

# EL EJÉRCITO DEL AIRE EN LA GUERRA DE SIDI IFNI: IMPREVISIÓN, IMPROVISACIÓN, PENURIA Y VALOR

Marcelino Sempere Doménech  
Doctor en Historia por la Universidad de Murcia

## Introducción

En África la aviación constituía una valiosa herramienta para el control del territorio, los aviones permitían desplazarse con rapidez por unos parajes de difícil tránsito, siendo muy eficaces para controlar los grupos nómadas, además, en los territorios del África Occidental Española (AOE) existía una larga tradición de presencia aérea, ya que el desarrollo de la aviación española coincidió con la Guerra de Marruecos. Por otro lado, la aviación tenía un papel cada vez mayor en la resolución de las guerras, por todo ello el Ejército del Aire (EdA) tuvo un papel muy destacado en el conflicto de Ifni-Sahara de 1957-58.

Este conflicto es en general poco conocido, pero despierta mucho interés en el ámbito aeronáutico español. Además la aviación merece capítulos específicos en las obras relativas a esta guerra, aunque sólo encontramos una monografía sobre ella, escrita por el Coronel Emilio Herrera Alonso<sup>1</sup>. En esta guerra se produjo además el bautismo de fuego de los paracaidistas, aspecto que ha sido tratado tanto desde el punto de vista del Ejército de Tierra<sup>2</sup>, como también desde el de los paracaidistas del EdA<sup>3</sup>. Hay que destacar también, la obra de José Belles Gasula<sup>4</sup>, que tiene un amplio capítulo dedicado a la aviación y sobre todo la de Mariano Fernández-Aceytuno<sup>5</sup>, que es una obra de referencia básica para este conflicto.

Con el presente artículo no pretendemos hacer un recorrido sobre las acciones aéreas, sino analizar los condicionantes en que se realizaron y sus resultados. Para ello vamos a centrarnos en la documentación sobre Ifni disponible en el Archivo Histórico del Ejército del

---

<sup>1</sup> HERRERA ALONSO, Emilio: "Aire, agua, arena y fuego", *Cuadernos de Historia Militar nº 1*, Valladolid, Quirón, 2002.

<sup>2</sup> FRIAS O'VALLE, José: *Así nació la Brigada Paracaidista*, Madrid, Edición del autor, 1987.

<sup>3</sup> BOURDON, Carlos y Francisco VELA, *Paracaidistas en acción: un repaso por la historia, uniformes y emblemas de la Escuadrilla Paracaidista del Ejército del Aire*, Madrid: Fundación don Rodrigo, 2000.

<sup>4</sup> BELLES GASULLA, José: *Cabo Jubi-58: memorias de un teniente de infantería en la campaña Ifni-Sahara*, Madrid: Ministerio de Defensa (Colección Adalid nº 28), 1990.

<sup>5</sup> FERNÁNDEZ-ACEYTUNO, Mariano: *Ifni y Sáhara una encrucijada en la historia de España*, Dueñas, Simanca Ediciones, 2001.

Aire (AHEA) la cual fue desclasificada hace una década. Queremos dar una visión nueva, abordando una serie de problemas que apenas se apuntan en la bibliografía anterior, más centrada en la descripción de las operaciones aéreas y que suele obviar el trasfondo de las mismas. También han sido importantes las fuentes orales, pues los testimonios de los excombatientes aportaron la idea básica de este artículo, ya que tras la imagen inicial que daba la aviación, se escondía la realidad de una fuerza aérea aquejada de serias deficiencias.

## **2.- La situación previa a la guerra**

El conflicto de Sidi Ifni vino precedido por una serie de incidentes, lo que motivo que tanto el gobierno militar de la zona, como Presidencia del Gobierno se alertaran, solicitando refuerzos aéreos, sobre todo con fines disuasorios, a lo que el EdA respondió con evasivas, e incluso con abierto desdén. Así, en diciembre de 1955 el Gobernador del AOE solicitaba que el EdA destinase unidades aéreas específicas a ese territorio, pues la rotación del personal implicaba trastornos por los diferentes puntos de vista entre el personal destinado en África y el procedente de Canarias<sup>6</sup>, base de apoyo del AOE. En su respuesta el Ministro del Aire no accede a lo solicitado, alegando que ello tendría una serie de repercusiones negativas sobre todo económicas, ofertando el destacar unidades en prácticas<sup>7</sup>. A pesar de ello, Presidencia del Gobierno acepta esta solución, urgiendo no obstante su puesta en práctica, pues es necesario reforzar la presencia española en la zona, aunque tarda tres meses en contestar a la oferta del Ministro del Aire<sup>8</sup>, por lo que no se tomaran las primeras medidas hasta el 11 de abril<sup>9</sup>. Es patente por tanto, que existe una gran demora en la toma de decisiones, además de una clara divergencia de criterio. Como consecuencia se destacaron en prácticas varios bombarderos Heinkel 111, pero en mayo de ese año, apenas un mes después, el Gobernador del AOE solicitaba el retiro de esta unidad, debido a las graves dificultades técnicas y de mantenimiento que sufrían los aviones en su operación, sobre todo a causa de las precarias condiciones de los campos de vuelo. A fin de paliar la situación, se solicitaba a su vez que se

---

<sup>6</sup> Oficio número 9541 de fecha 6 de diciembre de 1955 de Presidencia del Gobierno al Ministro del Aire, AHEA A-13002

<sup>7</sup> Oficio de fecha 29 de diciembre de 1955 del Ministro del Aire al Señor Ministro Subsecretario de la Presidencia del Gobierno, AHEA A-13002.

<sup>8</sup> Oficio número 2359 de fecha 20 de marzo de 1956 de Presidencia del Gobierno al Ministro del Aire, AHEA A-13002

<sup>9</sup> Oficio de fecha 11 de abril de 1956 del Ministro del Aire al Señor Ministro Subsecretario de la Presidencia del Gobierno, AHEA A-13002.

armaran los aviones de transporte<sup>10</sup>. El Ejército del Aire aceptó lo propuesto por el gobierno del AOE<sup>11</sup>, quedando como únicas fuerzas aéreas en el territorio 2 bombarderos B-2I (versión española del Heinkel 111) y 4 transportes T-2 (Junkers 52) apoyados por 6 T-2 y 6 B-2I de la Base Aérea de Gando en Gran Canaria<sup>12</sup>.

Mientras tanto la situación en el AOE se iba deteriorando, lo que motivó la emisión de una serie de instrucciones reservadas de la Alta Comisaría de España en Marruecos, en las que se prohibía a los militares hablar de política con los marroquíes, a la vez que se les exigía extremar la cortesía con los mismos<sup>13</sup>. La actitud de las autoridades militares tenía como fin eludir las conversaciones políticas, intensificar la instrucción y mantener un trato exquisito con los marroquíes. Como vemos se está en una situación expectante, no carente de un cierto paternalismo colonialista hacia los marroquíes<sup>14</sup>.

