

ANTIGUO PILOTO MILITAR DE AVIÓN

ENTREVISTA AL GENERAL JOSÉ SÁNCHEZ MÉNDEZ

EN EL CENTENARIO DE LA AVIACIÓN ESPAÑOLA

El general Sánchez Méndez es la persona idónea para informarnos sobre la Historia de la Aviación Española, y lo es por su extenso currículum relacionado con el pasado de la Aviación y por su extraordinario historial profesional. En este año 2011 que se cumple el primer centenario del arma aérea hemos recurrido a él para que nos guíe a través de los episodios más relevantes de este siglo que se conmemora. Pero antes de iniciar la entrevista creemos necesario aportar algunos datos sobre este ilustre militar.

José Sánchez Méndez es general de división del Ejército del Aire, perteneciente a la XI promoción, en la que obtuvo el nº 1. Diplomado en Cooperación Aeroterrestre, Estado Mayor del Aire y Estados Mayores Conjuntos. Piloto de Caza y Ataque, Curso avanzado de Tripulación de Combate en EEUU y diversas titulaciones profesionales más, españolas y extranjeras. Entre otros destinos ha sido jefe de estudios de la Escuela Superior del Aire, jefe de Estado Mayor del Mando Aéreo del Centro y

del Sector Aéreo de Madrid, y finalmente, Jefe del Servicio Histórico del Aire. Actualmente es presidente de honor vitalicio de la Asociación Iberoamericana de Historia Aeronáutica y Espacial y miembro correspondiente de varias academias iberoamericanas de Historia Aeronáutica, vicepresidente de la Asociación Española de Militares Escritores y miembro de Eurodefense-España, autor de varios libros relacionados con la aeronáutica y articulista en numerosas revistas especializadas.

HACE CIEN AÑOS

- *Mi general: Este año se celebra el I Centenario de la Aviación Militar Española. ¿Cómo nace esta nueva arma en nuestro Ejército?*
- Es preciso remontarnos a los primeros pioneros de la Aviación, como los hermanos Wright, Santos Dumont y otros. El éxito de sus actividades llevaría a un pequeño grupo de ingenieros militares españoles, todos ellos pilotos de globos y dirigibles, a que quisieran conocer cómo se realizaban en Europa esos vuelos con los primeros aeroplanos. Al frente de todos ellos estaba el teniente coronel Pedro Vives Vich, considerado como el



El General José Sánchez Méndez.

impulsor de la Aerostación en nuestra Patria. Tras esos viajes y los preceptivos informes emitidos por aquellos oficiales de Ingenieros, el 2 de abril de 1910, una Real Orden creó los Servicios de Aerostación, Aeronáutica y Aviación, dependientes del Ejército. El nuevo Servicio debía estudiar cuál podía ser el tipo de aeroplano más conveniente para nuestras necesidades. Pocos meses después se construyó en Madrid el primer aeródromo en



Coronel Pedro Vives Vich,
creador y primer jefe
de la Aeronáutica Militar española.

España, al que se le denominó Cuatro Vientos. Al año siguiente, 1911, hace pues cien años, se inauguró la primera Escuela de Aviación, cuyos primeros alumnos fueron cinco ingenieros del Ejército, los capitanes Alfredo Kindelán, Emilio Herrera y Enrique Arrillaga y los tenientes Eduardo Barrón y José Ortiz de Echagüe.

- ¿Puede señalarse algún acontecimiento militar español que provoque el uso de la Aviación como arma de guerra?
- En el verano de 1909, como es sabido, se produjeron agresiones contra determinadas posiciones militares españolas en la comandancia de Melilla, situación que dio lugar a las tristes jorna-

das del *Barranco del Lobo*. El Ministro de la Guerra dispuso que una sección de la Unidad de Globos de Guadalajara fuese trasladada a aquel territorio para tomar parte en las operaciones que se proyectaban. Una vez establecida la Unidad de Aerostación en Nador, dieron comienzo sus ascensiones el 3 de agosto de 1909, hasta que el 25 de noviembre se diera por concluida la campaña. En la memoria que posteriormente elevó al Ministro el Estado Mayor Central, se ponía de manifiesto la importancia de esta cooperación aeroterrestre. Tras la creación del Protectorado, el 27 de noviembre de 1912, fue necesario emprender una serie de operaciones al objeto de someter a las cabilas rebeldes a la autoridad del Sultán. Para participar en esas operaciones se consideró necesario contar con la cooperación del recién creado Servicio de Aeronáutica Militar en febrero de 1913 y emplear sus aeroplanos y globos para el apoyo de las fuerzas terrestres.

