entusiasmo y la dedicación que merece una Unidad cuyas tradiciones y peculiaridades le conforman una imagen de élite entre las mejores que integran nuestro Ejército del Aire.

\* \* \*

Fue el día 26 de octubre pasado, que en un agasajo de fraternal compañerismo se celebró en la B. A. de Gando el cierre de estos eslabones que se añaden a la ya larguísima cadena de fecundas singladuras, que va configurando la trayectoria de

esta Unidad.

En los preliminares del "vino español" con que fueron obsequiados los asistentes, el General Puigcerver Romá, Jefe del MACAN, quien presidió el acto, y el Coronel Pardo Albarelos, Jefe del Ala, exaltaron en sus discursos estas efemérides que, "en ningún modo constituyen una meta, sino que conllevan un reto y un nuevo punto de partida en la constante que sirva de estímulo impulsor para ir superando cualquier nivel de operatividad alcanzado".

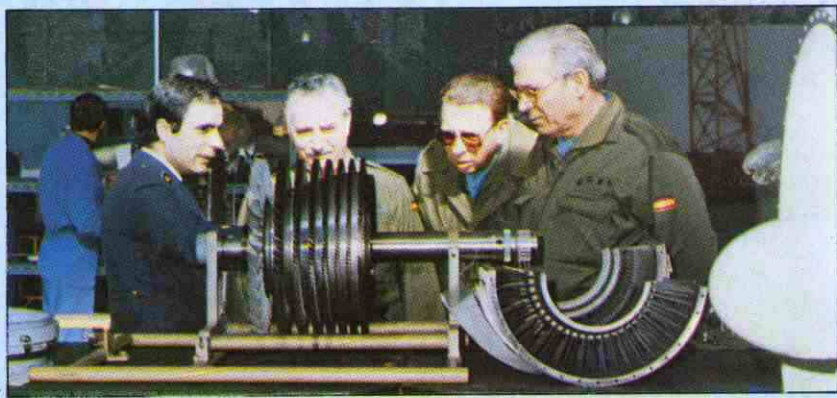
Hubo parabienes para todos los que directa o indirectamente contribuyen a que estos logros sean posibles y palabras de reconocimiento para los invitados de los órganos colaboradores, como fueron los representantes del Centro de Control Canarias, EVA núm. 8, ECA núm. 1 y 802 Escuadrón SAR, cuyo concurso implica un complemento imprescindible de estas actividades.

También hubo intercambio de placas conmemorativas entre el Escuadrón de Mantenimiento y los Escuadrones de Vuelos del Ala y no faltó la nota sentimental de la despedida de unos funcionarios que, tras largos años de fiel y fructífera dedicación, se les tributó el merecido homenaje de agradecimiento, al cesar en su trabajo por imperativos de la edad.

## ACTIVIDADES DE LA ESCUELA DE REACTORES

El pasado día 31 de enero visitó la Escuela de Reactores, la 82.<sup>º</sup> promoción para el Curso de Estado Mayor del Ejército de Tierra. En ella, después de asistir a un "briefing" sobre la organización y funciones de la Escuela de Reactores, los Jefes y Alumnos del citado Curso pudieron visitar las diferentes instalaciones de la Base Aérea de Talavera, mientras evolucionaba una formación aérea.

Posteriormente se celebró una comida de confraternización en el Pa-





bellón de Oficiales entre Alumnos y Profesores de ambas Escuelas.

\* \* \*

Dentro del Programa de visitas de interés aeronáutico/militar previsto para el 71.º Curso de Reactores, los Profesores y Alumnos de esta Escuela realizaron una visita al Grupo I/73 (Regimiento) de Defensa A.A.A. (Manises) el pasado 1 de febrero.

Después de asistir a una conferencia sobre el sistema de armas 35/90 (Skyguard), se realizaron unos ejercicios en aviones AE-9, sobre detección y seguimiento, así como de tácticas posibles para eludir las citadas defensas.

Concluyó la visita con una copa de vino en la que confraternizaron los Jefes y Oficiales de ambas Unidades.



## EN EL ALA NUM. 21 (BASE AEREA DE MORON)



El pasado 28 de febrero el XXXVIII Curso de Aptitud de Ascenso a General, visitó el Ala 21 dentro del programa de visitas del citado curso. El grupo estaba compuesto por el General don Felipe Sequeiros Bores, Director de la ESA, tres profesores y veintiocho Jefes concurrentes al curso.

A su llegada fueron recibidas por el Coronel don Casimiro Muñoz Pérez Jefe del Ala 21. A continuación asistieron a una conferencia sobre organización y misiones de la Unidad, visitando posteriormente los escuadrones de FF.AA., Escuadrilla de



Policía y sección cinológica, Escuadrón de Mantenimiento y Base Antigua, donde les fueron mostradas las particularidades de cada uno, así co-

mo una exposición estática de un F-5A con diversos módulos de armamento y una exhibición de Perros Policía.

Terminó la visita con una corrida y actuación del grupo "Los del Aire".

\* \* \*

El pasado 7 de marzo, el XXIII Curso de Señaladores de Objetivos, visitó el Ala 21. Después de cumplimentar al Coronel Jefe del Ala, don Casimiro Muñoz Pérez, asistieron a un "briefing" sobre misiones de la Unidad, Planes de Instrucción, Armamento y Equipo Personal de vuelo. Seguidamente visitaron los Escuadrones de FF.AA. y TUOC, una exposición estática del F-5A con distintos módulos de armamento y las diversas instalaciones del Escuadrón de Mantenimiento.

Por último, ya en el Pabellón de Oficiales, fueron despedidos con una copa de vino español.

## ENTREGA DE DESPACHOS A LOS ALFERECES ALUMNOS DE LA XIV PROMOCION DE IMEC-EA

El día 16 de febrero se celebró en el Ala de Enseñanza núm. 78, el acto de entrega de Despachos a los

233 Alféreces de la XIV Promoción de IMEC-EA. El acto estuvo presidido por el General don Porfirio Chi-

llón Corbalán, Director de Enseñanza y asistieron autoridades locales, tanto militares como civiles. ■



El General Chillón, acompañado del Coronel Lasala Balanz, Jefe del Ala 78 pasa revista a las tropas.

Un momento de la entrega de Despachos. Puede verse al General Chillón, Coronel Lasala, Gobernador Civil de Granada y otras autoridades.



# la aviación en el cine

VICTOR MARINERO

## REPASO A LOS "OSCAR" (1941-42)

En 1941 el reparto de estos premios iba ya por su 14.<sup>a</sup> edición. La 2.<sup>a</sup> G. M. estaba en plena efervescencia y también lo estaban, emocionalmente, los pueblos a quienes afectaba más directamente el conflicto; aunque indirectamente, este alcanzaba a todos. Y si bien el galardón a la mejor película se la llevó la romántica "Cuan Verde era mi valle", varios filmes relacionados con la aviación militar obtuvieron premios tangenciales. Así, "Vuelo de águilas" (**Wanted I Wings**) de la Paramount (basada en la obra del Tte. Beirne Lay Jr., dirigida por Mitchell Leisen y protagonizada por Ray Milland, William Holden, Wayne Morris y Brian Donlevy) logró los correspondientes a efectos especiales: fotográficos (Farciot Edouard y Gordon Jennings) y sonoros (Louis Masenkop). Aunque no era extraordinario, el filme había compartido el récord de taquilla 1940-41 con "Titanes del cielo" (**Dive Bombers**). El pretexto argumental que arropaba una descripción del ambiente "aviatorio" era el juicio a tres cadetes del Cuerpo Aéreo del Ejército (Milland, Holden y Morris) enfrentados con un capitán instructor duro (Donlevy). Para hacer más atractiva la historia aparecían dos féminas de bandera: una fotógrafa (Constance Moore) y una cantante (Verónica Lake). Verónica destacó tan netamente que la productora la subió el sueldo sobre la marcha; y ante el éxito de público, suscribió contrato aún más ventajoso para ella. Su melena cayéndole sobre un ojo fue superimitada, aunque la actriz llegó a declarar que hubiera preferido —por comodidad— hacerse famosa con el pelo al rape. De todos modos llegó a ser una de las más inevitables "pin-up girls" o chicas cuya foto se pinchaba en todas las paredes cuarteleras.

