

## EL TRANSPORTE AÉREO ESPAÑOL

POR FERNANDO JUSTE FERNÁNDEZ

Debido a la situación geográfica de la península Ibérica y dado los acontecimientos políticos que se han desarrollado durante los últimos años, especialmente a partir de los años de la segunda mitad de la década de los años ochenta.

Siendo España miembro de las instituciones europeas —OTAN—, Comunidad Económica Europea, Unión Europea Occidental, Organización para la Seguridad y Cooperación en Europa y firmado el Acuerdo SUPCA (*Support Coordination Agreement*), en cuyo contenido se contempla la utilización de las instalaciones necesarias para la recepción, de personal y material constituyendo un gran centro de apoyo logístico de los integrantes en la Alianza. Hoy este Acuerdo consistirá en apoyar cualquier operación, incluso el refuerzo dentro de Europa.

La política de defensa ya no se puede reducir al mantenimiento de soberanía nacional, en la actualidad hay que tener presente a nuevas misiones de paz, humanitarias, de control, etc.

Estas misiones necesitarán en la mayoría de los casos situar personal y material en aquellos lugares que los intereses estratégicos de cualquiera de los Estados que integran la Alianza, lo requieran, para realizarlo es necesario un sistema de transporte aéreo (es el tratado en este capítulo) capaz de realizar la misión. Este medio de transporte, el más moderno y que a su vez ha experimentado un espectacular desarrollo debido a los avances tecnológicos.

No olvidemos que la primera ocasión en la que se hizo patente la trascendencia de disponer de este medio de transporte al servicio de las operaciones militares en momentos en que la rapidez en la intervención puede ser un factor decisivo, fue sin duda el puente aéreo del Estrecho (Tetuán-Sevilla) en el año 1936, al iniciarse la guerra civil española.

Durante la Segunda Guerra Mundial el transporte por aire inició su desarrollo, alcanzando un nivel de medios, organización y eficacia considerables. Terminada la Segunda Guerra Mundial los numerosos conflictos locales (Berlín, Corea, Indochina, el Congo, Vietnam, etc.), la situación en Europa donde las dos grandes bloques se enfrentaron directamente, y la necesidad de desarrollar las comunicaciones aéreas civiles crearon un complejo de intereses que aun están impulsando notabilísimamente el transporte aéreo y, concretamente, el transporte aéreo militar.

Las características del transporte aéreo, se derivan fundamentalmente del elemento o ambiente (aire) en que actúa y de los medios (aeronaves) que emplea. Entre aquellos, podemos señalar como específicos o más adecuados las siguientes: «positivas». La movilidad de sus medios, que pueden ser concentrados fácilmente y actuar con plena eficacia y rendimiento desde lugares muy alejados. La flexibilidad para realizar cualquier operación de transporte sea de personal (tropas, pasaje y heridos) o material (equipos, vehículos y repuestos) sólo con fáciles y rápidas adaptaciones de los compartimentos, de carga. La libertad de movimientos, al independizarse de caminos rígidos y su capacidad para salvar obstáculos naturales con entera facilidad.

«Negativas». La vulnerabilidad de los medios aéreos. La escasez de medios provocada en parte por su elevado costo. La limitada capacidad de los aviones, sobre todo si se compara con algunos de los otros medios de transporte (ferrocarril y marítimo). Y por último, aunque hoy día prácticamente superada, la dependencia de las condiciones meteorológicas.

Para poder obtener del transporte aéreo el máximo rendimiento, sacando el mayor provecho de sus ventajas y soslayando sus inconvenientes debe emplearse de acuerdo con los siguientes criterios:

- Disponer de medios adecuados. Situar todos los medios bajo un solo mando o control centralizado y por último recurrir al transporte aéreo cuando sea necesario. Teniendo en cuenta la urgencia, que puede convertirse en necesidad, y la economía notoriamente evidente en muchos casos. Cuando mayores son las distancias más ventaja para el transporte aéreo.

