

TRANSFORMACION RADICAL DE LOS SERVICIOS AEREOS CIVILES Y MILITARES

Mil cuatrocientos noventa millones para aeropuertos en cuatro años

Por ANTONIO G. CAVADA

LOS veinte años de gestión del Gobierno de Franco representan para el Ministerio del Aire su vida completa, ya que su creación y la del Ejército del Aire fué establecida por ley en el año 1939.

Sin embargo, la organización definitiva quedó plasmada en otra ley, de 12 de julio de 1940, que estableció asimismo la Jurisdicción Industrial Aeronáutica para fomentar el desarrollo de las industrias de construcción del material aéreo imprescindible para dotar al nuevo Ejército, haciendo que estas Empresas resultaran interesantes para el capital privado.

La dotación de las Unidades de este Ejército se hizo con material construido por nuestra industria, consiguiéndose la fabricación en serie de los aviones necesarios, tanto para la enseñanza como para las Unidades de Caza, Bombardeo y Transporte. También se creó el Instituto Nacional de Técnica Aeronáutica, encargado de normalizar, dirigir e investigar la nueva técnica aludida.

Al mismo tiempo se iniciaron los proyectos y construcción de prototipos de material aéreo totalmente nacionales.

Por ley de 15 de julio del 52, se reorganizó el Arma Aérea, estableciéndose, a efectos operativos, la Aviación de Defensa Aérea, la Aviación Táctica de Cooperación con los Ejércitos de Tierra y Mar y la Aviación de Transporte. Todas ellas fueron dotadas con material de construcción nacional que habíamos conseguido y cuya modernización se ha logrado rápidamente en virtud de los Acuerdos defensivos firmados con Norteamérica en septiembre de 1953, y a las ayudas concedidas como consecuencia de ellas, que han permitido también que podamos disponer ya de Bases Aéreas estratégicas,

de acuerdo con las modalidades más avanzadas de la técnica aérea y dotadas de material de vuelo de características modernas.

En la actualidad están totalmente modernizadas las Escuelas y Centros de Enseñanza imprescindibles para la formación de personal... En este aspecto se debe señalar la creación y el grado de eficacia, conseguido por las Fuerzas Paracaidistas, como se demostró en el África occidental española, donde tuvieron brillante actuación.

Otro servicio de nueva creación es el de Búsqueda y Salvamento, que actúa so-

bre tierra y mar y en estrecha colaboración con los Servicios análogos de otros países, especialmente con los de Francia e Italia, habiéndose obtenido excelentes resultados.

PROGRESOS DE LA AVIACION CIVIL

En el campo de la Aviación Civil es de

países, y al constituirse la Primera Comisión Europea de Aviación Civil en 1956, España ingresa en ella. La segunda reunión de dicha Comisión se celebró en Madrid bajo la presidencia, acordada por unanimidad, de un representante español, don Luis de Azcárraga, director general de Protección de Vuelo del Ministerio del Aire, que, por cierto, acaba de ser reelegido por otros dos años en la Tercera reunión celebrada este mismo mes en Estrasburgo.

En cuanto al Tráfico Aéreo, las cifras correspondientes a 1940—10.463 aeronaves y 80.911 pasajeros—han pasado en 1958 a 125.000 de las primeras y 2.500.000 viajeros, y respecto al transporte de carga, las 720 Tm. del primer año, pasaron a 12.000 Tm. el año último.