- ¿Estaríamos ante el bautismo de fuego de nuestra Aviación Militar?
- Así es. Tras la decisión de emplear aviones y globos en la campaña, se envió una escuadrilla al mando del capitán Alfredo Kindelán Duany. La Escuadrilla estaba compuesta por once aeroplanos, 3 monoplanos *Nieuport VI-M*, 4 biplanos *Maurice Farman MF-7* y 4 biplanos *Lohner Pfeilflieger*. Sobre esta primera escuadrilla expedicionaria recayó la responsabilidad de realizar

los primeros servicios de guerra de la Aviación Militar Española. En uno de estos servicios resultaron heridos de bala el teniente piloto Ríos Angüeso y su observador, el capitán Manuel Barreiro. A pesar del dolor de sus heridas, el piloto consiguió salvar el aeroplano. Ambos oficiales fueron condecorados con la Cruz Laureada de San Fernando, las dos primeras conseguidas por nuestra Aviación. El 17 de diciembre de 1913 los capitanes Barrón y Cifuentes realizarían el primer bombardeo de la historia mundial de la Aviación al arrojar bombas diseñadas específicamente para ello y utilizar un rudimentario visor de fabricación austriaco.

- ¿Cómo influyó la guerra de África en el desarrollo de nuestra Aviación?
- La capacidad de nuestra joven Aviación Militar se puso de relieve con la creación de una táctica muy arriesgada para abastecer a las numerosas posiciones sitiadas por las harkas marroquíes. Para ello, volando a ras del suelo entregaban casi en mano los suministros, munición y agua a los soldados cercados. Esta forma de volar se bautizó en Europa como “*Vuelo a la española*”. Pero sería en el Desembarco de Alhucemas, septiembre de 1925, cuando nuestros pilotos demostrasen más aún su profesionalidad, al tripular en misiones de reconocimiento y bombardeo 162 aeroplanos, 136 pertenecían al Ejército, 18 hidroaviones de la Aviación Naval, 6 eran bombar-

deros franceses y 2 hidros de la Cruz Roja Española, apoyando a 20.000 soldados españoles para que acabasen con la pesadilla de Abd-el-Krim. En Marruecos murieron 69 aviadores militares en acción, 36 fueron gravemente heridos y 11 obtuvieron la Cruz Laureada de San Fernando. Algunos historiadores afirman que el general Eisenhower se inspiró en esta gran operación combinada, terrestre, naval y aérea para planear el Desembarco de Normandía.

LOS GRANDES VUELOS

- Terminada la guerra en África comienza la época de los grandes raids, diríase que la Aviación Militar Española despegó del territorio nacional para hacerse universal ¿Qué trascendencia tuvieron aquellos viajes?
- Nuestros aviadores, mediatizados por la Guerra de Marruecos, no pudieron incorporarse a esos grandes raids hasta 1926, pero lo harían con gran éxito. El primero de ellos fue a Buenos Aires y se inició en enero. Fue realizado por cuatro tripulantes con un hidroavión *Dornier Wal*, bautizado como **“Plus Ultra”**. Fueron el Comandante Ramón Franco, el Capitán Julio Ruiz de Alda, el Teniente de Navío Juan Manuel Durán y el Soldado mecánico Pablo Rada. La importancia de este vuelo desde Palos de la Frontera tuvo una gran resonancia internacional por ser el primero de nuestra Aviación, pero especialmente fue de gran importancia política y espiritual. Era el reencuentro



Los capitanes Barrón y Cifuentes a bordo de un aeroplano Lohner-Pfeilflieger momentos antes de emprender el vuelo del primer bombardeo aéreo de la Historia mundial de la aviación, el 17 de diciembre de 1913 sobre Ben-Karrik.