Los informes de inteligencia sobre la creación del Ejército de Liberación y sus movimientos, tendrán sobre todo origen francés, solicitando el gobierno del AOE acciones diplomáticas sobre Marruecos<sup>15</sup>. A la vez se van a producir una serie de sobrevuelos de aviones franceses sobre territorios de soberanía española, ante los que se responde diplomáticamente, sin que conste que se hayan efectuado interceptaciones por parte de aviones españoles, entre otras cosas porque se carecía de aviones de caza y una red de alerta y control en el AOE. Ante los requerimientos españoles, el agregado aéreo francés se deshará en disculpas<sup>16</sup>. Esta situación refleja la debilidad de las fuerzas aéreas españolas en la zona y la desconfianza de los militares franceses ante la actitud del gobierno español.

También ha quedado reflejada la desconfianza ante la presencia de extranjeros en la zona, advirtiéndolo al Ministro del Aire sobre la inconveniencia de su estancia en Villa Cisneros, pues se estaba desarmando a unas partidas del Ejército de Liberación, por ello

---

<sup>10</sup> Oficio número 4208 de fecha 22 de mayo de 1956 de Presidencia del Gobierno al Ministro del Aire, AHEA A-13002.

<sup>11</sup> Nota número 1058 de fecha 29 de mayo de 1956 para el Ministro del Aire del Secretario General del Aire, AHEA A-13002.

<sup>12</sup> Estadillo de material volante en agosto de 1957, AHEA A-13669.

<sup>13</sup> Nota para el Excmo. Sr. General Jefe de la Zona Aérea de Marruecos, copia del escrito de fecha 16 de abril de 1956 de la Alta Comisaría de España en Marruecos, AHEA A-13002.

<sup>14</sup> Ibidem.

<sup>15</sup> Oficio número 641 de fecha 25 de enero de 1957 del Director General de Plazas y Provincias Africanas a la Presidencia del Gobierno, AHEA A-13002.

<sup>16</sup> Expediente de la Secretaria General del Ministerio del Aire sobre “Actividad aérea extranjera. Franceses”, AHEA A-13002.

causó alarma la llegada a esta ciudad de mister Antonio Urizar, jefe de la ayuda americana a la aviación civil española<sup>17</sup>.

En cuanto a los hechos de fuerza, según testimonio del Teniente Ángel Palomares, en febrero de 1957 se sofocó una rebelión que pretendía pasar a cuchillo a la guarnición de Sidi Ifni, así como a la población europea, por lo que se realizó una demostración de fuerza con lanzamiento de paracaidistas en Ercunt al sur de Marruecos<sup>18</sup>. El 11 de agosto se produjeron dos agresiones armadas, una sobre una patrulla de la policía indígena, y otra sobre un equipo de transmisiones<sup>19</sup>. Esos ataques fueron prevenidos por el general francés Bourgoud al general Zamalloa, así como por informes procedentes del sur de Marruecos, señalando como fecha de ataque entre el 8 y el 10 de agosto<sup>20</sup>. Pero con fecha 8 de agosto se informaba desde la Gobernación del AOE, que tanto en el Sahara como en Ifni reinaba la tranquilidad y no había signos de un ataque inminente, a pesar de haberse incendiado un depósito de gasolina<sup>21</sup>. El 16 de agosto fue atacada una compañía de la Legión y en septiembre se internó una partida hasta Tiliuín. En octubre se hace huir a otra partida, recibándose noticias el 22 de noviembre de que se está armando a campesinos marroquíes, como colofón el 23 de noviembre se produce al asalto general al territorio de Ifni<sup>22</sup>.

Una vez abiertas las hostilidades la aviación tendrá un papel destacado, pues dadas las características del territorio, la comunicación aérea era la más factible, además el poder aéreo era el único que podía penetrar sobre un área dominada por el enemigo. Por ello se organizará un puente aéreo entre la península, las islas Canarias y los territorios del AOE. Para este enlace aéreo se utilizaran sobre todo los T-3 (Douglas C-47 de la ayuda americana) así como aviones Bristol de la compañía Aviaco. Las tareas de salvamento recayeron en los anfibios Grumman Albatros y helicópteros Sikorsky H-19B (Z-1), procedentes ambos de la ayuda americana, así como material de transmisiones. Pero en un primer momento no se utiliza material de combate de esta procedencia, pues había que consultar a los Estados Unidos su uso, por lo que se desplegara el material de fabricación española, de diseño obsoleto.

---

<sup>17</sup> Nota de Presidencia del Gobierno al Ministro del Aire, AHEA A-13002

<sup>18</sup> Memorias del Tte. Especialista del EdA D. Ángel Palomares Abia página 9 conservadas en el AHEA A-13585

<sup>19</sup> Oficio 6498 de fecha 12 de agosto de la Dirección General de Plazas y Provincias Africanas, AHEA A-13662.

<sup>20</sup> Copias de radios de la Gobernación General del AOE, AHEA A-13662.

<sup>21</sup> Oficio 6460 de fecha 8 de agosto de 1957 de la Dirección General de Plazas y Provincias Africanas al General Jefe del Estado Mayor del Aire, AHEA A-13662.

<sup>22</sup> SANTAMARÍA QUESADA, Antonio: *Ifni-Sahara. La guerra olvidada*, Madrid, Dyrsa Ed., 1984, pp. 64-65.

Antes de iniciarse el conflicto, el EdA tenía desplegados en el AOE aviones de transporte, utilizados preferentemente en misiones de enlace y un par de bombarderos para reconocimiento, estando basados los aviones de ataque en Canarias, pero los Fiat CR-32 de caza se estaban dando de baja, por lo que cuando estalló el conflicto sólo se disponía en la zona de los bombarderos Heinkel 111, la imprevisión era notoria, pero como veremos los problemas eran mucho más graves.

### **3.- La reacción del Ejército del Aire ante el conflicto: preparación e improvisación**

Como represalia al ataque del 10 de agosto, el Gobernador Militar ordenó que se bombardease el poblado del que partió la agresión, pero las dilaciones y contraordenes provocaron que el avión despegase muy tarde, por lo que tendría que aterrizar de noche. Además una vez en vuelo se cambió la misión de bombardeo a reconocimiento, lo que obligó al avión a lanzar las bombas sobre el mar en condiciones de mala visibilidad, a fin de tomar tierra con seguridad, pero en esta operación el aparato (Heinkel 27/9) desapareció<sup>23</sup>.