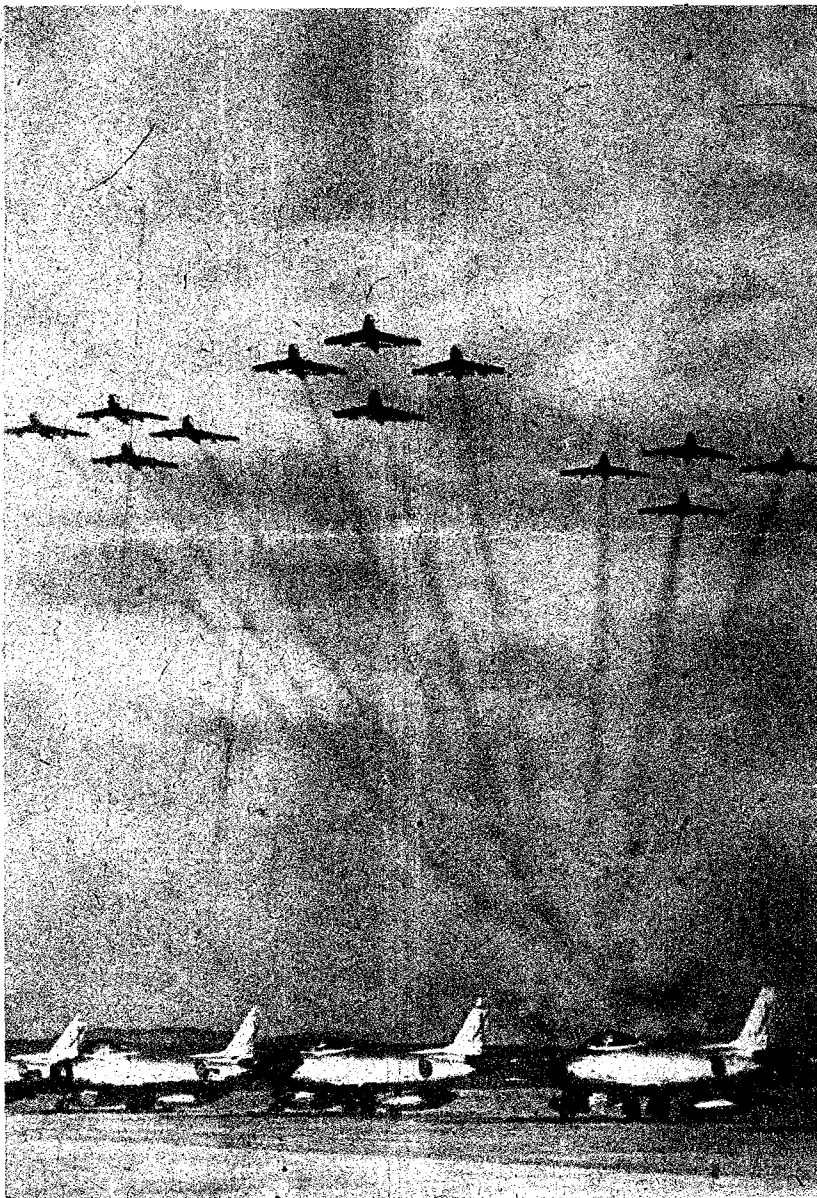
SEISCIENTOS DOCE MILLONES DE PASAJEROS EN 1958

Respecto a la industria internacional del Transporte Aéreo, que en 1940 realizó un tráfico de 15 millones de pasajeros-kilómetro, ha pasado en 1958 a ser de 612 millones. En 1940 existía en España una Compañía de Transporte Aéreo y otra de Fotografía y Fotogrametría Aérea; en la actualidad hay dos Compañías de Transporte público, otras dos de Trabajos Aéreos, ocho de Fotografía y Fotogrametría Aérea y 19 de Propaganda. Además, se han concedido cuatro licencias para explotar servicios de tráfico aéreo irregular y privado. En estas actividades deben señalarse los trabajos aplicados a la agricultura, que no existían en 1940, y que en 1958 realizaron una labor de fumigación de 150.000 hectáreas, principalmente sobre montes de encina y pino, sobre cultivos de olivo, algodón y diversos cereales.

Las líneas aéreas que actualmente tocan en nuestros aeropuertos son 40 de tráfico regular y 60 de tráfico irregular; o sea, un total de 100 líneas extranjeras.

LA AVIACION DEPORTIVA

En Aviación Deportiva, de seis Aero Clubs que existían en 1940, con actividad de vuelo, casi nula, se ha pasado a 22 Aero Clubs con cerca de 20.000 horas de vuelo en el año último. En Vuelos sin Motor, de dos Escuelas y 310 horas de vuelo en 1940, se ha pasado a cuatro Escuelas con 5.000 horas en 1958: y en Ae-



Formación de aviones de caza a reacción.

tal importancia el progreso conseguido, que bastará exponer unos cuantos datos estadísticos para recordarlo así. Los agruparemos en sus tres aspectos de Política y Tráfico Aéreo, Seguridad y Protección de Vuelo y Plan Nacional de Aeropuertos.

En Política Aérea, ingresada España en la Organización de Aviación Civil Internacional, con motivo de la Convención de Chicago en 1944, fué dada de baja en 1946, a consecuencia del aislamiento político con que fuimos bloqueados, hasta que, por último, fué readmitida en 1950. Se han firmado Convenios aéreos con 23



Avión "Azor" de transporte (prototipo nacional).