En la misma asamblea, un elefante volador —"Dumbo"— promociona la "oscarización" de Frank Churchill y Oliver Wallace por la partitura. Y a su creador, Walt Disney, que colabora con entusiasmo con la Fuerza Aérea en numerosos "cortos", se le otorga el "premio Irving G. Thalberg", creado en el 37 en memoria del famoso productor "tri-oscarizado" (en 1929, 1932 y 1935).

También en 1941 se lleva un premio especial nada menos que el Ministerio Británico de Información por su extraordinario exposición del heroísmo aéreo en "Objetivo para esta noche" (**arget For Tonight**) con aportación de la RAF y la colaboración destacada del Mariscal del Aire Sir Richard Peirse. El argumento se refiere al planteamiento y desarrollo por el Mando de Bombardeo de una operación sobre Alemania a cargo de un escuadrón de los Wellington (Vickers-Armstrong) y la participación específica de la tripulación de uno de los aparatos. El director y guionista, Harry Watt supo traducir en imágenes impresionantes lo que la crítica calificó de "reflejo de la realidad con la emotividad de la ficción" en los difíciles momentos por los que atravesaba "la isla de Churchill".

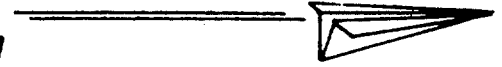
Precisamente "Churchill" Island es el título de otra producción por la que se premió al Departamento

Canadiense del Cine por su impresionante logro de ambientación sobre la resistencia del pueblo británico ante el ininterrumpido ataque aéreo enemigo. Es de destacar que en ella aparecía —como jefe de paracaidistas nazis— Max Schmelling, el ex-campeón mundial de boxeo de peso pesado nacido en Alemania, que retuvo el título de 1930, cuando derrotó a Sharkety hasta 1932 en que fue derrotado a su vez por el mismo rival.

Esta preocupación por los avatares de la Gran Bretaña durante la guerra y la admiración por su ejemplar moral de resistencia y victoria se reflejaría en muchas películas de aquel entonces. Y aunque en ellas la presencia de la aviación sólo figurase como fondo del ambiente general y en alguna escena, no podemos dejar de citar como representativa "La Sra. Miniver" (**Mrs. Miniver**), donde la inigualable Greer Garson borda el papel de madre de familia que, aunque acongojada por la suerte de los suyos, tiene arrestos para enfrentarse con la situación creada al aparecer junto a su casa un paracaidista alemán. Recuérdese que, mientras la Gran Bretaña se consideraba prácticamente inviolable por mar, existía el lógico temor de que pudiera ser invadida por aire. En el reparto de Oscars de 1942 "Mrs. Miniver" se llevaría un buen puñado de ellos: por la propia película (de la M-G-M), por la actuación de protagonista principal (Garson) de la secundaria (Teresa Wright); y por la dirección de William Wyler y la fotografía de Joeseeph Ruttenberg. ■



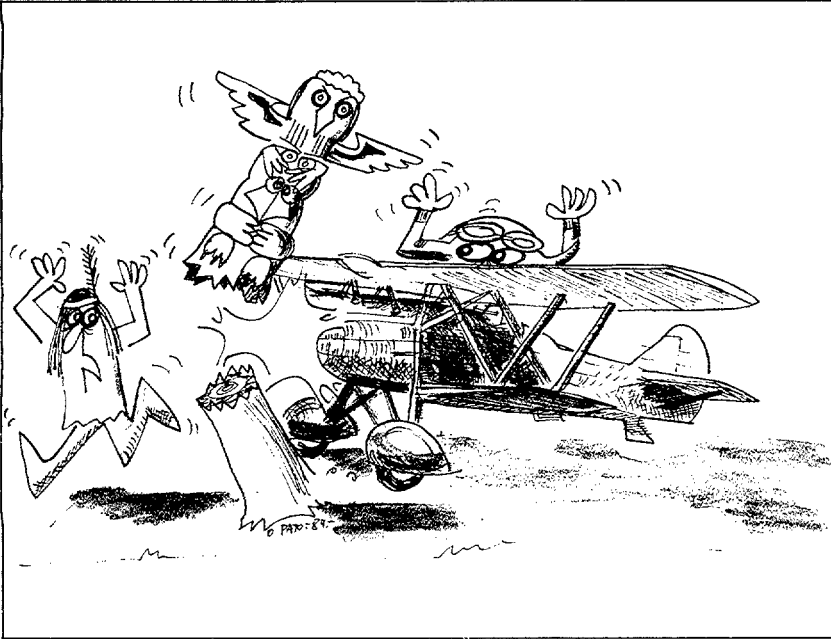
# TROPIEZOS



(V)

TEXTO: JUAN DELGADO RUBI, Tcol. de Aviación-DIBUJOS: RAFAEL CLEMENTE ESQUERDO, Comte. de Aviación

Año nuevo, incidentes nuevos y iqué incidentes!



1944

VIERNES, 22 DE SEPTIEMBRE

Un FIAT CR 32 "choca con un poste".

¿El mismo poste de 1942 y 43?  
¿El mismo avión? ¿El mismo piloto?  
No importa; lo grave es la que-  
rencia de los "CHIRRIS" a los pos-  
tes, y a querer salirse del cercado.

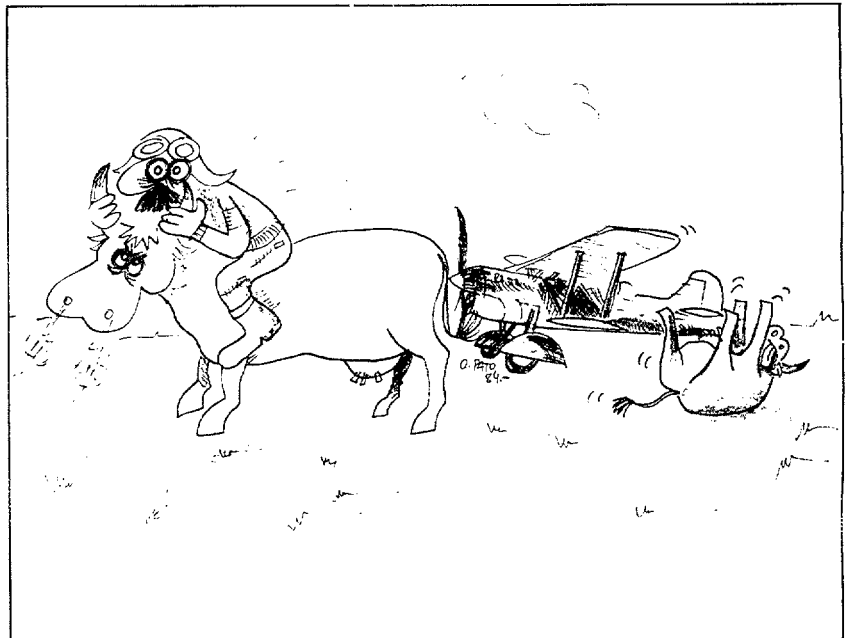
1945

VIERNES, 14 DE DICIEMBRE

Un FIAT CR 32 "choca con dos vacas".