En el oficio de remisión del informe del accidente, que el General Mata, Jefe de la Zona Aérea de Canarias y AOE envía al Ministro del Aire, se hacen una serie de afirmaciones que reflejan la postura del EdA ante los sucesos de Ifni: *“Anunciado el ataque del Ejército de Liberación, a bombo y platillos, con 8 días de anticipación, tal noticia creó, a mi juicio, (esta opinión, meramente personal, la fundamento en las indecisiones que se contrastan inequívocamente en los radios cursados) un estado de psicosis, que hizo reaccionar vivamente al General Zamalloa y en contra de la opinión del Secretario General ordenó el bombardeo.”*<sup>24</sup> Es patente las diferencias de criterio entre el EdA y el General Gobernador, así como el de éste con su Secretario General, lo que provocó el cambio de misión del avión y a la postre su pérdida, al verse obligado a soltar las bombas sobre el mar. En cuanto a las causas del accidente el General Mata lo reduce a un lacónico *“en la ejecución del vuelo, bien por falta de pilotaje o por fallo del material el avión se precipitó en el mar”* llama la atención que sitúe en primer lugar el fallo humano, aunque el EdA estaba sufriendo desde su creación una alta tasa de accidentes, muchos debidos a los fallos de un material

---

<sup>23</sup> Resumen de la información sobre el accidente del B2-I 27-9, AHEA A-13669.

<sup>24</sup> Oficio de fecha 14 de agosto de 1957 del General Jefe de la Zona Aérea de Canarias al Ministro del Aire, AHEA A-13669.

obsoleto, que en esas fechas se estaba renovando, pero también por la falta de entrenamiento de las tripulaciones.

El disenso del General Mata con el General Zamalloa también queda reflejado en otro párrafo del citado oficio, cuando le dice al ministro que: *“Mi forcejeo con el Gobernador es incesante, pues todos los aviones serian insuficientes para colmar sus deseos...”* no obstante afirma que apenas dispone de 7 Heinkel y 8 o 9 Junkers en vuelo, que tiene que administrar para poder seguir prestando apoyo y ser estimada la aviación en lo que vale. Termina su escrito el General Mata con una frase muy significativa: *“Espero, con la ayuda de Dios y con la tuya, ir saliendo airoosamente adelante sin agobiarte con peticiones absurdas o excesivas.”* Al final la realidad les obligará a poner todos los medios disponibles, y estos resultarán insuficientes. Pero en los prolegómenos del conflicto es evidente que desde el EdA no se da toda la importancia que la situación del AOE merece.

A raíz del accidente del bombardero 27/9 se remite un informe de todas las actuaciones llevadas a cabo desde julio de 1957, en él se da cuenta que motivado por la situación político-militar del AOE, se ha constituido el Escuadrón de Bombardeo Ligerero 291, asimismo se ha recibido un informe de la Dirección General de Protección de Vuelo sobre la situación de los aeródromos de la zona, ordenándose el 9 de agosto que se proceda a efectuar las instalaciones precisas para su uso intensivo, también este mes se alertan tres aviones T-3 de la Base Aérea de Getafe para llevar material a Canarias, posteriormente el 14 de agosto se envían otros tres aviones y el 17 dos, todos ellos regresan a su base de partida, en total no es un gran esfuerzo, pues cada avión T-3 tenía una carga útil de 2.000 Kg. También se solicita al Jefe del Ala de Bombardeo 27, principal unidad de este tipo dotada con Heinkel 111, que exponga sus necesidades de personal<sup>25</sup>.

Pero las unidades de bombardeo están escasas de tripulaciones entrenadas, tal como queda de manifiesto en diversos documentos sobre la disponibilidad de aviones y tripulaciones, no llegando a dos tripulaciones completas por avión<sup>26</sup>. Este hecho también queda corroborado por los testimonios orales, como el del coronel Ramón Raimundo

---

<sup>25</sup> Resumen de los escritos enviados y recibidos con motivo de los acontecimientos en el A.O.E., AHEA A-13669.

<sup>26</sup> Diversos oficios y teletipos sobre situación de fuerzas, AHEA A-13667.

Corredor<sup>27</sup> que participó como tripulante de bombardero Heinkel 111, el cual, de teniente recién egresado de la Academia, fue incorporado a la 29 Agrupación de Fuerzas Aéreas, como bombardero y ametrallador, habiendo volado en ese avión sólo durante las prácticas de alumno en la Academia General del Aire y sin haber actuado nunca como ametrallador.

La falta de tripulantes preparados se evidenciará durante todas las operaciones del conflicto, y tiene su precedente en el bombardeo de Tafurdat del 27 de octubre de 1957, en el informe sobre el mismo se afirma, que la acción no ha resultado eficaz por la dispersión del objetivo; la deficiente preparación de las tripulaciones, que en su mayor parte son bisoñas y no tienen experiencia de guerra al proceder de la Academia General del Aire, complemento y la Milicia Aérea Universitaria, y en tercer lugar se cita que sólo un 35% de las bombas han hecho explosión<sup>28</sup>. Es evidente que las unidades de bombardeo no estaban preparadas para entrar en acción, tanto por la falta de preparación de los tripulantes, como por las deficiencias que luego se observaran en las bombas. Sorprende además, que se mande a combatir al personal más inexperto, lo que contradice la práctica habitual de la guerra.

En el citado informe del bombardeo de Tafurdat se exponen otros problemas: como la dificultad para localizar el objetivo, precisando un avión señalador; la necesidad de que las tripulaciones permanezcan un tiempo en la zona, a fin de alcanzar un cierto adiestramiento, lo que ya fue expuesto por el Gobernador del AOE en diciembre de 1955; la desproporción entre los medios empleados y los resultados obtenidos; las limitaciones del avión, pues la ametralladora de proa tiene restricciones en su movimiento; además al tener que bombardear con una altura mínima de 1.000 metros se dificulta la visión del objetivo por la calima del desierto. También se afirma que la acción aérea tiene un efecto limitado, pues debe ir coordinada con las fuerzas de tierra. Por último se señala la conveniencia de operar desde Gando, pues el aeródromo de Sidi Ifni sufre serias deficiencias, siendo muy difícil el municionamiento y el repostaje de combustible, además de tener muchas piedras sueltas que dañan el material, a lo que se suma un mayor efecto de la corrosión. Como colofón, la situación de Sidi Ifni resulta excéntrica en algunas operaciones, pues no se puede seguir una ruta directa, al tener que evitar el sobrevuelo de Marruecos.

---

<sup>27</sup> Entrevista a don Ramón Raimundo Corredor, San Javier (Murcia) 04-10-2000.

<sup>28</sup> Informe sobre la misión de bombardeo realizada sobre Tafurdat el día 27-10-1957, AHEA A-13669 y oficios varios en A-13002 .

Otra consecuencia del bombardeo de Tafurdat fue la constatación de que las bombas empleadas no eran las más idóneas, pues se utilizaron las de 50 kg., que ocasionaron escasos daños, aparte del alto índice de fallos, por lo que se solicitaron bombas incendiarias, éstas pesaban menos, por lo que los aviones podían llevar una mayor cantidad y resultaban idóneas para destruir los depósitos y campamentos del enemigo. Dado que en el desierto, con destruir los suministros ya no era necesario ocuparse de otra cosa, pues el ambiente hostil impedía la concentración del enemigo e incluso su subsistencia<sup>29</sup>. Se llegó incluso a solicitar por parte del Gobierno del AOE, el uso de bombas NAPALM, al ser consideradas las más eficaces<sup>30</sup>. Pero la empresa CETME, aunque tenía resuelta la fabricación de este tipo de munición, no había desarrollado bombas para ser lanzadas desde los B2-I y cazas C4-K<sup>31</sup> (versión española del Me-109) hay que resaltar que en esas fechas los franceses estaban utilizando el NAPALM con asiduidad en Indochina. Además el material de caza de la ayuda americana lo podía lanzar, pero su uso en este conflicto parecía estar vedado<sup>32</sup>.