(Continuación.)

romodelismo, donde se ha creado todo, existen 102 Escuelas, por las que han pasado el año último 27.439 alumnos.

La Seguridad y Protección de Vuelo es otro de los aspectos donde la evolución de nuestro país ha sido extraordinaria en estos veinte años, lo mismo que en el resto del mundo, porque la transformación radical de dicho servicio fué consecuencia directa de la última guerra mundial.

"CARRETERAS AEREAS"

El aumento de tráfico aéreo, hizo necesario establecer las "carreteras aéreas", adoptando los procedimientos de navegación más modernos, ya en servicio en otras naciones.

La importancia de este propósito motivó la creación de la Dirección General de Protección de Vuelo en 1942. Este organismo atiende a la red nacional de navegación y de control de tráfico aéreo, al Servicio Meteorológico Nacional y a la instalación de equipos de protección de vuelo, ayudas de aterrizaje, balizamiento de pista, torre de control, energía eléctrica y comunicaciones en los aeropuertos nacionales.

Abandonados ya internacionalmente los sistemas de onda larga, en los nuevos sistemas de navegación, se emplean los de muy alta frecuencia, apoyados en radiofaros omnidireccionales (VOR), que emanan haces de orientación en todas direcciones. Se han establecido dieciocho estaciones de este tipo a lo largo de las rutas controladas (carreteras aéreas), que sirven de base para el control total del tráfico aéreo y para la seguridad del vuelo

sobre el territorio español. Estas rutas son de Lisboa-Madrid-Barcelona-Marsella y la de Burdeos-Madrid-Sevilla-Africa. Se han creado también centros de control de tráfico aéreo en Madrid, Barcelona, Sevilla y Las Palmas, y estaciones de radioondas en Madrid, La Coruña, Palma de Mallorca y Tenerife. En el área de Madrid fué instalado un equipo radar para vigilancia, seguridad y regularidad de los vuelos en dicha área y sistemas ILS de aterrizaje con mala visibilidad en Madrid y Barcelona. Se dispone asimismo de luces de alba intensidad para la aproximación de varios aeropuertos, así como de una red de teletipos para las comunicaciones de meteorología y control de tráfico, con más de 50 estaciones; otra red facsímil para el Servicio Meteorológico, y otra de detección de parásitos atmosféricos para situación de zonas tormentosas. Al mismo tiempo se han establecido centros emisores separados de los aeropuertos y se ha hecho el calizamiento de las pistas de aeropuertos. Además, éstos han sido provistos de centrales eléctricas que les aseguran este servicio.

OTROS DATOS INTERESANTES

Este programa, realizado en su mayor parte, está todavía en ejecución y ha sido posible mediante la ayuda americana, dirigida principalmente al desarrollo de las rutas aéreas y de los centros de control de tráfico aéreo, así como a la formación técnica del personal necesario. El resto del plan se ha hecho con los presupuestos del Ministerio y se continuará con los cré-

ditos asignados en el Plan Nacional de Aeropuertos aprobado por el Gobierno, en el que se tiene en cuenta la utilización de los aviones a reacción en el campo comercial, que exige una mayor seguridad y rapidez en las maniobras de los aeropuertos.

El coste de la red de Protección de Vuelo en 1942 podía estimarse en unos 30 millones de pesetas; el de la red actual puede calcularse en 800 millones. Cuando termine su instalación, con el programa de ayuda americana y la Red Nacional de Aeropuertos tendrá un valor de 1.300 millones.

En 1942 trabajaban en los servicios de Protección de Vuelo 200 personas; hoy son 1.800, y cuando se termine la red, llegarán a 2.500. El número de servicios (aterri-zaje, despegues y sobrevuelos) diarios en 1942 fué de 80; actualmente pueden estimarse en 900.

Por último, diremos que en el año 1942 únicamente se empleaban 60 equipos de radio de onda media y onda corta, tanto para las comunicaciones de punto a punto como para las de tierra-aire. Actualmente el número de emisores de radio empleados principalmente para las comunicaciones tierra-aire es superior a 400; las comunicaciones de punto a punto se llevan por teletipo, que forman una red de 200.

PLAN NACIONAL DE AEROPUERTOS.