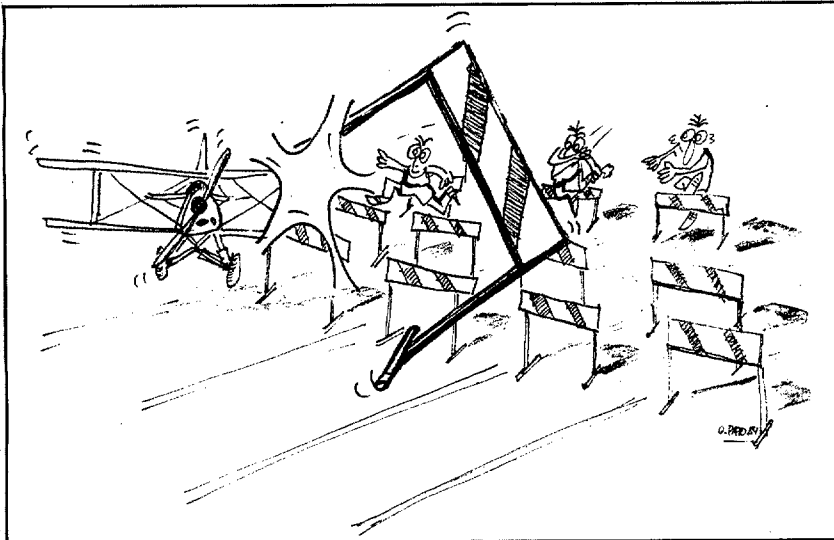
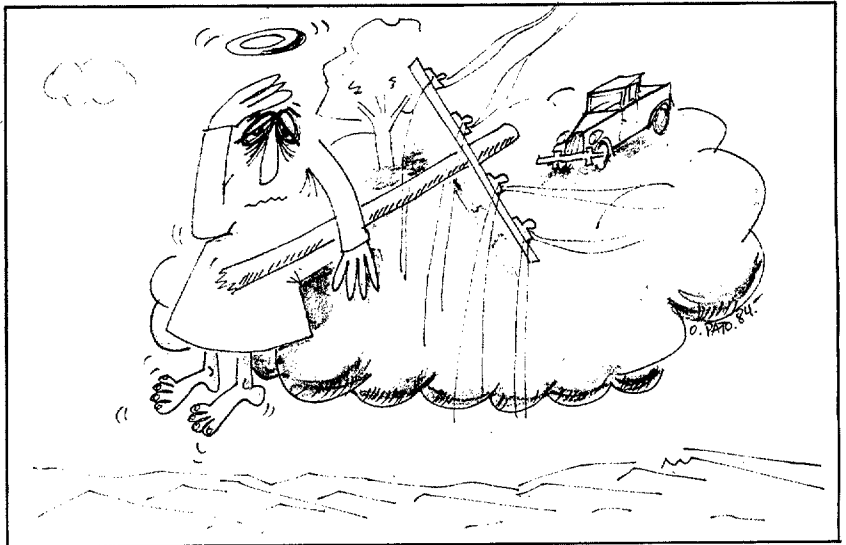
A este paso la maleza va a volver a crecer y la cabaña nacional va a quedar hecha una pena.

Este año se empezó tarde, pero acertado.



1946

Sin noticia escrita de desaguisados.  
Los Angeles de la Guarda trabajaron  
de firme.



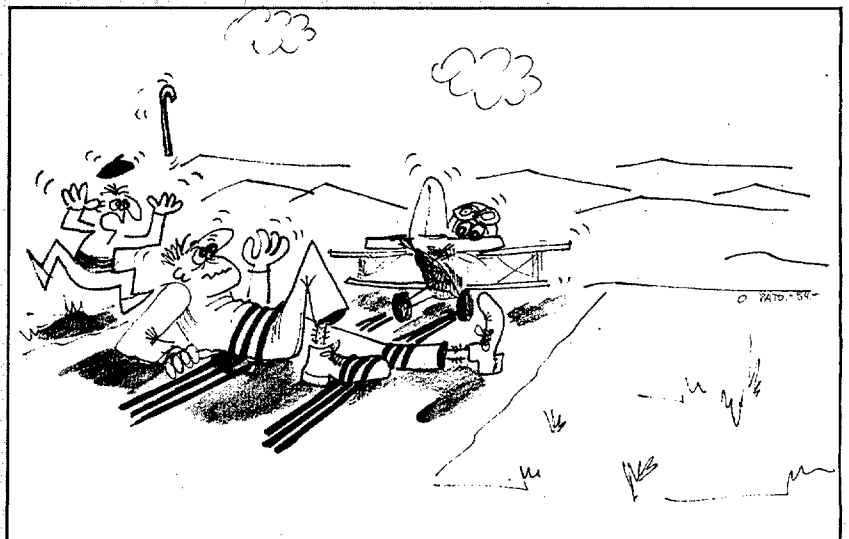
1947

JUEVES, 12 DE JUNIO

Un GOTHIA 145 "choca contra un  
obstáculo".  
Complicado; pero parece posible  
que se participara con avión en ca-  
rreras de obstáculos.

JUEVES, 28 DE AGOSTO

Una BUCKER 131 "tropezó con  
paisanos al despegar".  
¿Quién dijo que los mirones son de  
piedra? ¡No señor!, ise mueven!  
y.... ise amontonan!



Lo malo es que en el próximo número vamos hacia atrás, como los cangrejos.

# ¿sabías que...?

**P**or una disposición emitida en mayo de 1977 se creaba el Día de las Fuerzas Armadas, estableciéndose para su celebración —con carácter anual— el domingo más próximo al 30 de mayo, en conmemoración del Rey Fernando III el Santo.

A pesar de la existencia de esta disposición oficial, el desfile de 1976 en Madrid ya se denominó Desfile de las Fuerzas Armadas.

Con la disposición anteriormente mencionada se institucionalizaba el Día de las Fuerzas Armadas, concretándose que su celebración recaería en la Capitanía General que se determinase y asimismo se establecía la novedad de realizar un solemne acto de homenaje y respeto a la Bandera de España.

La referida disposición manifestaba que en fechas inmediatas se llevarían a cabo una serie de actos a cargo de distintas unidades de los Ejércitos de Tierra, Mar y Aire, consistentes en diversas demostraciones.

\* \* \*

**E**n 1978 se inició el acto de homenaje y respeto a la Bandera de España en la plaza de la Armería del Palacio Real de Madrid, con carácter restringido, puesto que solamente asistieron —además del Gobierno y Comisiones oficiales— un reducido número de invitados.

La segunda edición del homenaje a la Bandera tuvo por marco la sevillana plaza de España, en donde S.M. la Reina Doña Sofía entregó una Bandera al Regimiento de Artillería de Campaña n.º 14. Hubo una participación directa del pueblo, pasando ante la Bandera miles y miles de niños y niñas de los colegios de la capital andaluza.

En los actos del homenaje organizados por la Capitanía General de la 3.ª Región Militar, se celebraron en la Alameda de Valencia, entre los puentes de la Exposición y el de Aragón. En esta ocasión la contribución popular consistió en efectuar una ofrenda a cargo de 14 Casas Regionales y 307 Comisiones falleras. Hubo suelta de palomas a los acordes del himno regional valenciano.