La situación de los aeródromos del AOE fue inspeccionada en agosto de 1957 por el Coronel Rute Vilanova, Segundo Jefe de la Dirección General de Protección de Vuelo, el cual emitió un informe del que se desprende la precaria situación de los mismos, con deficiencias en ayudas a la navegación y con pistas sin pavimentar. Sobre Sidi Ifni afirma que tiene medios suficientes, pero en el párrafo siguiente nos dice que en la torre de control faltan cristales (sic) pues fueron rotos por los temporales, no parece que haya una suficiencia de medios, cuando ni siquiera se reponen los cristales, situación que expone los equipos a las inclemencias del tiempo. Con respecto a El Aaiun nos informa que se está procediendo a montar las instalaciones, pues carecía totalmente de ellas. Por su parte en Villa Cisneros hay que cambiar los cristales de la torre de control, pues los existentes no protegían al personal de la radiación solar, además las emisoras de VHF se enviaron sin los cristales de cambio de frecuencia, por lo que resultan inoperativas. Además, en todos los aeródromos, los citados más cabo Juby, hay que instalar emisoras de VHF, faltando 8 equipos de fonía para las torres de control, careciendo el Parque de Transmisiones de las mismas, por lo que es urgente

---

<sup>29</sup> Nota del Ministro del Ejército al Ministro del Aire, AHEA A-13671.

<sup>30</sup> Oficio número 8710 de fecha 12 de noviembre de 1957 de Presidencia del Gobierno al Ministro del Aire, AHEA A-13002.

<sup>31</sup> Oficio núm. 48 de fecha 28 de noviembre de 1957 del Ministro del Aire al Ministro Subsecretario de la Presidencia del Gobierno, AHEA A-13002.

<sup>32</sup> VIÑAS MARTÍN, Ángel: *En las garras del águila*, Barcelona, Crítica ed., 2003, pp. 304. Aunque en realidad no se ha podido consultar el documento que expresamente prohibía el uso del material americano, sólo se hace referencia a una conversación entre el General Franco y Foster Dulles.



adquirirlas, resulta significativa una nota manuscrita al final del informe en el que se sugiere obtener los equipos en calidad de préstamo y luego iniciar el expediente de compra, a fin de ganar tiempo<sup>33</sup>. Un informe posterior completa las necesidades de estos campos, siendo las más perentorias mejorar sus balizajes y equipos de energía, teniéndose previsto utilizar grupos electrógenos procedentes de la ayuda americana. Como vemos no es hasta los ataques de agosto, que se decide comenzar a actuar en estos campos de vuelo, aun así no se llegó a tener los campos totalmente preparados durante el conflicto.

Uno de los elementos críticos en las operaciones aéreas es el suministro de combustible, pues los aviones precisan gran cantidad del mismo y además éste ha de tener unas características específicas. En las precarias instalaciones de los aeródromos del AOE, el repostaje de combustible se hacía por medio de bidones, lo que dado el volumen de operaciones durante el conflicto, llevó a que se utilizasen unos 11.000 de ellos. Pero una vez usados los bidones, éstos debían ser rellenados en la refinería de Tenerife. Además de las dificultades para transportar estos bidones en una zona con malos embarcaderos, lo que provocaba frecuentes interrupciones en el suministro, los bidones debían ser limpiados antes de su reutilización, lo que se constituyó en el talón de Aquiles del sistema, pues la refinería de Tenerife apenas podía limpiar 90 barriles al día, teniendo un stock de 7.000 bidones pendientes de relleno. Ello obligó a que se solicitasen con urgencia a la Península 2.000 bidones nuevos y limpios y a la vez que se solicitara a la compañía CEPSA que aumentase la capacidad de lavado de bidones en Tenerife<sup>34</sup>

Otro aspecto a tener en cuenta es la información cartográfica de la zona, según el testimonio del Coronel D. Ramón Tomás Adín<sup>35</sup>, está era muy precaria, pues sólo se conocía la costa, ya que todos los aeródromos estaban situados en la misma y no se penetraba al interior. Otro factor a tener en cuenta, es que el vuelo sobre el desierto es muy difícil por la falta de referencias fijas, aspecto que también resalta en su testimonio el Coronel Raimundo, lo que hacía más perentoria la necesidad de disponer de radioayudas completas.

---

<sup>33</sup> Informe de la visita efectuada a los aeródromos del AOE, AHEA A-13663.

<sup>34</sup> Oficio número 3-05-2-186 de fecha 8 de enero de 1958 del General Jefe de la Z.A. de Canarias y AOE al Ministro del Aire, AHEA A-13676.

<sup>35</sup> Entrevista a D. Ramón Tomás Adín, San Javier (Murcia) 04-10-2001.

#### 4.- La preparación de las operaciones aéreas

El Estado Mayor del Aire emitió la Instrucción número 028, que tenía como objeto definir la fase preliminar de operaciones en el AOE, el propósito del mando era conservar a toda costa Sidi-Ifni, Villa Bens, El Aaiun, Villa Cisneros y La Guera, a la vez que debilitar la moral del Ejército del Liberación mediante acciones aéreas. Para ello estaba previsto utilizar los medios siguientes: 20 bombarderos B-2I del 791 Escuadrón y 6 C-4K, que se trasladarían tan pronto fuera posible, y sus modalidades de uso serían el bombardeo y el reconocimiento armado. En la directiva hay gran número de anotaciones manuscritas con todos los cálculos de pesos, rutas, etc., pero en la hoja 014 hay una serie de cuestiones muy interesantes, siendo la primera: “a) *Comentarios sobre si los franceses vienen a sacarnos las castañas del fuego.*” Como vemos antes de empezar ya existen contactos con los franceses y ciertas dudas sobre la capacidad española. En esta directiva se plantean toda una serie de posibles soluciones, y entre ellas está la de armar a los T-6 de la ayuda americana, para lo que se propone consultarles. También se plantea la opción de los reactores, pero se desecha al ser la pista de Gando pequeña, por el excesivo consumo de combustible que tenía este material, además de exigir una gran organización para su mantenimiento, por último aparece una nota curiosa contra el uso de reactores “*antes de salir a volar 1/2 hora mirando cosas*” comentario que nos lleva hacia esa realidad de las dos aviaciones que se forja en este momento, por un lado están los que vuelan según los usos vigentes y con material anticuado, y por otro lado los nuevos métodos de los americanos, más rigurosos y seguros. Al final se afirma que no es adecuado el material reactor para actuar en Ifni<sup>36</sup>.