- Para llevar a cabo el transporte aéreo y teniendo en cuenta las tres áreas en que se divide el trabajo objeto de estas conclusiones, vamos a indicar las incidencias de cada una.
- En cuanto al transporte en sí, (los medios) dada la evolución de esta actividad y teniendo en cuenta que España sería utilizada como base receptora, los aviones nos llegarían de fuera casi en su totalidad por lo que esto no ofrecería mayores complicaciones.
- En lo relativo al espacio aéreo al estar España integrada en las organizaciones internacionales, Organización a Nivel de Estados de la Aviación Civi, Cooperación Inter Compañías Aéreas (IATA), etc. cuyas normas regulan el control del tráfico aéreo, ante el que habría que recurrir, en su momento, si se proveyera una saturación del tráfico, cosa no probable, para reservar determinadas rutas en tiempo y altitudes o conseguir ciertas prioridades (TWR).
- En cuanto al empleo de este transporte partiendo de España hacia el resto de Europa, en circunstancias muy excepcionales, ya que habría que tener en cuenta que en distancias medias, el ferrocarril de alta velocidad jugará un papel muy importante en estas comunicaciones, sin olvidar la saturación existente en el espacio aéreo europeo.
- Y por último en cuanto al tercer capítulo, aeropuertos, bases aéreas, el actual despliegue sobre el territorio nacional y estar dotados para completar la rapidez característica de este medio de transporte, no originaría problemas previa adaptación de algunos órganos ya existentes para operaciones muy concretas.

Donde habrá que hacer un estudio, es de las conversiones de los medios de superficie con los terminales aéreos, para la debida evacuación del personal y material recibido.

Por otra parte la relativa proximidad, en tiempos, de los distintos aeropuertos-bases aéreas facilitarán las operaciones que hubiera que llevar a cabo.

Se adjuntan las figuras 1 a 13 de los aeropuertos y bases aéreas españolas, de posible utilización, no obstante en casos especiales podrían utilizarse el resto de las existentes en la actualidad.

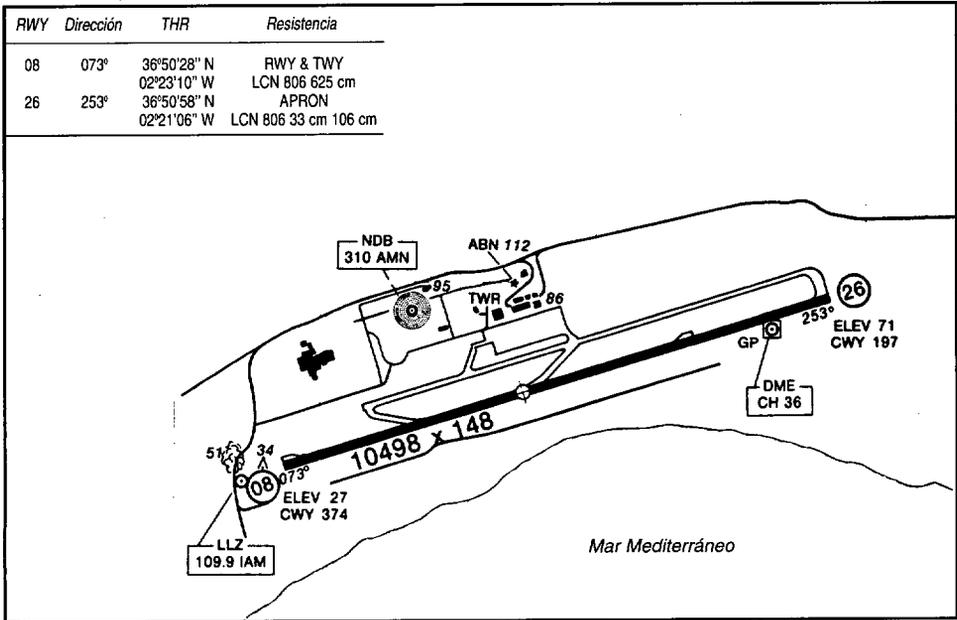


Figura 1.—Plano del aeródromo de Almería.