La Capitanía General de Cataluña eligió por escenario para el homenaje a la Bandera el muelle de Bosch y Alsina de Barcelona —conocido por el "moll de la fusta"— situado frente y entre el edificio de la Capitanía General y el Gobierno Militar. Veinticuatro grupos de collas a los acordes de los Coros de Clavé, bailaron y entonaron sardanas alrededor de la Bandera. S.M. el Rey impuso la Medalla del Ejército al Teniente de Ingenieros de la Escala Auxiliar don Juan León Muñoz.

En Zaragoza se celebró el acto de homenaje a la Bandera bajo una lluvia torrencial en la plaza de las Catedrales, frente a la Basílica del Pilar. Parejas ataviadas con trajes regionales de las diversas autonomías compusieron al pie del mástil un bello mapa de España floral. Grupos de danza bailaron diferentes aires regionales finalizando con una briosa jota.

La sexta edición recayó en Burgos, eligiéndose para el homenaje a la Bandera la recién inaugurada plaza de la Caballería, en la margen izquierda del río Arlanzón, con la participación de los orfeones burgalés, mirandés y arandino, que acompañados por las Músicas Militares, entonaron el himno a Burgos. Una compañía ataviada con uniformes de granaderos del siglo XVIII ejecutó una descarga cerrada al finalizar el toque de Oración.

Estas seis ediciones del homenaje a la Bandera se realizaron la víspera del desfile del Día de las Fuerzas Armadas, por la tarde, y solamente el homenaje a la Bandera correspondiente a la Capitanía General de la 7.ª Región Militar, en Valladolid, se celebró en la misma mañana del desfile, en un acto sencillo, consistente en el izado de la Bandera, sin participación popular. Tuvo lugar en la plaza de Zorrilla, en la iniciación del parque de Campo Grande.

Con el homenaje del presente año se cierra el primer ciclo itinerante de la institucionalización de este acto.

# ¿sabías que...?

Se celebrará en Aranjuez, frente al Palacio, con motivo de cumplirse el bicentenario de la Bandera de España por Carlos III para la Armada y que durante el reinado de Isabel II se declaró Nacional.

\* \* \*

**F**ormando parte de los actos demostrativos a cargo de los Ejércitos, se han venido organizando los Festivales de Música Militar con participación de Bandas pertenecientes a los tres Ejércitos y a la Guardia Civil, en poblaciones distintas a aquellas en que se celebraba el homenaje a la Bandera y el desfile del Día de las Fuerzas Armadas, con el fin de expandir las actividades.

El primer Festival de Música Militar tuvo lugar en Cartagena (1978), le siguieron: Badajoz, Peñíscola, Tortosa, Teruel, Pamplona y Oviedo (1984), donde tuvo que celebrarse improvisadamente en un teatro a causa de la lluvia.

\* \* \*

**A**partir de la cuarta edición del Día de las FAS, en Barcelona, se montó una exposición conjunta de los Ejércitos en las Atarazanas, con un gran éxito de público, repitiéndose en Zaragoza, Burgos y Valladolid, con demostraciones que sirvieron para unir los lazos entre las Fuerzas Armadas y la sociedad civil.

\* \* \*

**E**n coincidencia con estas actividades, el Ejército del Aire ha venido organizando cada uno de estos años una Jornada de Puertas Abiertas de carácter nacional con aportación de medios de todos los Mandos Aéreos en una Base Aérea de la Región Aérea coincidente con la Capitanía General protagonista de la festividad.

Las sucesivas Jornadas Nacionales de Puertas Abiertas anuales tuvieron lugar en: Cuatro Vientos, Getafe, Manises, Reus, Zaragoza, Valladolid y Matacán.

Todas estas Jornadas alcanzaron notable resultado, tanto por las demostraciones estáticas como por las exhibiciones aéreas, así como por la masiva asistencia de público. Pero posiblemente la que alcanzó mayores proporciones fue la celebrada en la Base Aérea de Manises, en 1980, en la que quedaron bloqueadas todas las carreteras de acceso.

\* \* \*

**E**n el desfile por tierra del Día de las Fuerzas Armadas han intervenido siempre, por parte del Ejército del Aire, la Academia General del Aire y la Escuadrilla de Zapadores Paracaidistas.

Estas Unidades han sido complementadas con el Grupo del Cuartel General del Mando correspondiente a la región militar que organizaba el desfile u otras unidades de tropas de aviación próximas.

\* \* \*

**D**entro de este ciclo de celebraciones del Día de las Fuerzas Armadas, solamente en una ocasión —en 1982, en Zaragoza— no pudo participar el Ejército del Aire en el desfile aéreo debido a las malas condiciones meteorológicas.

En el desfile aéreo de Burgos fue preciso alterar el orden previsto, ya que los helicópteros desplegados en Logroño no pudieron despegar por encontrarse el Aeródromo bajo mínimos. Sólo participaron los helicópteros del Ala 78 que estaban estacionados en el Aeródromo de Villafraja.

A lo largo de este primer ciclo, de celebraciones del Día de las FAS, han dejado de participar en el desfile aéreo los T-33, los Supersaetas y los Grumman "Albatros", incorporándose en cambio los nuevos aviones de entrenamiento avanzado C-101 "Aviojet" ■

# la aviación en los libros

LUIS DE MARIMON RIERA, Coronel del Arma de Aviación



## FICHA TECNICA

Título original en español: "AVIONES DE LINEA Y COMPAÑIAS AEREAS".  
Autores: W. GREEN Y G. SWANBOROUGH.

Género: *Técnica Aeronáutica y movimiento comercial.*

Número de páginas: 279 en total. *Contienen 1 Índice de aviones con su nombre característico, así como su país de origen. 1 Introducción en la que relata compendiadamente el desarrollo de la Aviación del Transporte Comercial. 1 Colección de fichas (la más importante y extensa del libro) con abundantísimas y magníficas ilustraciones de cada tipo de avión reseñado.*

*Finalizan estas páginas con una muy completa síntesis de las principales compañías mundiales.*

N.º de ilustraciones: *Es, Línea Aérea Regular, parte básica del texto. Entre fotografías en color y cortes esquemáticos de los aviones comentados. Entre unos y otros suman alrededor de unas 220 ilustraciones.*

1.ª Edición en inglés: "COLECCION SALAMANDAR" (En Inglaterra, año 1982).

1.ª Edición en español: "EDITORIAL SANMARTIN" (Madrid, año 1982).

Traductor: J. GENOVA.

reció la compañía "IBERIA", la cual, tras varias vicisitudes, se reafirma definitivamente en el año 1937, siendo hoy en día, una de las principales compañías aéreas.

Pero la gran explosión del transporte aéreo estalla en la década de 1930-1939. Se multiplican las compañías aéreas, se inauguran nuevas líneas y se enlazan las principales urbes mundiales. La elocuente demostración es que a partir del año 1936 operaban regularmente 136 compañías comerciales pertenecientes a 32 países diferentes. Es la época en que aparecen los legendarios "JU-52" y "DC-3", además del "Clipper".

Podemos establecer la evolución en diferentes etapas.

La primera, que comprende desde el principio, de la década de los años 30 y terminación de la II Guerra Mundial (año 1945). La segunda, desde esta última fecha hasta los albores del año 1975. La tercera y última abarca de estos años-clave hasta nuestros días.

La primera es la época de afirmación y de regularización en la que crecen las compañías aéreas y surgen los nuevos y legendarios aviones, JU-52, DC-3 y el "Clipper". Los dos primeros seguirían volando casi cincuenta años después de su aparición.

El colapso provocado por la II Guerra Mundial interrumpió de algún modo esta creciente actividad. Aunque no se puede ignorar que durante este periodo se verificaron más de 500 travesías del Atlántico en servicio comercial, princi-

palmente a cargo del "Clipper".