Ante la lectura de este documento, cabe preguntarse si el Estado Mayor no tuvo nunca intención de usar los reactores en la guerra de Ifni, o bien se lo planteó y los estadounidenses lo denegaron. Lo que sí es patente, es que se estudió en serio su utilización, pero existían dudas sobre su uso. Por otro lado se utilizaron aviones de transporte, salvamento y helicópteros, así como otro material de procedencia americana en Ifni, por lo que es posible que las limitaciones norteamericanas fueron en realidad menores de lo que se percibió y sobre todo mucho menos significativas de lo que se deja entrever en la bibliografía sobre la guerra, pues en caso de tener permiso para usar los reactores, con los medios de que disponía el EdA, hubiera sido muy difícil su uso en el AOE.

---

<sup>36</sup> Instrucción número 028 del Estado Mayor del Aire, AHEA A-13661.

Pero a la guerra no sólo se enviaron tenientes recién egresados de la AGA, pues un piloto veterano como el coronel Emilio Herrera<sup>37</sup> también participó en la campaña, pero formando parte de las unidades de transporte, éstas fueron muy importantes en el apoyo a las tropas, dadas las carencias del puerto de Sidi Ifni. A partir de noviembre de 1957 se darán órdenes para organizar el puente aéreo entre la península, las Islas Canarias y el AOE, los aviones a utilizar serán preferentemente los del Ala-35 de Getafe, que movilizará una media de 15 T-3, entre los primeros envíos destacarán los de armamento y personal combatiente, organizándose un diagrama de rutas que evitaba pasar por Marruecos, pero apoyándose en la base francesa de Casablanca. El primer despliegue previsto consistía en 8 aviones T-3 que trasladarían en dos rotaciones a lo largo de dos días, a 272 paracaidistas (29.920 Kg. de peso) a Sidi Ifni, apenas dos compañías y 3 aviones Bristol civiles que en dos rotaciones llevarían a 160 personas (17.600 Kg., de peso) los vuelos tendrían una duración de 13 horas para la ruta Getafe-Sidi Ifni-Getafe, 16 horas para la ruta Getafe-Sidi Ifni-Gando-Getafe y 8 horas para la ruta Getafe-Sidi Ifni-Gando. Además del traslado de los paracaidistas de Madrid en T-3. También se ordenó que cuatro T-2 trasladasen desde Alcantarilla a Getafe el máximo número posible de paracaidistas. Hay que señalar que todos los T-3 enviados a la zona de operaciones, tienen orden de volver a Getafe una vez cumplida la misión. También se recurrirá a destacar 4 aviones de bombardeo B-2I de Albacete, además de los del Ala 27 de Málaga<sup>38</sup>.

En resumen la evolución del número de aviones durante el conflicto es la siguiente. El número de aviones disponibles para actuar en caso de conflicto el 11 de noviembre de 1957 era de 114, con este despliegue: 45 destinados en Canarias a los que había que sumar otros 21 destacados allí y otros 48 en la península. De ellos, 61 eran bombarderos B-2I (9 en versión de reconocimiento) 41 eran de transporte (26 T-2 y 15 T-3) 4 de rescate (2 Grumman y 2 helicópteros) y por último 8 cazas C-4K, este último modelo se estaba recepcionando en este momento<sup>39</sup>. Aunque al final también se contó con la ayuda de aviones de transporte Noratlas de mayor capacidad.

---

<sup>37</sup> Entrevista a don Emilio Herrera Alonso, San Javier (Murcia) 25-03-1999.

<sup>38</sup> Varios documentos, AHEA A-13663.

<sup>39</sup> Estadillo de aviones de fecha 11 de noviembre de 1957, AHEA A-13667.

El despliegue de aviones en la zona del conflicto llegó el 6 de febrero de 1958<sup>40</sup> a tener 113 aviones, que como vemos coincide con las previsiones de noviembre de 1957, pero hay una clara diferencia en cuanto al material. Los bombarderos se reducen a 30 B-2I, los aviones de transporte son 31 T-2 y 10 T-3, se mantienen los dos anfibios Grumman, se añaden 7 avionetas de enlace y los helicópteros llegan hasta los 6 ejemplares. Aunque lo más significativo en la presencia de 27 cazabombarderos, 15 C-4K y 12 T-6, pero la estancia de este avión presenta un problema, según toda la bibliografía, no será hasta 1959 cuando se compran los T-6 ajenos a la ayuda americana<sup>41</sup>. La presencia de estos aviones en el AOE en la parte final del conflicto es significativa, además, según el diario de operaciones<sup>42</sup> estos aviones realizaron el 2 de febrero una misión de reconocimiento armado, citando que estaban destinados en El Aaiun. Recordemos que en la instrucción inicial del Estado Mayor del Aire, ya se preveía el uso de este material y que se consultaría a los Estados Unidos, por lo que entendemos que operaron con consentimiento de éstos.

## **5.- El resultado de las acciones aéreas**

La actuación de la aviación en el conflicto fue evaluada continuamente, pues era necesario ir corrigiendo los errores detectados y hacer un uso más adecuado de los medios. Así con objeto de comprobar la eficacia de la actuación aérea en la liberación de los puestos sitiados, se elaboró un informe de acuerdo con la información facilitada por los comandantes de los puestos liberados en el territorio de Ifni<sup>43</sup>. Entre los puntos tratados cabe destacar los que a continuación se exponen.

El abastecimiento aéreo no fue en general satisfactorio para la sección de paracaidistas del Teniente Ortiz de Zárate y para el puesto de Tamucha, por la poca precisión en los lanzamientos, sin embargo el resto de puestos la califican de excelente en la precisión, pero fallaron muchos empaques y paracaídas, lo que provocó el deterioro o pérdida del material, destaca Tiliulin, donde se perdió el 90% de lo lanzado, sobre todo al no usarse paracaídas para las cargas. El bombardeo aéreo en general fue poco eficaz, en la zona de la Sección de

---

<sup>40</sup> Estadillo de las Fuerzas Aéreas en Canarias y AOE, 6 de febrero 1958, AHEA A-13667.

<sup>41</sup> Véase al respecto PÉREZ SAN EMETERIO, Carlos: "1939-1986" en *Aviones militares españoles*, Madrid, IHCA, 1986, pp.404-407.

<sup>42</sup> Diario de Operaciones Sidi-Ifni Sahara, AHEA A-13680.

<sup>43</sup> Oficio 147-R de fecha 26 de diciembre de 1957 del General Jefe de la Z.A. de Canarias y AOE al Ministro del Aire e informe anexo, AHEA A-13669.

Paracaidistas sólo se lanzaron cajas de granadas, aunque estos bombardeos acallaban el fuego enemigo. En las otras posiciones se observaron bombas que no explotaron y en general se califica de poco efectivo, salvo en Tiugsa, donde fue muy eficaz, sobre todo en los campamentos enemigos. El ametrallamiento es valorado también como poco eficaz en general, conseguía acallar el fuego enemigo durante su realización, pero no liberaba las posiciones, se la da más bien un efecto moral que real, el enemigo al oír los motores de los aviones abandonaba las posiciones expuestas.