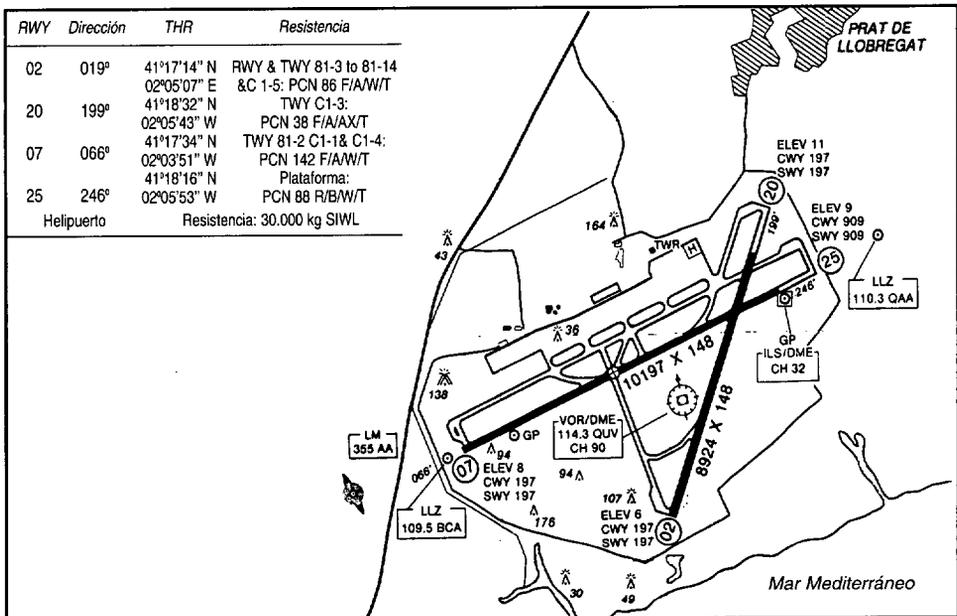


Figura 2.—Plano del aeródromo de Barcelona.

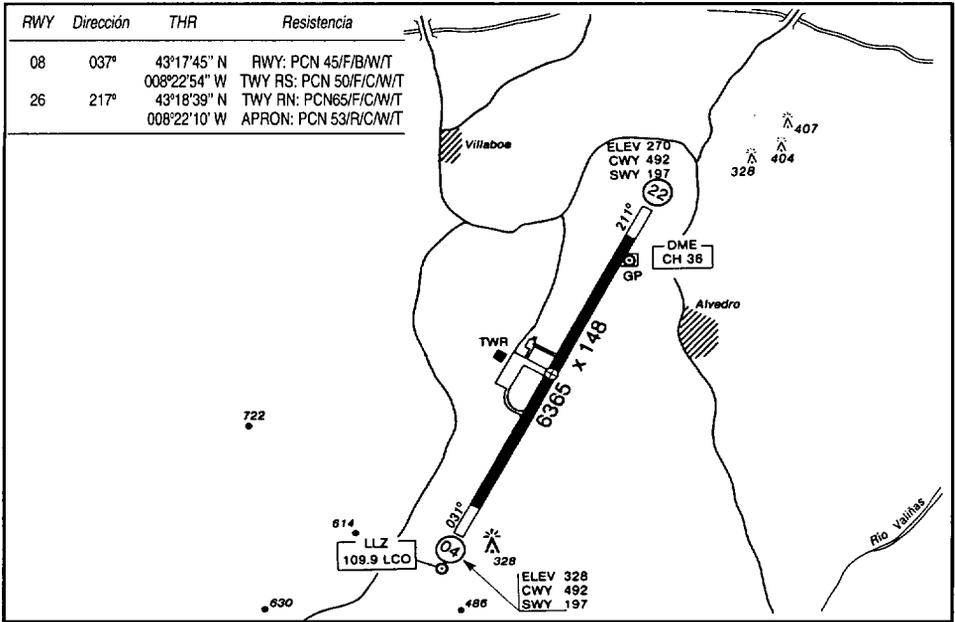


Figura 3.—Plano del aeródromo de La Coruña.