La segunda etapa significó la gran explosión del transporte aéreo. Se multiplican las compañías aéreas, se potencian los medios de ayudas a la navegación aérea y los enlaces se establecen entre los principales focos mundiales. Se diseña y construye un gran número de aviones de transporte y se registra la incorporación de los primeros aparatos a reacción para el servicio comercial. Un hecho que no cabe olvidar es la creación en el año 1947 de la OACI encargada de regular todo lo referente a la actividad de la aviación comercial y privada. Hoy en día agrupa a casi todos los países del mundo.

La tercera etapa registra un declive de las actividades aéreas comerciales. Son muchos los factores que influyen en este descenso. Desde luego el movimiento aéreo sigue siendo de gran importancia, pero no se vislumbra ningún avance muy positivo. Las razones principales de este estancamiento se deben, entre otras, a las siguientes causas. La crisis económica mundial con la secuela del extraordinario encarecimiento del combustible, y la dura lucha competitiva respecto a las tarifas aéreas. El resultado es que, a pesar del incesante aumento de pasajeros en esos últimos años, ha habido una parada en el transporte aéreo.

En resumen, es un magnífico libro en el que parafraseando la tópica frase, están gran parte de los que "fueron", los que todavía "están" y los que ni tan siquiera pasaron del tablero de diseño. ■

## ANTECEDENTES

Apenas nacido el avión en su forma más rudimentaria se constituyó en objeto de obsesivo progreso. Primero en un mejoramiento de su diseño técnico: luego en la alucinante carrera de nuevas marcas deportivas (llevando ya a bordo nada menos que a 12 pasajeros). Por último en el ritmo constante y acelerado que industrial y tecnológicamente le imprimieron las necesidades de la I Guerra Mundial.

Si no recordamos mal la primera línea regular de transporte de correo y mercancías se inauguró en la línea de Allahab y Nani (India) con un frágil aparato que la mayor parte de las veces tenía que aterrizar en un sembrado.

Pero el gran acontecimiento inaugural del transporte de pasajeros plasmó en (1 de enero de 1914) el enlace de las ciudades estadounidenses de Tampa y Petersburg, por un hidroavión, que hacía cinco viajes diarios, transportando en cada uno un pasajero y una pequeña carga de mercancías.

En España la Aviación Civil dio fe de vida con la creación de la 1.ª línea regular en el año 1921 con el trayecto Sevilla-Larache, a la que poco después siguió el que establecía contacto entre Madrid-Sevilla-Lisboa. En el 1931, apa-

# bibliografía

JORGE VIGON

## ESTAMPA DE CAPITANES • EL ESPIRITU MILITAR ESPAÑOL

EDICIONES EJERCITO

ESTAMPA DE CAPITANES, EL ESPIRITU MILITAR ESPAÑOL, por Jorge Vigón. un volumen de 335 págs. de 16 x 22 cms. Publicado por Ediciones Ejército.

Ediciones Ejército se dedica a publicar las obras clásicas de la literatura militar. Es sorprendente ver como conservan su lozanía y siguen siendo interesantes. Pero es que, además, estas obras tratan nociones tales como honor, servicio, deber, amor a la patria, con tal amenidad que resultan agradables de leer. Naturalmente debido al tiempo transcurrido presentan ciertos anacronismos (referencias a legislación derogada, modos de vida de las unidades o de las relaciones entre los distintos empleos, referencias al Cuerpo de Suboficiales...). Asimismo encontrará el lector si estas teorías y conceptos que, a pesar de no ser de aplicación, pueden servir para enmarcar el ambiente de la época o servir de referencia.

El presente volumen presenta dos obras, la primera ESTAMPA DE CAPITANES fue publicada por primera vez en el año 1927, la segunda, titulada, Réplica a Alfredo de Vigny, lo fue en 1950. Como es sabido la obra del escritor francés Servidumbre y grandeza de las Armas, ha sido considerada, por muchos y durante mucho tiempo como una especie de evangelio de la profesión militar y como el homenaje de un poeta a la Milicia. En realidad eso no es así ya que aunque la lectura de la obra de De Vigny, es capaz de suscitar estímulos útiles, también puede producir una sensación de inseguridad. Aparte de que España a través de su gloriosa historia ha llegado a crear un espíritu militar propio, y difícilmente comparable con el de otros países, aunque sea nuestra vecina Francia.

ESTAMPA DE CAPITANES, trata de inculcar al joven Capitán la experiencia de los que le precedieron.

En conjunto este volumen sirve para realzar los conceptos tradicionales militares, y su lectura será agradable y de

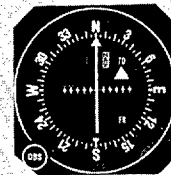
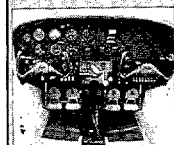
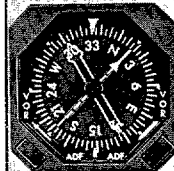
sumo interés para el que ha seguido su vocación militar.

INDICE: ESTAMPA DE CAPITANES. Cap. I. Mandar. Cap. II. El Capitán. Cap. III. El Capitán en sus relaciones con sus subordinados. Cap. IV. Premios y Castigos. Cap. V. ...y para terminar. EL ESPIRITU MILITAR ESPAÑOL. Cap. I. Un libro estimulante. Cap. II. El Ejército de la Restauración. Cap. III. Un oficial francés en el Ejército de la Restauración. Cap. IV. El escritor y sus ideas. Cap. V. Subordinación y obediencia. Cap. VI. La abnegación. Cap. VII. El honor y el deber. Cap. VIII. La moral militar. Cap. IX. Espíritu militar. Cap. X. Servicio y Patria. Cap. XI. El valor. Cap. XII. Humanitarismo, pacifismo y antimilitarismo. Cap. XIII. Romanticismo y milicia. Nota bibliográfica.

MANUAL DEL VUELO INSTRUMENTAL, por W. K. Kershner. Un volumen de 326 págs. de 19 x 26 cms. Publicado por Editorial Paraninfo. Magallanes 25. 28015 Madrid.

Este Manual, traducido al castellano por Ignacio Ortiz Marside, está escrito para los pilotos privados o comerciales que quieran obtener una titulación de vuelo instrumental, o bien a los que poseyéndola quieran ponerse al día. Esta obra aunque de carácter general está más bien dirigida a las avionetas, con un máximo de cuatro plazas, tren retráctil y altas características. Cabe destacar que se

## Manual de VUELO INSTRUMENTAL



W. K. Kershner

PARANINFO

presta mucha atención al control del tráfico aéreo, que es un tema que no suele ser tratado en obras similares con la extensión que se merece. El Autor ha contado para ello con el consejo y las sugerencias del personal experimentado tanto de tierra como de vuelo.