Al valorar el efecto material sobre el enemigo, en general la valoración es negativa o no puede precisarse. Mejor valoración reciben los efectos morales, pues el enemigo demostraba gran temor a los aviones, llegando en Tiliulin a provocar el cese de los ataques diurnos. La reacción antiaérea del enemigo fue en general intensa, con armas automáticas y fuego de fusilería, resultando tocados muchos aviones, pero no logrando derribar ninguno. La importancia y cantidad de enemigos que cercaban las posiciones no pudo ser determinada con exactitud en la mayoría de los puestos, pues el número variaba mucho de un día para otro. La valoración final de los sitiados va desde la más negativa de la Sección de Paracaidistas, que sufrió fallos de suministros debidos a errores en las pasadas y a que éstas se hacían a demasiada altura. A la más positiva de los puestos de Mesti de Arbaa y Tiugsa que la consideran de suma importancia, mientras que Tenin sugiere que el bombardeo con granadas incendiarias hubiera sido más eficaz y no se bombardeó el principal foco de actividad del enemigo, sin embargo califican el abastecimiento como impresionante. El resto de puestos no tienen nada que señalar.

Las conclusiones del mando son las siguientes: dado que el B2-I no es un avión de apoyo cercano y su armamento estaba diseñado sólo para su defensa aérea, el resultado logrado es superior a lo que se podía esperar. El bombardeo hubiera sido más eficaz con bombas de menor tamaño, con las que se hubiera logrado batir una zona más extensa. También habría mejorado la eficacia si se hubiesen utilizado aviones aptos para estas misiones. El abastecimiento fue en general eficaz, sobre todo el lanzado con paracaídas. Los ametrallamientos hubieran mejorado si se hubiera intercalado munición trazadora, lo que habría permitido corregir el tiro, además se carecía de adecuados aparatos de puntería. Las misiones de bombardeo se puede considerar que tuvieron una nula eficacia, sobre todo al usarse aviones B2-I. En suma parece que el efecto más positivo de la actuación aérea fue el

abastecimiento y el haber logrado disminuir la presión sobre los puestos al atraer la atención de los atacantes.<sup>44</sup>

El resumen de la actuación aérea entre el 23 de noviembre de 1957 y el 17 de febrero de 1958 es el siguiente<sup>45</sup>: 309 acciones de bombardeo y ametrallamiento, lanzándose 2.443 bombas y disparándose unos 40.000 proyectiles; 266 reconocimientos; 29 abastecimientos; 5 lanzamientos de paracaidistas; 1.069 operaciones de transporte, trasladando 5.050 personas y 648.107 Kgs. de carga; 31 evacuaciones, trasladando 12 muertos y 197 heridos y por último 57 enlaces. El total de horas voladas fue de 5.286. El material que cumplió más horas fueron los T-2 (2.011) seguidos de los T-3 (1.841) y los bombarderos B-2I (1.122) el resto de material sólo sumó 312 horas. Es significativo que los T-6 volaron 140 horas, mientras que los C-4K sólo 102. El total de horas voladas por material procedente de la ayuda americana es de 2.033, o sea el 38,5% del total, dato que tiene que hacernos reflexionar sobre el papel que tuvo la ayuda americana en el conflicto y que contradice la percepción que de este conflicto se tiene.

## **6.- Los fallos y limitaciones del armamento**

Un aspecto muy importante son las deficiencias observadas en el armamento, tanto en el aéreo como en el terrestre. Con respecto al segundo las limitaciones fueron menores, pues se estaba en proceso de implantación del fusil CETME, pero el estadillo de material del escuadrón Paracaidista del EdA nos muestra varias carencias. El armamento más numeroso es el sub-fusil Star Z-45, arma robusta pero que sólo es efectiva a corta distancia, como arma larga siguen con el mosquetón Máuser de 7,92 y el armamento pesado consiste en ametralladoras Alfa, un arma muy mediocre; morteros Valero; fusiles ametralladores Dreyser, que se señala que están muy gastados y sin repuesto y lanzallamas de fabricación nacional, de los que se afirma que son poco seguros<sup>46</sup>.

---

<sup>44</sup> *Ibíd.*

<sup>45</sup> Suplemento al Boletín de Información del EdA, AHEA A-13687.

<sup>46</sup> Estadillo de armamento del Escuadrón de Paracaidistas, AHEA A-13663.

Pero una vez en la zona de operaciones la situación empeoró. El Jefe del 1º Escuadrón Paracaidista remitió un informe de necesidades<sup>47</sup> que refleja una situación deplorable. El citado Jefe aprovecha el informe para reivindicar una situación que no es nueva, pues afirma al principio del mismo que lleva 9 años solicitando el material preciso para poder poner a punto el escuadrón. Las deficiencias consignadas son las siguientes: faltan empaques para lanzar el armamento, material y equipo, que dice que se vienen solicitando desde 1948, elementos imprescindibles para un asalto aerotransportado; carecen de cascos de guerra (los paracaidistas del EdA saltaban con una chichonera) y dice que *“Los paracaidistas de Tierra tienen el modelo americano de paracaidista (...) tienen un sobrante suficiente para nuestras necesidades.”* Sorprende que ni siquiera tuvieran una parte del equipo de combate tan básica; pero es que tampoco tienen cuchillos y navajas paracaidistas, imprescindibles para cortar los cordones en caso de arrastre o enganche de la campana; también carecen de útiles de zapador de mango corto, necesarios para cavar trincheras o pozos de protección; tienen pocos prismáticos; les faltan paracaídas, armamento y vestuario de repuesto, incluso en el aspecto administrativo no tienen señalados devengos para el rancho. También solicita se complete la plantilla de personal, dando incluso los nombres del personal voluntario para cubrir las bajas. En suma una situación de clara imprevisión, pues los paracaidistas del Aire fueron enviados a toda prisa y combatieron con valor, sufriendo las penurias de material expuestas y sabiendo que su especialidad no estaba bien valorada dentro del EdA, no en vano el General Gallarza había disuelto el Arma de Tropas de Aviación en la reforma de 1952<sup>48</sup>. De hecho la guerra de Ifni significó el canto del cisne de la Bandera Paracaidista del Aire.

El armamento aéreo presenta dos variables, la adecuación de los aviones al teatro de operaciones y el resultado obtenido con el armamento lanzable: bombas, cohetes y proyectiles de cañón y ametralladora. Los fallos de las bombas ya se evidenciaron antes de las operaciones principales, estos se debían a defectos en las espoletas, por lo que en enero de 1958 se ordenó una investigación, a fin de determinar si los fallos eran debidos a defectos del material, fallos de montaje o sabotajes, ordenándose que se tomaran urgentemente las medidas oportunas<sup>49</sup>.