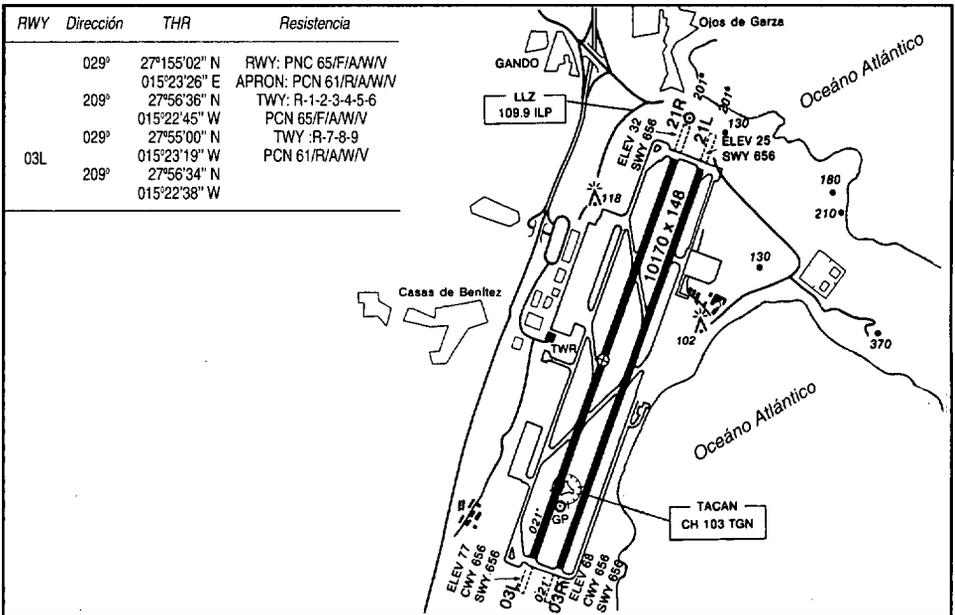


Figura 4.—Plano del aeródromo de Gran Canaria.

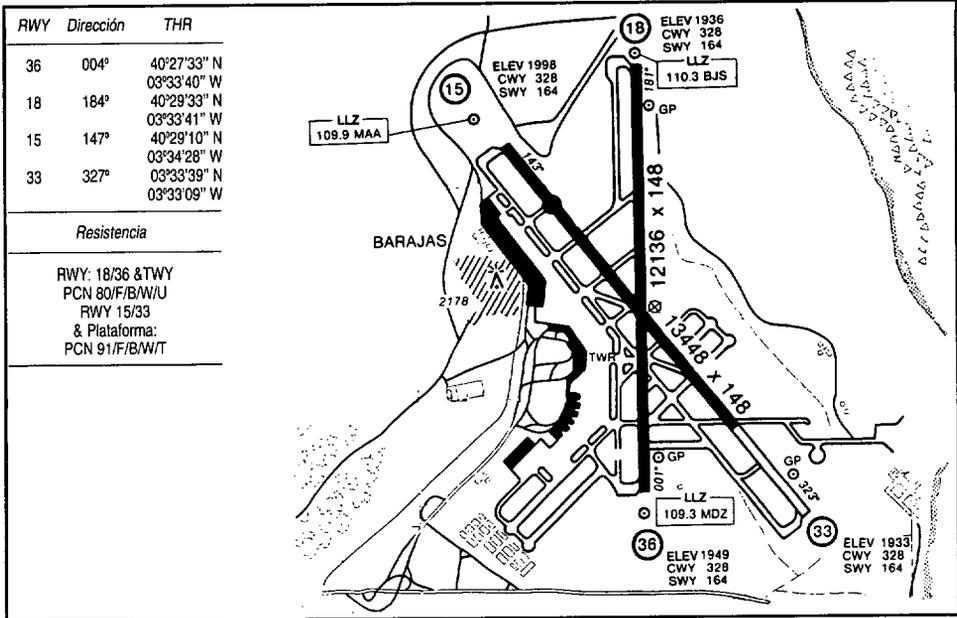


Figura 5.—Plano del aeródromo de Madrid/Barajas.