Empieza la obra con una breve descripción de las principales actuaciones del

### RELACION DE OBRAS INGRESADAS ULTIMAMENTE EN LA BIBLIOTECA CENTRAL DEL CUARTEL GENERAL DEL AIRE

- GARCIA MARQUEZ, Gabriel. *El Otoño del Patriarca*. (5.ª ed. Barcelona). Bruguera (1983).
- GRAN, *Gran Enciclopedia de España y América*. Coordinada por José María Javierre. (Sevilla, etc.) Gela, etc., 1983.
- GWYNN-JONES, Terry. *The Air Races. Aviation's Golden Era 1909-1936*. (London) Pelham Books (1983).
- KHALAILI, Kamal. *English Phrasal Verbs in Spanish*. Kamal Khalaili and Blanca Marina. London, etc. Hodder and Stoughton (S.a.: 1983).
- MACHIAVELLI, Niccolo. *El principe*. Edición de Angeles Cardona de Gibert. (5.ª ed. Barcelona) Bruguera (1983).
- MADARIAGA, Salvador de. *Carácter y destino en Europa*. Ingleses, franceses, españoles. Bosquejo de Europa. Arceval y los ingleses. Madrid, Espasa-Calpe, 1980.
- MESENER, Johannes. *El funcionario en la sociedad pluralista*.
- MILLAN PUELLES, Antonio. *Persona humana y justicia social*. 5.ª ed. Madrid, Rialp (1982).
- MILLAN PUELLES, Antonio. *Sobre el hombre y la sociedad*. Prólogo de Juan José Rodríguez Rosado. Madrid, Rialp (1976).
- MOXO Y ORTIZ DE VILLAJOS, Salvador de dir. *La España de los Cinco Reinos (1085-1369)*. (Coordinadores: Salvador de Moxo y Ortiz de Villajos. Miguel Angel Ladero Quesada). Madrid, Rialp (S.a.: 1984).

avión y de sus instrumentos básicos de vuelo. Breve pero suficiente para tener una idea del tema. A continuación se tratan las Ayudas a la Navegación, la Navegación instrumental, las comunicaciones y el Control de Tráfico Aéreo. Muy interesante es la parte que trata de la planificación del vuelo por instrumentos, tratándose los sistemas Meteorológicos, con su planificación correspondiente, las cartas y la planificación de la Navegación. Se estudia con bastante detenimiento el vuelo instrumental, lo mismo antes del despegue, que durante éste, el vuelo de crucero y por fin la aproximación y el aterrizaje instrumentales. Se incluyen unos apéndices en los que se dan un glosario de términos relacionados con el Vuelo Instrumental, una descripción de la guía de aeropuertos e instalaciones. La división del espacio aéreo de EE.UU., las claves de los informes meteorológicos españoles, símbolos principales utilizados en Vuelo Instrumental, y principales abreviaturas utilizadas.

La obra está escrita con mucha claridad y amenidad, complementando sus explicaciones con una gran profusión de figuras, esquemas, diagramas y planos de plena actualidad.

**INDICE:** Introducción. Introducción a la 3.ª Edición. Primera Parte: Actuaciones del avión e instrumentos básicos de vuelo. Segunda Parte: Navegación y comunicaciones. Tercera Parte: Planificación del vuelo por instrumentos. Cuarta Parte: Vuelo Instrumental. Apéndices. Bibliografía. Índice Alfabético.

**ESPAÑA, EUROPA, OCCIDENTE. Una política integrada de seguridad. Un volumen de 182 págs. de 16 x 24 cms. Editado por la Fundación Konrad Adenauer.**

Esta obra, en la que participan autores nacionales y extranjeros de relevante

Bernhard Hagemeyer, Javier Rupérez, Francisco Javier Peña (eds.)

## España, Europa, Occidente Una política integrada de seguridad

Textos de:

J. M. de Areiza	I. Cousseau	A. Arcebo	Castro
Manuel Gómez	Manuel Guzmán		
Antonio Gutiérrez	Gloria Gutiérrez		
Pierre Hameel	Roger Hurley		
Rolf K. Hennrich	Walter Leisner		
Guillermo Medina	Alberto Nájera		
E. José León	J. P. Pérez López		
R. Peri Páez	C. Ramos Pérez		
Antón Rovinsky	José Rupérez		
H. de Scheutville de Termonst			
Antonio Sánchez Gudi			
Michael Vassalli			
Klaus Wittmann			

personalidad, está editada por Bernhard Hagemeyer, Javier Rupérez y Francisco Javier Peña, por encargo de Konrad Adenauer-Stiftung. Trata de estudiar las causas de la crisis actual del mundo occidental, y al mismo tiempo de definir una política de seguridad y defensa.

Históricamente está comprobado que las crisis se producen siempre por la falta de orientación sobre el futuro inmediato. Los Autores centran esa incertidumbre en los valores económicos, aunque también aluden a otros valores, que desde luego no se puede decir que sean secundarios. Los valores morales y espirituales, actualmente vilipendiados y pisoteados, han sido siempre los grandes móviles de la

Humanidad. Sobre todo para España, que siempre se ha movido por esos valores. España es el único país del Mundo, que sólo ha tenido guerras para defender esos valores, fundamentalmente los de tipo religioso.

En el terreno de las doctrinas de seguridad y defensa la crisis actual ha tenido un impacto muy grave y profundo. En efecto el tomar las armas para defender un conjunto de principios en los que se ha dejado de creer, raya en lo imposible. De esta forma la defensa queda reducida a un conjunto de reglas estratégicas que apenas sirven para alimentarse a sí mismas y a los ejércitos que deben ponerlas en práctica. Las opiniones públicas no pueden ser motivadas, sin causa común o ideal que defender. Y esta es la crisis que no existen ni ese ideal ni esa causa común. Ello puede poner incluso en peligro la actual forma de la democracia occidental.

El coloquio internacional, que organizado por la Fundación Konrad Adenauer, tuvo lugar en Madrid, los días 26 a 28 de octubre, trataba de responder a los numerosos interrogantes que se plantea el ciudadano europeo, suponiendo que se pueda hablar de dicha ciudadanía. En este libro se han recogido las intervenciones que tuvieron lugar en dicha reunión.

Puede servir de contraste entre dos experiencias, la de la España aislada y la de una Europa, según parece, participativa y comunitaria.

Los autores de las ponencias, provienen de muy diversos sectores geográficos, ideológicos y profesionales. Sin embargo todos coinciden en concebir la paz como ámbito necesario para la libertad.

**INDICE:** Presentación. 1. Paz y desarme. 2. La defensa en la Europa de la post-guerra. De la Comunidad Europea de Defensa a la OTAN. 3. 1983, un año crítico. ¿La alianza en disolución? ¿Europa versus USA? 4. España en la OTAN. a) Aspectos políticos de la integración. b) Aspectos militares de la integración. 5. Los Autores.

# Y, además, hemos leído...

LUIS SAENZ DE PAZOS

*Nuevamente vamos a ofrecer a nuestros lectores las reseñas de una serie de libros de diferentes temas —y al ser posible agrupados en éstos— que son de indudable interés. Empecemos:*

## II GUERRA MUNDIAL...

Dicen que la Historia del Bomber Command de la RAF está reflejada magníficamente en tres libros solamente; pues bien, "LANCASTER TARGET" de Jack Curris (1) es uno de ellos y tuvo el honor de ser elegido por la BBC-TV para su "The Lancaster Legend" para dar a conocer su actuación sobre Alemania con aquella serie de terribles bombar-

deos sobre Berlín, Hamburgo, Nurenberg, Colonia, etc., en la que cayeron 1.054 hombres de los Escuadrones 12 y 626. En Wickenby hay un monumento conmemorativo. Su autor se retiró de la RAF en 1964 y se dedicó a la defensa civil, pasando después al Urne Defence College en Easingwold.

Y en la caza nos encontramos con "SPITFIRE SAGA" de Roger Henshaw White (2) que con su

avión se incorpora al VIII Ejército en el norte de Africa en la crítica época de 1943 para ayudar a vencer a Rommel; cuando no había "Spitfires" volaba en "Wellingtons"; por eso el libro lleva el subtítulo de "...With a Spell on Wellingtons..."