---

<sup>47</sup> Informe de necesidades de fecha 24 de diciembre de 1957 del Jefe del 1º Escuadrón Paracaidista al General Jefe de la Z.A. de Canarias, AHEA A-13676.

<sup>48</sup> Ley de 15 de julio de 1952 por la que se reorganiza el Arma de Aviación (Boletín Oficial del Ministerio del Aire número 84)

<sup>49</sup> Telegrama referencia E.M.3-11-S del estado Mayor a General Jefe Z.A. Canarias, AHEA A-13663.

Lo sorprendente es que existe un informe de fecha 31 de agosto de 1957, en el que se advierte sobre las deficiencias encontradas en las espoletas EC-50 Ebro. Este material presentaba defectos en las ranuras de los tornillos de enganche a la bomba en un 50% de las espoletas, lo que empezó a ser corregido en Canarias limando las ranuras, pero para ello había que desprecintar el material, no pudiéndose garantizar su sellado de nuevo, lo cual es importante, pues las espoletas son muy sensibles a la corrosión, máxime en un ambiente como el de Gando, al lado del mar y expuesto a los efectos de los vientos saharianos. Al carecer de material para garantizar de nuevo la estanqueidad del material, se dejaron de reparar las espoletas<sup>50</sup>. A pesar de ello se utilizaron estas espoletas con los resultados que hemos visto. Más adelante, en diciembre de 1957 ya en plenas operaciones, se informó que sólo explotaban un 40% de las bombas, y que los cebos estaban fabricados en 1940<sup>51</sup>. Pero los defectos no afectaban sólo a las espoletas, sino que en un documento posterior, se pone de manifiesto que las bombas de 50 Kg. “Negrillas” todavía llevaban puestas las anillas de fábrica, por lo que era preciso limpiarlas y preparar anillas nuevas de las dimensiones precisas para poder ser lanzadas desde los aviones. También se reiteran las instrucciones para reparar las espoletas Ebro, pero haciendo hincapié, en que no se abran los empaques hasta que no sea necesario, por lo que no deben ser reparadas antes de enviarse por mar<sup>52</sup>. A pesar de ello en enero de 1958 se informará por parte de los servicios de armamento, que los defectos citados persisten, las anillas de las bombas son muy gruesas, debiendo ser repasadas; las espoletas mantienen los defectos de las ranuras, debiendo ser mecanizadas y los multiplicadores son muy largos, impidiendo el montaje de las espoletas, debiendo ser cortados, y estamos hablando del material más sensible de una bomba, que es el que provoca su explosión<sup>53</sup>.

Hemos de tener en cuenta que el material denominado como “Negrillo” es de origen alemán y es adoptado durante la guerra civil. Tras este conflicto, los excedentes de bombas se almacenaron en barracones de fortuna, lo que no garantizaba su perfecta conservación, además la falta de medios implicó un deficiente mantenimiento de las espoletas, en las que se

---

<sup>50</sup> Informe del Teniente Ayudante Ingeniero Aeronáutico D. José Meroño Martínez, sobre deficiencias encontradas en las espoletas EC-50 Ebro, AHEA A-13676.

<sup>51</sup> Telegrama cifrado del Jefe del Sector Aéreo de Sidi Ifni a Jefe Zona Aérea Canarias de fecha 28 de diciembre de 1957, AHEA A-13676.

<sup>52</sup> Oficio número 1-1-61.R de fecha 31 de diciembre de 1957 del General Jefe del Estado Mayor del Aire al General Jefe de la Z. A. de Canarias y AOE, AHEA A-13676.

<sup>53</sup> Oficio de número 7 de fecha 4 de enero de 1958 del Servicio Regional de Armamento al General Jefe de la Z. A. de Canarias y AOE, AHEA A-13676.



detectó una importante corrosión, tal como afirma en su testimonio el Coronel D. Ramón Tomás Adín, el cual tras observar que en el bombardeo de Smara, de 150 bombas apenas habían explotado dos, comprobó que en el seguro de las espoletas había una importante capa de corrosión, lo que impedía el armado de la bomba, por lo que elevó el correspondiente parte. Según su testimonio recibió la visita de un Coronel Ingeniero Aeronáutico que pretendía arrestarle (entonces el señor Adín era Capitán) debiendo terciar el jefe de la unidad, que amenazó con fusilar al ingeniero, ya que el Sr. Adín tenía razón y el ingeniero sólo pretendía encubrir los fallos de su servicio<sup>54</sup>.

En cuanto a la adecuación de los aviones al teatro de operaciones, ya hemos mencionado las limitaciones del Heinkel 111 para el apoyo cercano y los problemas derivados de las piedras sueltas de los campos. Por su parte los Junkers 52 demostraron ser unos aviones perfectamente adaptados a ese entorno, ya que eran máquinas robustas y sencillas de operar y mantener, pero era un material ya superado, lento y con escasa carga útil, apenas 1.250 Kg., a pesar de ello seguirán volando hasta 1978. Junto a los venerables Junkers se utilizarán los C-47 de la ayuda americana, que superaban al Junkers en prestaciones, pero de los que no se disponía en número suficiente. También procedente de la ayuda americana fueron los anfibios Grumman Albatros, unos magníficos aviones de salvamento. Pero no se pudieron utilizar los nuevos aviones de combate a reacción, los F-86 Sabre, recayendo el peso del combate en los Heinkel y cazas C-4K, con el apoyo final de los T-6, pues los CR-32 Chirri de la guerra civil ya se habían dado de baja. El uso de los C-4K tiene una problemática específica que trataremos más adelante.

Otro aspecto muy destacado de esta guerra, es la referida limitación de uso del material americano, que si bien es citada por todos los autores, e incluso queda resaltada en las entrevistas realizadas, en realidad, al analizar la documentación y contrastar los datos expuestos en la bibliografía, no parece ser que tuviera un gran impacto sobre las operaciones, e incluso se podría llegar a pensar que en realidad no existió, o se circunscribió a unos pocos elementos. No obstante han quedado opiniones muy negativas como la del Coronel Emilio Herrera<sup>55</sup>, historiador aeronáutico y excombatiente en este conflicto, que afirma que las limitaciones de uso del material americano sentaron muy mal y que se tuvo que hacer la guerra con chatarra. La

---

<sup>54</sup> Entrevista a D. Ramón Tomás Adín, San Javier (Murcia) 04-10-2001.

<sup>55</sup> Entrevista a D. Emilio Herrera Alonso, San Javier (Murcia) 25-03-1999.

verdad es que los primeros Heinkel desplegados tenían serios problemas con los motores, pero la versión española con motores Rolls Royce dio buen resultado, aunque no era un avión idóneo para las misiones que se le encomendaron. Lo mismo cabría decir de los Hispano 1109 (C-4K) versión española del Me-109 con motor Rolls Royce y apodados “Buchones”.