- de España con Hispanoamérica después de su Independencia.
- Al vuelo del **“Plus Ultra”** siguieron otros que también marcaron hitos en la Historia de la aeronáutica internacional. ¿Puede citar los más importantes?
- Todos lo fueron. El segundo comenzó en abril de 1926, tres aviones terrestres *Breguet XIX* cuyo nombre fue **“Patrulla Elcano”** y su meta final Filipinas. Sus protagonistas fueron los Capitanes Martínez Esteve, Loriga Taboada y González-Gallarza, que llevaron respectivamente como mecánicos a Calvo Alonso, Pérez Sánchez y Arozamena. Sólo uno de ellos pudo llegar a Manila, el tripulado por Gallarza, quien llevó como segundo a Loriga. Fue otro reencuentro histórico con unas tierras que hacía poco que habían sido españolas. El tercero, por orden cronológico fue el de la **“Patrulla Atlántida”**, compuesta por tres hidroaviones *Dornier Wal*. Se

- realizó en nuestra antigua colonia de Guinea Ecuatorial entre diciembre de 1926 y enero de 1927 Su misión fue de carácter científico, realizaron un levantamiento fotográfico y cartográfico del territorio. Igualmente importante fue el vuelo realizado por los Capitanes Iglesias Brage y Jiménez Martín, con un *Breguet XIX Gran Raid*, que recibió el nombre del **“Jesús del Gran Poder”**. Efectuaron desde Sevilla un largo vuelo por Iberoamérica, Brasil, Uruguay, Argentina, Chile, Perú, Panamá, Nicaragua, Guatemala y Cuba. Hay que destacar que en el trayecto entre Santiago de Chile y Lima fueron portadores del Tratado que zanjaba definitivamente el problema de límites entre Chile y Perú.
- Y el que sigue siendo un misterio en nuestros días, el del **“Cuatro Vientos”**.
- Así es, a pesar del tiempo transcurrido poco se sabe de la des-



A su llegada a Camagüey, el Capitán Barberán y el Teniente Collar, con el corresponsal, de Prensa Asociada, Tano Gomez y el Oficial del Cuerpo de la Aviación Militar de Cuba, José M. Barrero.

aparición del Capitán Mariano Barberán y el Teniente Joaquín Collar, tripulando el *Breguet Superbidón* “Cuatro Vientos”. Partieron de Sevilla en junio de 1933 con destino a Cuba y México. Cruzaron sin problema alguno el Atlántico Central y aterrizaron en Camagüey. En Cuba permanecieron nueve días continuamente homenajeados, pero en el trayecto La Habana-México capital desaparecieron en medio de una tormenta tropical. Volaron durante 39 horas y 55 minutos sin escalas, batiendo el récord mundial de distancia sobre el mar al recorrer 7.895 kilómetros y además abrieron una nueva ruta aérea entre Europa y América a la Aviación Comercial. Para aligerar peso y poder llegar a Cuba, no llevaban equipo de navegación radioeléctrico ni de radio. La navegación fue astro-