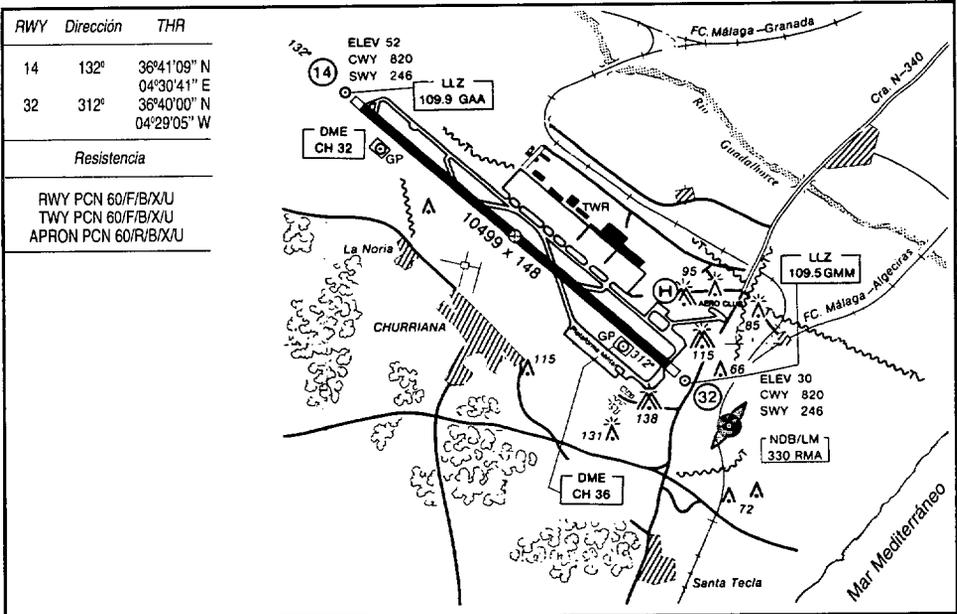


Figura 6.—Plano del aeródromo de Málaga.

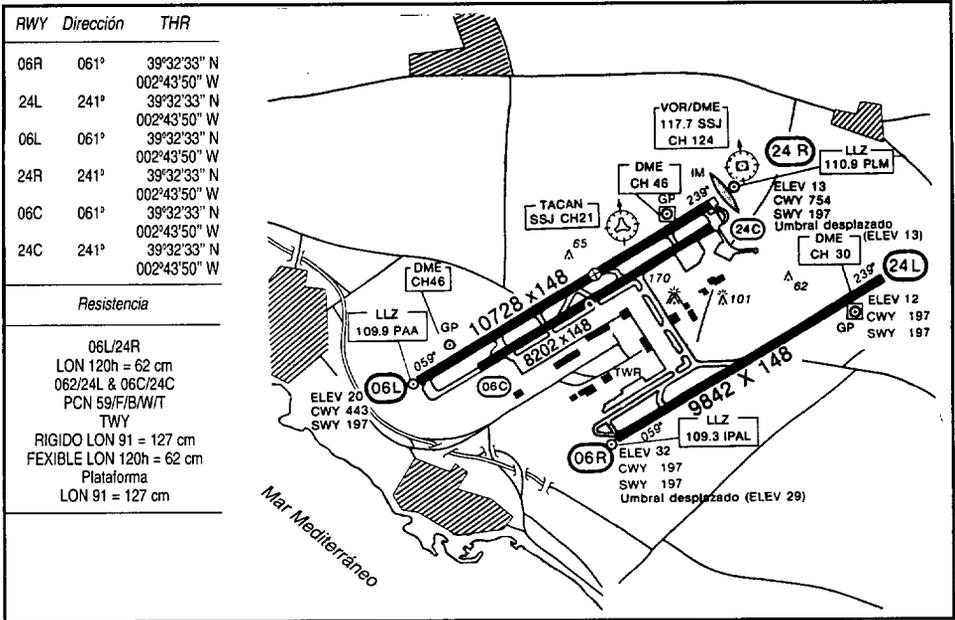


Figura 7.—Plano del aeródromo de Palma de Mallorca.