Nacido en Hendon, al lado del aeródromo, su vocación estaba marcada: la RAF, a pesar de que sus estudios fueron agrícolas. Su narración es la de un combatiente del



aire, especialmente en zonas desérticas, donde obtiene su mayor experiencia, cosechando éxitos y dificultades hasta que llega la paz, pasando por Italia. Retirado, trabaja ahora para Massay Ferguson.

Ahora le toca a los franceses; el primero se debe a la pluma de Bernard Duperier, piloto de caza, el único francés que mandó una escuadrilla de caza británica, titulado "L'ETOILE, LES AILES ET LA COURONNE" (3), que puede considerarse como continuación a "LA VIEILLE EQUIPE" (41-42) y que recoge las experiencias de las Fuerzas Aéreas Francesas libres en Inglaterra. Lo escribe en forma aureolada, pero estimamos que se trata de un reflejo bastante exacto de sus "cuadernos de notas", reviviendo hechos y personajes —éstos cambiados de nombre, según indica el propio autor— acaecidos desde la huida de Francia hasta la incorporación a la RAF (FFL) y las consiguientes acciones de guerra, entremezclados con las impresiones vividas en tierra. Interesante y humano, muy humano, es la narración que titula de una forma algo extraña pero que explica de una bella forma: "Una estrella para guiarnos, alas para volar y una corona para enterrarnos".

El otro es "NORMANDIE-NIEMEN" de Yves Courriere (4); "Un hombre conocido; una aventura ignorada..." dicen en el libro. Nace la idea en Londres, formar una unidad

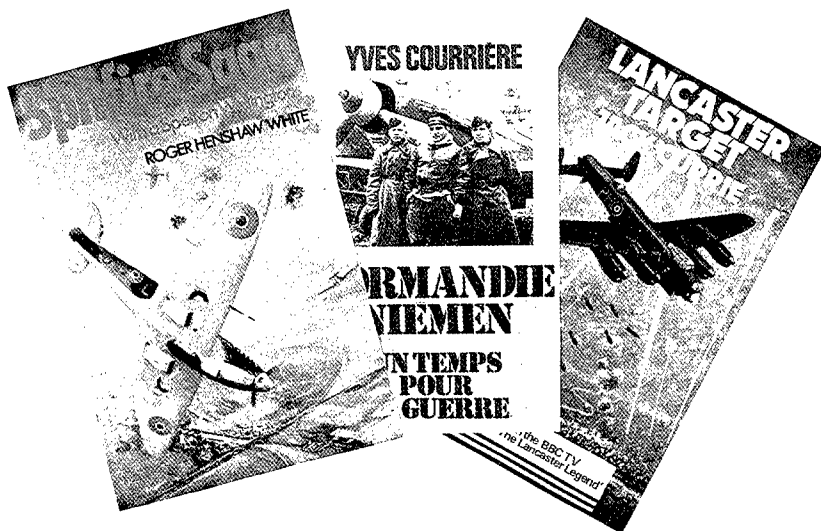
de caza compuesta de franceses libres que combatan al lado de los soviéticos. Y en 1941 un puñado de hombres diseminados por Europa, Africa, Asia y América —que tienen entre 20 y 30 años— se reúnen para la aventura. Si bien es cierto que no es el único libro sobre este tema, sí hemos de decir que es muy completo y detallado —las fotos son interesantes, aunque no demasiadas— y publica la relación de todos los componentes de la Escuadrilla. De los 96 pilotos, 48 cayeron en acción de guerra, y se asegura que los de la N.N. derribaron 273 aviones adversarios. El autor lo es también de muchos libros sobre la guerra de Argelia.

Este otro libro es también de

carácter histórico, pero norteamericano, editado en Inglaterra; evoca una de las hazañas más singulares de la II G.M. Basta su título: "DOOLITTLE'S TOKYO RAIDERS" (5), es suficiente. Su autor, Carroll V. Glines —de una enorme experiencia en el Army Air Corps durante la misma contienda, actualmente editor de "Air Line Pilot"— recoge en este voluminoso volumen la gestación y desarrollo del primer ataque aéreo del Japón que, si bien no fue de resultados aplastantes, sí lo fue moralmente. El efecto que causaron los 16 North American B-25 "Mitchell" fue notable y en este libro se estudia minuciosamente, con detalles técnicos, meteorológicos, personales, etc. Publica numerosas fotografías, entre ellas las de las 16 tripulaciones de los "Mitchell" —del que fueron fabricados 9.815 ejemplares— y otros muchos datos de interés.

### ...Y I GUERRA MUNDIAL

Si retrocedemos ahora en el tiempo podemos saborear "THE FIRST OF THE FEW" de Denis Winter (6) en el que narra las peripecias de los pilotos de caza de la I G.M. —de ambos bandos— desde su duro entrenamiento hasta llegar al preciado puesto de "as"... si el enemigo se lo permite. Es curioso el contenido, pues, además de desarrollar las biografías de los pilotos más destaca-



dos, refleja anécdotas, costumbres, el trabajo de los mecánicos, armado de los aviones, técnicas y tácticas del vuelo, describe el material volante y se ocupa hasta de las mascotas. También analiza psicológicamente a los protagonistas — ¿qué piensan de su misión? — ¿les gusta? — ¿qué piensan de sus camaradas? — ¿qué harán cuando se acabe la guerra? — Y así un largo rosario de preguntas a cual más curiosa o interesante. Esto avala la clase de su autor "Senior history master" de la Forest School en Londres Este. Fotografías históricas excelentes.

### "DOSSIER" BELICO

Pasando a los tiempos modernos, deseamos dar a conocer ahora algunos volúmenes desconocidos "DOSSIER" editados por JP-4 (7) y que se refieren a los siguientes temas:

"B-52", subtítulo "Bombardeo Estratégico": "Mito y realidad", que estudia ese famoso avión pronto a desencadenar una potencia destructiva enorme que, realmente es poco conocido, pero que aquí se desvela ampliamente en 84 páginas y unas 100 fotos en blanco y negro, y color. Cada capítulo es de un autor.

"AVIAZIONE IMBARCATA" también tiene su Subtítulo: "Porta-

aviones y línea de vuelo", y es de análogas páginas e ilustraciones que el anterior. Su contenido está reflejado en el título y analiza desde las diferencias entre los aviones basados en tierra y los embarcados, hasta la vulnerabilidad de los portaaviones, tácticas, estrategia mundial y sus problemas, así como consecuencias y experiencias de acciones reales.

Ligado con el anterior es "MARINA MILITARE", que, normalmente no "entra" en esta sección, pero lo hacemos "entrar" porque en su contenido, además de lo que decimos al principio, se ocupa de los helicópteros embarcados, que colaboran a la defensa y ataque de la flota, como medio utilísimo y moderno.

"DE TERRENTE MISSILISTICO STRATEGICO" es el cuarto volumen de JP-4 que hemos recibido.

En este trabajo se examina la panorámica actual de los misiles estratégicos de las grandes potencias, desde los Estados Unidos a Rusia, pasando por Gran Bretaña, Francia y China.

Tras el discutido paréntesis del "Júpiter" y las ilusiones de los "Polaris" y "Garibaldi", también Italia, pasará a tener bases de lanzamiento de misiles nucleares: los famosos "Cruise", como la prensa no especializada ha rebautizado en su ignorancia a los "Tomahawk", de General Dynamics, que, salvo imprevis-

tos, serán instalados en Comiso.

En este informe se realiza todo lo relativo a dichos misiles que, formando parte de los grandes ingenios balísticos estratégicos, constituyen hasta ahora el mayor poder disuasivo mundial.

Pocos asuntos hay tan candentes y actuales y, por ello, la redacción de JP-4, haciéndose intérprete del interés de sus lectores por el tema, ha preparado este informe, verdaderamente único en su género.