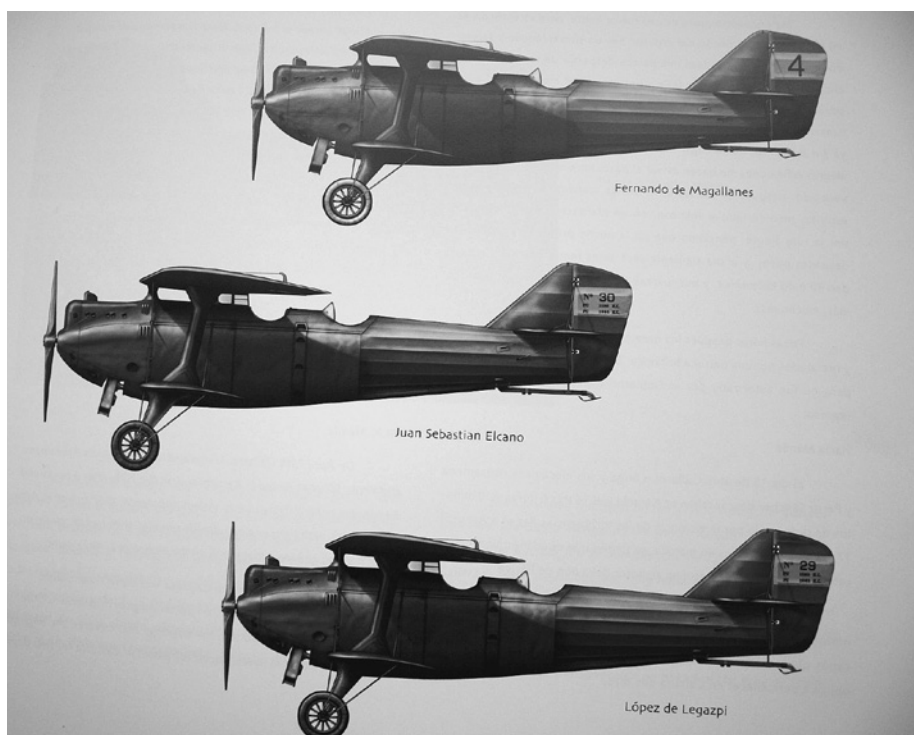
nómica y a estima. Barberán estaba considerado como uno de los mejores navegantes aéreos de la Aviación Mundial y Collar era un joven de 27 años, nº 1 de su promoción de vuelo y un extraordinario piloto. Este vuelo no había tenido antecedentes en sobrevolar el Atlántico Norte por su parte más ancha y además se realizó sin referencia terrestre alguna.

- *Ya en los primeros años treinta, la tensa paz en Europa parece una época propicia para el desarrollo tecnológico de la Aviación en general. ¿Puede hablarse en ese periodo de avances notables en la Aviación Militar Española?*
- En octubre de 1930, el capitán Cipriano Rodríguez y el teniente Carlos Haya, establecieron con un *Breguet Gran Raid* los récords del mundo de velocidad en circuito cerrado. Posterior-

mente, durante la II República la Aviación Militar española experimentó un notable desarrollo tecnológico, sobresaliendo la fabricación de los nuevos *Breguet XIX SuperBidón* por Construcciones Aeronáuticas y los primeros vuelos del Autogiro de La Cierva. En 1932 fue creada la Revista de Aeronáutica, que aglutinaba todas las publicaciones de los organismos aeronáuticos de la Administración, militar, naval y civil.

TIEMPOS DE GUERRA

- *Y llegó la gran prueba del arma aérea con nuestra guerra civil; la pregunta podría originar una respuesta interminable, pero si es posible sintetizarla ¿cuáles fueron las principales características de la Aviación Militar Española durante 1936-39?*
- Puede resumirse en las siguientes áreas: el Puente Aéreo del Estrecho que permitió en tan solo cuatro meses transportar desde Marruecos a la Península 23.393 hombres. El Apoyo aéreo a las fuerzas terrestres con una táctica ya ensayada en la Guerra de Marruecos, a la que se bautizó como “La Cadena”. La conquista de la Superioridad Aérea, que influyó en gran medida en la victoria final de los nacionalistas, baste como ejemplo la “Batalla del Jarama”. El Abastecimiento aéreo en operaciones para proporcionar desde el aire suministros, así se efectuó con el Alcázar de Toledo y el Santuario de Santa María de la Cabeza. El limitar los Bombardeos aéreos para re-



Los tres Breguet XIX de la "Patrulla Elcano". Solamente llegaría el "Legazpi", con González Gallarza a quien acompañaría Lórigo en la etapa final.

ducir los daños y destrucciones a los estrictamente necesarios para facilitar la reconstrucción nacional al final de la contienda. Y finalmente la Acción sobre el mar que dificultó enormemente el abastecimiento a la República con el ataque a su flota y puertos. En el orden puramente orgánico es destacar la creación de un Ministerio de Aire y Marina por el bando republicano, que ponía a todas sus Fuerzas Aéreas bajo un solo mando en la persona de Hidalgo de Cisneros, mientras en el lado nacional se creó una Jefatura de los Servicios del Aire, para el que fue designado jefe de la misma al ya entonces general Alfredo Kindelán.