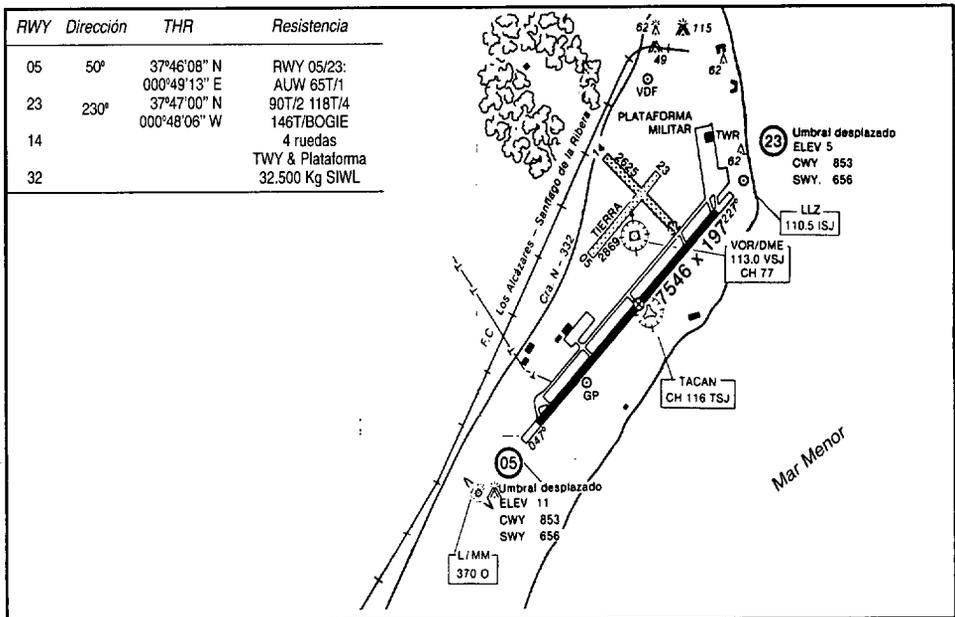


Figura 8.—Plano del aeródromo de Murcia/San Javier.

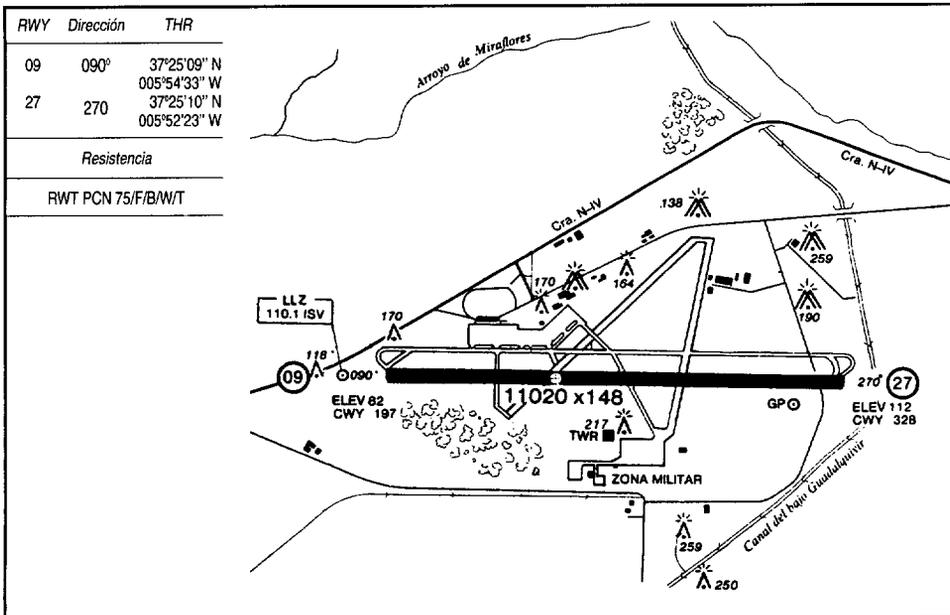


Figura 9.—Plano del aeródromo de Sevilla/San Pablo.