### DICCIONARIO

Terminamos hoy con el "TRANSPRESS-LEXICON LUFTFAHRT" (8) que, como su título indica es un diccionario aeronáutico, profusamente ilustrado — dibujos, gráficos y fotos — pero que no se limita sólo a palabras, sino que incluye compañías aéreas, organizaciones, fábricas, aviadores, etc. y es debido al trabajo de varios autores. Dispone de un índice histórico y en sus 632 páginas se encuentran bastantes cosas interesantes; en cuanto puede arrima el ascua a la sardina germano-soviética, como es lógico dado donde está editado. Sin embargo puede ser útil en muchas ocasiones y para cierto tipo de consultas. ■

## NOTAS

- 1) LANCASTER COMMAND, por Jack Curris.— Goodall Publ. Ltd. 12 Liverpool St. London EC2M785 (1981).
- 2) SPITFIRE SAGA, por Roger Henshaw White.— William Kimber & Co. Ltd. Godolphin House, 22a Queen Anne's Gate, London SW1H94E (1981).
- 3) L'ETOILE, LES AILES ET LA COURONNE, por Bernard Dupier, Edito-Service S.A. Geneve (1981).
- 4) NORMANDIE-NIEMEN, por Yves Courriere, Preses de la Cité, 116 rue du Bac, PARIS 7e (1979).
- 5) DOOLITTLE'S TOKYO RAIDERS, por Carroll V. Glines, Van Nostrand Reinhold Co. Ltd. Molly Millars Lane, Wokingham, Berkshire, RG112P4 (1981).
- 6) THE FIRST OF THE FEW, por Denis Winter, Allen Lane, Penguin Book Ltd., 536 King's Road, London SW100UH (1982).
- 7) JP-4, Ed. A.L.S.R.L. Viale Milton 7, 50129 Firenze (1981).
- 8) TRANSPRESS LEXICON LUFTFAHRT, Transpress — DOR-108-Berlin, Frenzosische Strasse 13/14.

# última página: pasatiempos

## PROBLEMA DEL MES, por MIRUNI

Si a un número se le restan 6 unidades se obtiene un cuadrado perfecto, y si se le suman 19, se obtiene el cuadrado inmediatamente superior al anterior. ¿Cuál es el número?

## SOLUCION AL PROBLEMA DEL MES ANTERIOR

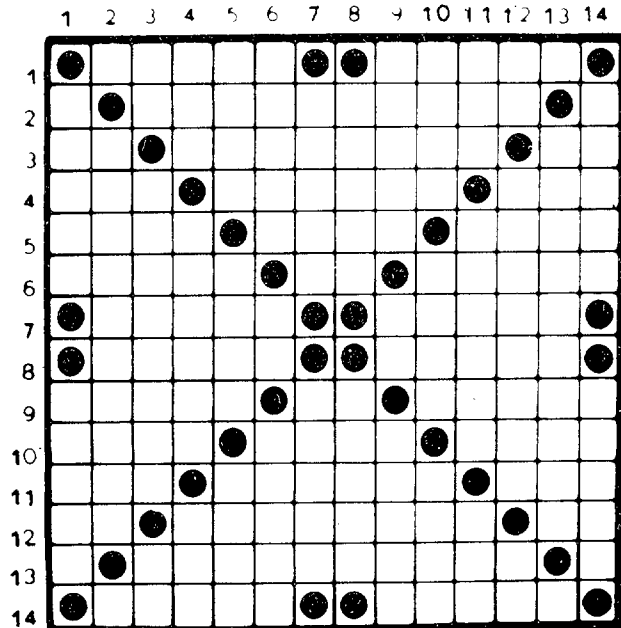
Su padre 42 y su madre 38.  
Siguiendo el texto del problema vemos que:  
 $13 + 1 = 14$ ,  $14 \times 3 = 42$  (edad

padre)  
La edad de la madre la llamaremos X.  
Luego:

$$\frac{42 + X}{2} = 40$$

Resolviendo hallamos  $X = 38$ .

## AEROCRUCIGRAMA 5/85, por EAA.



## SOLUCION AEROCRUCIGRAMA 4/85

1.—Maira. Orión. 2.—A. Flaceplate. S. 3.—RP. citnaltA. Pa. 4.—Era. Córnea. eiC. 5.—Topa. Raes. atpA. 6.—Irise. CS. autiS. 7.—ramrA. aipeS. 8.—Adela. éraUT. 9.—Atara. CR. elorP. 10.—Peso. Caes. Oler. 11.—Rae. Novios. Alí. 12.—Ar. Naranjas. Os. 13.—C. Airtrainer. A. 14.—Fargo. Hound.

**HORIZONTALES:** 1.—Interceptor soviético MiG-9, según la OTAN. Helicóptero Mi-4, según la OTAN. 2.—Matrícula. Nombre del entrenador Aerospace CT.4. Punto cardinal. 3.—País valenciano. Cierta fruta (pl.). Infinitivo. 4.—Desembocadura del río. Al revés, siegan, talan. Comunidad Económica Europea. 5.—Al revés, almacén de granos. Al revés, existas. Helicóptero Mi-1, según la OTAN. 6.—Al revés, de Cerdeña. Consonante. Grupos de cantantes. 7.—Al revés, luché. Muro, tabique. 8.—Golpean insistentemente. Hacer eras. 9.—Interrumpas un trabajo. Vocal repetida. Al revés, sustancia para pintar. 10.—Desafía. Al revés, cierto narcótico. Impele la barca con palas. 11.—Se atreva. Al revés, cierto tetero (pl.). Al revés, apócope nombre OTAN del avión soviético Tu-126. 12.—Air Traffic. Tripulante del "Cuatro Vientos". Reflexivo. 13.—Consonante. Pionero alemán de la Aviación. Número romano. 14.—Casa de campo. Al revés, copiar con papel de calco.

**VERTICALES:** 1.—Dirigir la proa a un punto. Cantar la rana. 2.—Consonante. Torpedero Vickers de los años 30. Matrícula. 3.—Vocal repetida. Pusiste al aire. Nota musical. 4.—Sonido del timbre. Asalto en el camino. Preposición inseparable. 5.—Apócope de grande. Cierta número. Pieza principal de la casa. 6.—Distintas de quienes se habla. Repetido padre. Al revés, azucena. 7.—Roedores. Al revés, borracho. 8.—Conjunto de tres. Elijan una cosa entre varias. 9.—Descendientes directos de los padres. Repetido padre. Patio exterior de algunos templos. 10.—Al revés, de pelo blanco. Perder el equilibrio. Al revés, prenda de abrigo femenina. 11.—Plural de vocal. Aversión, espanto. Moneda argentina. 12.—Consonantes. Interrogalas. Artículo. 12.—Número romano. Puntos de partida y llegada de aviones. Consonante. 14.—Pongas al aire. Avión Tu-104, según la OTAN.

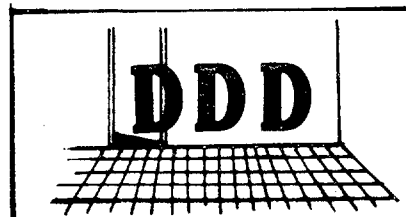
## JEROGLIFICOS, por ESABAG.

SOLUCION: Ven tu solo

¿Vas a despegar?



¿Qué avión volaste?



## AJEDREZ, por SEVE

Núm. 47.—Blancas juegan y ganan.

SOLUCION AL NUM. 46:

1. A7T RxA
2. D6Cj. PxD
- Si R1T, DxPT mate
3. PxPj R1T
4. TxP mate.