– Al acabar la guerra el Gobierno español eleva los asuntos de la Aviación militar a la categoría de Ministerio, creando el Ejército del Aire ¿Puede hablarse a

partir de ese momento de la mayoría de edad del arma aérea?

– Sin duda, la creación de este Departamento ministerial colmaba la aspiración de los aviadores de conseguir una Fuerza Aérea independiente. El 8 de agosto de 1939 una ley de la Jefatura del Estado creaba los Ministerios del Ejército, de Marina y del Aire y por otra disposición posterior del mismo rango se constituía, dentro de su Ministerio, el Ejército del Aire: "compuesto por mandos, tropa, elementos y servicios comunes a los Ejércitos de Tierra y Mar, con los que ha de cooperar a la defensa e integridad de la Patria". Como ministro fue designado un militar no aviador, el general Yagüe, que demostró una gran capacidad de organización, apoyándose para ello en un experimentado y famoso aviador

como Jefe del Estado Mayor del Aire, el entonces teniente coronel Eduardo González-Gallarza. Para comenzar, se asignó a la nueva Arma de Aviación la misión de "desarrollar todo su poder ofensivo mediante sus unidades aéreas".

– ¿Cuáles fueron, a su juicio, los principales cambios introducidos en la Aviación por el nuevo Departamento?

– En 1940 se nombraba Ministro del Aire al general Juan Vigón, entonces Jefe del Alto Estado Mayor, con él se llevó a cabo una importante reorganización territorial, creándose cinco regiones aéreas y tres zonas. Al mismo tiempo se intentó mantener operativo el material aéreo, a pesar de que la situación internacional impedía su renovación y que la escasez de combustible dificultaba la formación y el entrenamiento de las tripulaciones. Pese a las dificultades se creó el Instituto Nacional de Técnica Aeronáutica y se adjudicaron a las industrias Construcciones Aeronáuticas y a la Hispano Aviación, concursos para la fabricación de nuevos aviones. Igualmente en 1945 finalizaría la construcción en San Javier de la Academia General del Aire.

– Los pilotos de aquellos años tuvieron pronto ocasión de demostrar fuera de España su preparación ¿Se recuerda suficientemente hoy esta página de la historia nuestra Aviación?

– No puede olvidarse. La alta preparación de los aviadores militares de aquel tiempo y su capacidad de combate se puso



El capitán José Sánchez Mendez con su F-104 Starfighter.

de relieve durante la II Guerra Mundial con su participación en el Frente Oriental, en ambos bandos. Con la Escuadrilla Azul, con un total de 88 aviadores, de los cuales 19 murieron en acción, pero derribaron a 161 aviones soviéticos. Por otra parte, cerca de 90 pilotos procedentes de la antigua Aviación Republicana intervinieron en defensa de la URSS contra la Luftwaffe, estimándose que alrededor del 30 por ciento murió en combate pero que unos 20 alcanzarían la categoría de As al derribar cada uno al menos cinco aviones o más.

- *Hablamos de la II Guerra Mundial, sabemos cuál fue el papel de nuestros aviadores en la contienda, pero aquella posguerra ¿Se apreció también en el reciente Ejército del Aire?*
- Cuando finalizó la II Guerra Mundial en 1945 fue designado un nuevo Ministro del Aire, el primer aviador en llegar al car-

go, general de división y Jefe del Estado Mayor Eduardo González Gallarza, quien de inmediato hizo frente a tres graves problemas: el envejecimiento del material, para lo cual se realizó una reducción de la variedad de aviones existentes, concentrando los de transporte en los Junker-52, los de bombardeo en los Heinkel-111, la caza en los Messerschmit-109 y los de enseñanza en las avionetas Bücker-131. La dificultad de remotorizar los He-111 y los Me-109, se consiguió en 1951 con la compra de los motores Merlin de Rolls Royce. La vejez de la infraestructura aérea era otro de los retos. Por ello se modernizaron los aeropuertos más importantes, Madrid, Barcelona, Sevilla y Valencia, a los que seguirían otros muchos, hasta el punto que en 1953 eran 28 los aeropuertos en fase de construcción o modernización, más 9 bases aéreas. Por último

se llevó a cabo en 1952 una reorganización de las Fuerzas Aéreas para adecuarlas a los nuevos conceptos de la doctrina aérea, al estructurarlas en Aviación de Defensa Aérea, Aviación Táctica, Aviación Estratégica y Aviación de Transporte.