La alta velocidad de los C-4K los hacía inadecuados para el ataque a tierra y la estrechez y debilidad del tren de aterrizaje les dificultaba utilizar campos poco preparados, como los de África. La utilización de estos aviones se debía a la imposibilidad de utilizar los Sabres, además era el avión de caza de fabricación nacional más moderno, pero el primer problema que planteó este avión fue su traslado hasta la zona de operaciones. La autonomía de este aparato le impedía llegar por sus propios medios y se decidió colocarle un depósito auxiliar. Esta operación le correspondió al ingeniero aeronáutico de la Hispano Aviación D. Jesús Salas Larrazábal, que luego llegaría a ser General Ingeniero e historiador aeronáutico y del que contamos con su testimonio<sup>56</sup>. Al Sr. Salas se le ordenó que preparase un sistema de depósito auxiliar en 24 horas, su primera decisión fue proponer que los aviones fueran en barco a Canarias desmontados, ya que era la opción más rápida y lógica. Pero como era de esperar no se le hizo caso y comenzó con el trabajo. Ni siquiera tenían una bomba de trasvase de combustible válida, por lo que tuvieron que improvisar un sistema con la presión excedente de un instrumento de vuelo. Además tuvieron que intuir donde se sujetaría el depósito, pues carecían de los planos necesarios, así un operario recordó que en la Segunda Guerra Mundial los Me-109 llevaban una bomba, por lo que buscaron la cuaderna reforzada correspondiente y allí colocaron los enganches. El depósito a utilizar procedía de los Sabre de la ayuda americana. Pero una vez terminada la instalación, se les dijo que no se podía utilizar (recordemos las limitaciones impuestas al uso de material americano) y tuvieron que improvisar un depósito en otras 24 horas. A continuación se les dijo que la instalación debía ser lanzable, por lo que se les dio otras 24 horas para adaptarla. Ante la falta de material, se modificaron elementos disponibles, con la idea de que más adelante se cambiaran por piezas adecuadas. Cual fue la sorpresa del Sr. Salas cuando varios años después, los aviones seguían todavía con los sistemas improvisados que diseñó.

Una vez preparados los aviones, se organizó su traslado al AOE, encontrándose un documento que precisa la forma en que a de hacerse el mismo, pero este es de fecha de enero de

---

<sup>56</sup> Entrevista a D. Jesús Salas Larrazábal, San Javier (Murcia) 25-10-2001.

1958, de nuevo vemos como las urgencias en unos sitios se tornan en largas demoras en la práctica. Para poder llegar desde Sevilla a El Aaiun los aviones debían seguir una ruta que evitase Marruecos, con unas normas muy estrictas de vuelo, manteniendo en todo momento la potencia del motor y la altura de vuelo necesarias para lograr la máxima autonomía, por otro lado cada media hora debían hacer trasvases de 3 minutos de duración para ir rellenando el deposito principal con el auxiliar, evitando que el combustible rebosase, pues tenían un margen de 40 minutos de vuelo, estando previsto tomar tierra en Sidi Ifni para repostar en caso preciso<sup>57</sup>.

Al poco tiempo del traslado de los Buchones, el Coronel Jefe del Mando Aéreo del Sahara elevó un informe<sup>58</sup> sobre el comportamiento de este material. Comienza el mismo diciendo: *“La razón de este informe, que pudiera parecer prematuro, dado el escaso tiempo que lleva este material en Aaiun, es que se han producido cuatro accidentes con rotura de avión.”* En el informe se menciona que los aviones llegaron entre el 30 y el 31 de enero, siendo un total de 14 aparatos, el 11 de febrero, o sea antes de llevar dos semanas destacados, ya se habían perdido 4 aparatos, o sea el 28% de la fuerza. Las causas aducidas para justificar este alto nivel de atrición son: la naturaleza del campo del Aaiun, con pistas pedregosas y escaso balizaje, además de las condiciones de mala visibilidad debidas a la calima, a lo que se une, que el C-4K es un avión con rueda de cola, por lo que aterriza con el morro alto, lo que impide que el piloto tenga visión al frente. A ello se une la falta de preparación de los pilotos, pues de los 19 destacados, sólo 5 tienen más de 50 horas de experiencia con este material, muy difícil de operar y más en un entorno hostil. De los accidentes uno se debió al cansancio y la mala visibilidad de la pista, dos a fallos de pilotaje y el cuarto a rotura de material por las condiciones del campo. En resumen, el avión se comporta bien en vuelo, pero es difícil de pilotar, el armamento responde bien, pero los pilotos no tienen experiencia, por lo que propone que los pilotos con menos horas vuelvan a la unidad de origen a completar su instrucción.

## **6.- Conclusiones**

En la Guerra de Sidi Ifni la aviación militar tuvo un destacado papel, pero a la vez este conflicto evidenció las graves deficiencias que sufría el Ejército del Aire. Existían carencias en la capacidad de transporte, que fueron solucionados con la ayuda de Francia. Los

---

<sup>57</sup> Oficio número 4 de fecha 19 de enero de 1958 del General Jefe del Estado Mayor del Aire al General Jefe de la Z.A. de Canarias, AHEA A-13663.

<sup>58</sup> Informe del Coronel Jefe del Mando Aéreo del Sahara sobre el material C-4K, AHEA A-13663.

bombarderos B-2I y cazas C-4K no eran idóneos para las misiones encomendadas y los T-6 llegaron tarde. Pero sobre todo la situación del armamento era deplorable. Las bombas no explotaban y las ametralladoras sufrían frecuentes interrupciones. Los campos de vuelo del AOE no estaban preparados y las tropas paracaidistas del EdA estaban mal equipadas.

Ante la realidad de la guerra se improvisaron soluciones, algunas de ellas de dudoso valor práctico, como el despliegue de los C-4K y el lanzamiento de cajas de granadas en sustitución de las bombas. La falta de instrucción del personal fue otro de los factores negativos y resulta inaudito que movilizaran al personal más inexperto.

Por último hay que reflexionar sobre el papel de la ayuda norteamericana, como hemos expuesto, el material de esta procedencia se usó ampliamente y sin él las operaciones hubieran sido más difíciles. Sobre el veto al uso de este material nos surgen ciertas dudas, pues si bien todas las fuentes bibliográficas lo afirman, no hemos encontrado todavía documentos que lo prueben. Por otro lado, dudamos que la utilización en combate del reactor F-86 hubiera sido eficaz, no había en la zona infraestructuras adecuadas para su uso y no ha sido un modelo de avión muy utilizado en apoyo a tierra. Además en Ifni no había enemigo aéreo, por lo que al final el avión que se reveló idóneo fue el T-6, también utilizado por varios países en sus conflictos coloniales.

Como a quedado patente en la guerra de Ifni, el EdA demostró imprevisión, tuvo que improvisar soluciones y sufrió graves penurias que soportaron los aviadores haciendo acopio de valor y abnegación, teniendo además que soportar la opacidad informativa de la dictadura y la falta de reconocimiento a su esfuerzo, que se solventó con la mera concesión de una medalla conmemorativa.