En cuanto al Plan Nacional de Aeropuertos aprobado por el Gobierno a finales del año pasado, debe hacerse notar que el Ministerio del Aire fué atendiendo a la construcción de aeropuertos con los

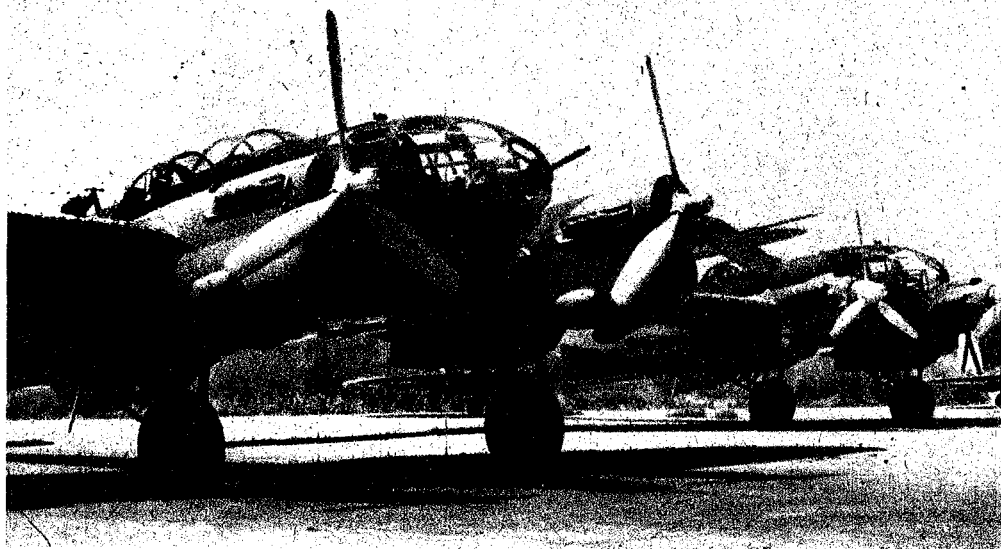
créditos destinados a obras de primer tabecimiento, pero con un ritmo lento, motivado por la necesidad de atender también al Ejército del Aire, creado bajo directrices nuevas.

Estas circunstancias y la necesidad de facilitar el tráfico aéreo internacional para evitar el desvío hacia otros países de la corriente que buscaba el nuestro, tanto por su situación geográfica como por la demanda del turismo, han mantenido a los Organismos del Ministerio del Aire en una continua tensión para ir atendiendo, aunque en precario muchas veces, las necesidades más apremiantes e imprescindibles, y esa labor se ha completado con la apertura al tráfico civil de aeródromos y bases militares, con aportación económica de entidades y organismos provinciales y locales cuando así lo decidieron. Así, pues, los nueve aeropuertos habilitados al tráfico aéreo civil en 1940 se han convertido en los treinta y ocho que tenemos en la actualidad.

Por otra parte, la necesidad de dar solución al problema sobre otras bases, ya que los Convenios internacionales que tenemos firmados obligan a preparar los aeropuertos en ciertas condiciones, sobre todo con vistas a la próxima utilización de aviones reactores en el tráfico aéreo comercial, ha dado lugar a la redacción de un estudio ya elevado al Gobierno y aprobado en su primera fase. En ella figura la terminación en un plazo de cuatro años de los siguientes aeropuertos: Madrid, Barcelona, Palma de Mallorca, Las Palmas, Málaga, Ceuta y Melilla, por un importe total de mil cuatrocientos noventa millones de pesetas, incluidas las obras de construcción y las instalaciones.

La ley sobre el Plan indicado fué aprobada por las Cortes en su última sesión del año pasado y su aspecto fundamental es el de crear la Junta Nacional de Aeropuertos, encargada de la gestión planificadora económica y administrativa de aeropuertos, con carácter autónomo, pero dependiente del Ministerio del Aire. Los aeropuertos incluidos en esta primera fase son aquellos que se presentan como rentables en los estudios previos, si bien los ingresos totales considerados en el proyecto incluidos los directos, indirectos e invisibles, alcanzan la cifra de quince mil millones de pesetas para el año 1968.

A. G. C.



Aviones de bombardeo de fabricación nacional.



Helicóptero de la unidad de salvamento.



Formación de caza-bombarderos de fabricación nacional.