TIEMPO DE ALIANZAS

- *En septiembre de 1953 se formalizaron los acuerdos con los Estados Unidos, el Ejército del Aire, ya con cierto rodaje en sus funciones, ¿cómo percibió la situación derivada los mismos?*
- Puede decirse que la verdadera modernización del Ejército del Aire se produjo con motivo de la firma de los tres Acuerdos con los Estados Unidos: Convenio de Ayuda para la Mutua Defensa; Convenio de Ayuda Económica y Convenio Defensivo. En consecuencia comenzaron a llegar en 1954 los primeros aviones reactores de enseñanza T-33 y al año siguiente los aviones de combate F-86F. Se creaba el Mando de la Defensa Aérea y la Red de Alerta y Control y se construían cuatro grandes bases aéreas en Torrejón de Ardoz, Zaragoza, Morón de la Frontera y Rota, así como un oleoducto que las unía entre sí. Paralelamente un numeroso grupo de aviadores y mecánicos realizaron cursos de adaptación al nuevo material en Alemania y Estados Unidos. Esta modernización se extendería a otras áreas, como fue la creación del Servicio Aéreo de Búsqueda y Salvamento, la Escuela de Helicópteros, etc. La modernización abarcó también

a nuestra Industria Aeronáutica, facilitando la fabricación de aviones de diseño nacional, como el transporte Azor-207 y el Saeta.

- *Precisamente en esa favorable situación para nuestras fuerzas aéreas surgió la guerra en Ifni y Sahara y el material aéreo empleado no respondió, al parecer, a la modernización derivada de los acuerdos. ¿Fue realmente así?*
- Aunque éramos aliados de los Estados Unidos, sin embargo éstos no eran nuestros aliados tal como se demostró en aquella guerra. El Gobierno norteamericano vetó el empleo de nuestros nuevos aviones de combate. El Ejército del Aire tuvo que recurrir a los viejos aviones de transporte, de bombardeo y de ataque aún en servicio, Ju-52, He-111 y Me-109, más un número de aviones T-6D armados con ametralladoras y cohetes comprados en el exterior que darían un excelente resultado. En esa guerra el Ejército del Aire tuvo 18 muertos y 15 heridos entre tripulantes aéreos y paracaidistas.
- *Los últimos cincuenta años han resultado decisivos para la aeronáutica: nuevos materiales, novísimos instrumentos de navegación, y la carrera espacial ¿Cómo han afectado esos cambios a nuestra Aviación Militar?*
- Nuestra Aviación Militar asimiló perfectamente todos esos cambios, que también habían ido llegando al Ejército de Tierra con la creación de sus Fuerzas Aeromóviles y a la Armada con su Arma Aérea y el empleo de



Un F-18 sobrevuela Madrid. Detrás las cuatro torres.

los cazas Harrier. En 1965, llegaban a España los primeros cazas supersónicos, los famosos F-104, capaces de volar dos veces a la velocidad del sonido. Cinco años más tarde la empresa Construcciones Aeronáuticas comenzaría la fabricación de 70 aviones de combate y enseñanza F-5, también supersónicos, con el apoyo tecnológico de la firma norteamericana matriz Northrop. Para diversificar la procedencia de nuestro material de combate se adquirieron en Francia los cazas Mirage III y posteriormente los Mirage F-1, y se recibieron 36 cazabombarderos norteamericanos, uno de los aviones más fabricados en el mundo, el conocido Phantom II. La modernización también llegó al campo Espacial, donde hasta entonces no habíamos desarrollado ninguna actividad. Se materializó con la construcción de las estaciones de Maspalomas, Robledo de Chavela, Villafranca del Castillo y la internacional de comunicaciones de Buitrago.