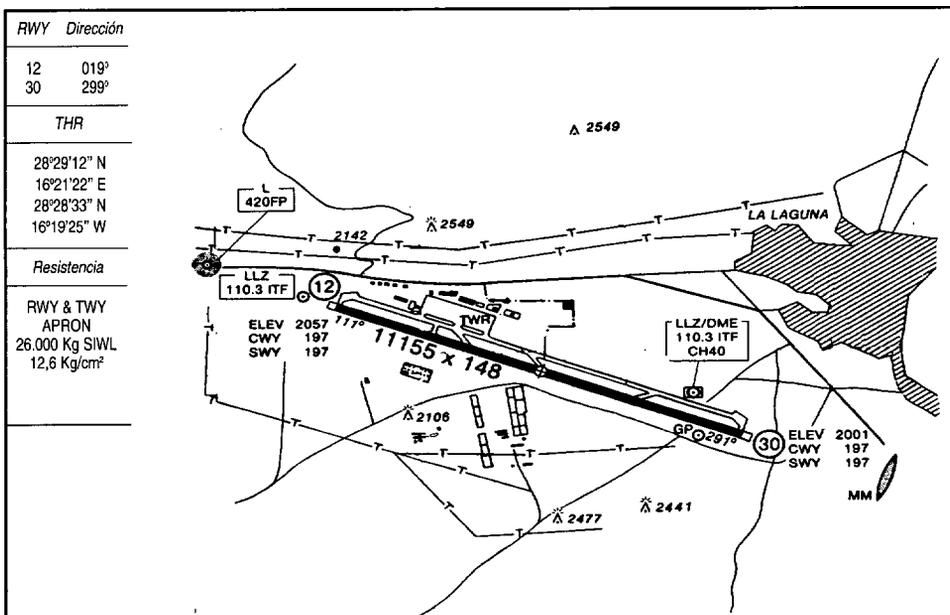


Figura 10.—Plano del aeródromo de Tenerife Norte.

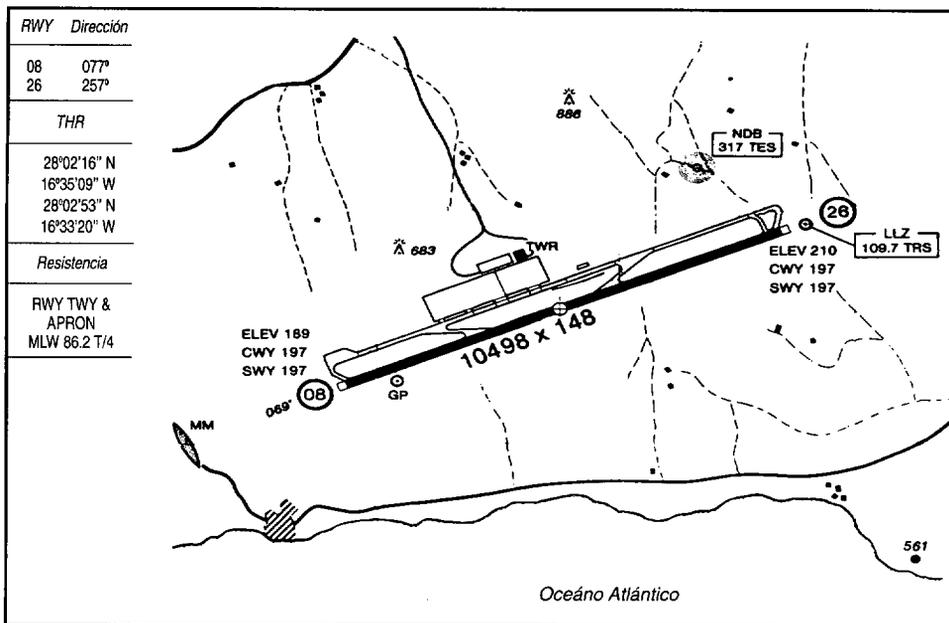


Figura 11.—Plano del aeródromo de Tenerife Sur.

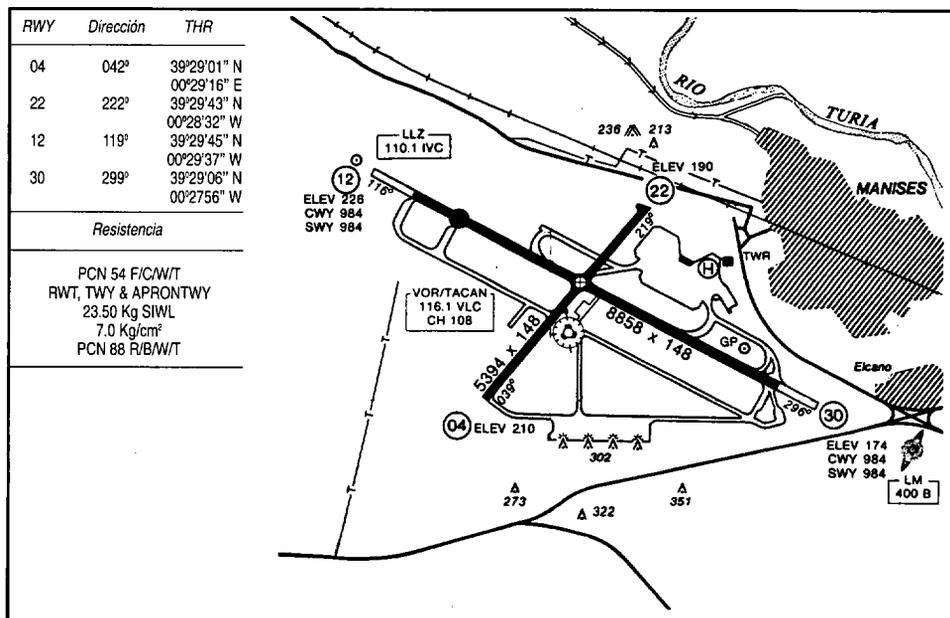


Figura 12.—Plano del aeródromo de Valencia.

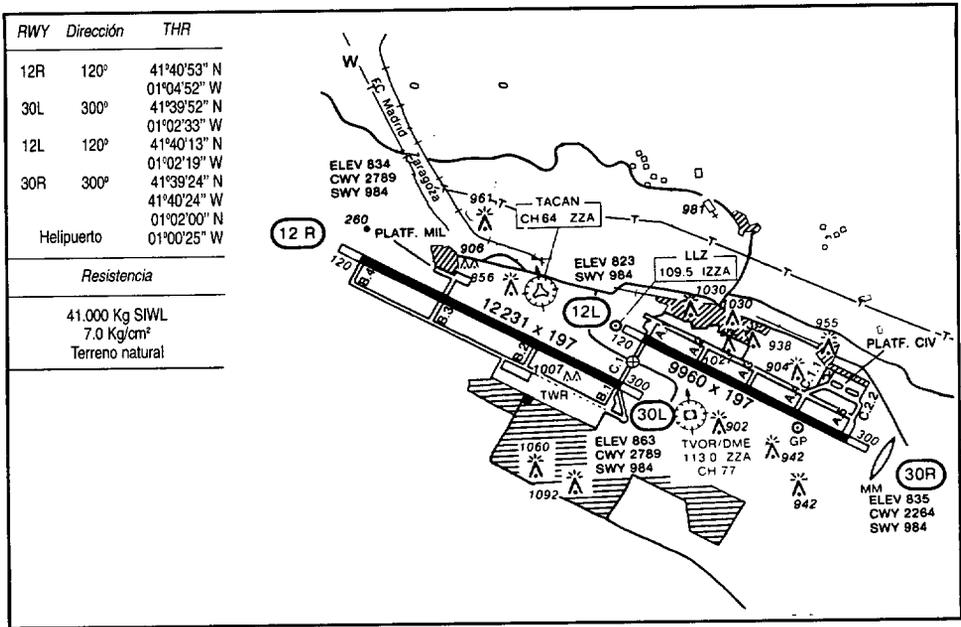


Figura 13.—Plano del aeródromo de Zaragoza.