- *España ingresa en la OTAN en 1982. Pronto nuestros aviadores se verían ante un escenario bélico, la guerra en Bosnia-Herzegovina ¿Cuál fue el papel de nuestra fuerza aérea en aquel conflicto?*
- Durante la década de los 90 el Ejército del Aire desarrolló una gran actividad operativa participando en numerosos ejercicios aéreos multinacionales, sus cazas F-18 cruzaron el Atlántico Norte repetidas veces para participar en territorio norteamericano en los ejercicios Red Flag y nuestro territorio fue escenario de muchos ejercicios de unidades aéreas de la OTAN realizados bajo dirección española. Pero sería en 1995 cuando por quinta vez en su historia nuestros aviadores militares participasen en misiones de combate reales al intervenir en Bosnia-Herzegovina en apoyo de UNPROFOR. Un destacamento de ocho F18-A y dos Hércules C-130H de reabastecimiento en vuelo, estacionados en la base



El A-400 M que mejorará la capacidad de transporte del Ejército del Aire.

aérea italiana de Aviano, volaron dentro de la Operación Deliberated Force. Nuestros pilotos serían los únicos de la fuerza aérea multinacional que realizasen misiones de patrulla aérea de combate, ataque contra superficie y supresión de la defensa antiaérea, teniendo como amenaza los famosos misiles SAM-6 de las tropas serbias. A su regreso merecerían el reconocimiento internacional por su “colaboración a los Acuerdos de paz de Dayton”, que pondría fin al conflicto.

- ¿Podemos hablar hoy de una defensa aérea nacional o exclusivamente de una defensa aérea unificada dentro del ámbito de la OTAN?
- La OTAN puede desplegar en cuestión de horas unidades de transporte o de combate, pues la doctrina de empleo es única. Pero al ser la misión fundamental de una Fuerza Aérea defender el espacio aéreo de soberanía y el territorio de su nación, no parece factible que desaparezca el carácter nacional de la misma. Diferente es que

puedan participar sus unidades en misiones, tanto dentro de la OTAN o de la Unión Europea, bien sean de combate, de transporte o en aeroevacuaciones, especialmente si el material aéreo a utilizar es idéntico. Así, por ejemplo, los 14 Ministros de Defensa de los países que son miembros de la Agencia Europea de Defensa, firmaron el 17 de noviembre de 2009 una Carta de Intenciones para crear una “Flota Europea de Transporte Aéreo” (EATF), concebida para dotar a la Unión de una capacidad aérea estratégica adecuada. En principio, Alemania, Bélgica, Francia y Luxemburgo, firmaron un memorándum para constituir una unidad que tenga como avión común el A-400M. Igualmente que cuatro naciones europeas tengan un mismo avión de combate como es el Eurofighter, facilita enormemente el intercambio de tripulaciones, experiencias en el mantenimiento y otras ventajas a la hora que tuvieran que participar en una misma misión internacional.

- Finalmente, mi general, y para volver al tema inicial de la entrevista ¿Qué actos se van a realizar a lo largo del año con motivo del Centenario?
- Aunque no soy la persona más indicada para facilitar la información más completa sobre esos actos, parece ser que entre ellos va a celebrarse en el mes de marzo uno de carácter institucional militar en la Base Aérea de Cuatro Vientos. En varias ciudades, como Granada y Salamanca, entre otras, habrá exposiciones conmemorativas. La Revista de carácter histórico *Aeroplano* editará un número extraordinario de más de 400 páginas, y el Ministerio de Defensa publicará algunos libros relacionados con la historia del Aeródromo de Cuatro Vientos y otras figuras de nuestra Aviación Militar. Otras instituciones, como la Real Hermandad de Veteranos de las Fuerzas Armadas y de la Guardia Civil, va a publicar en los ocho números de su Revista *Por Tierra, Mar y Aire*, artículos dedicados a la Historia de nuestra Aviación Militar y la Asociación Española de Militares Escritores, dentro de su programa anual de conferencias que tendrá lugar en la sede del CEU madrileño, tiene previstas dos conferencias relacionadas con este Centenario.

Y nosotros, la revista MILITARES, aportamos también un valioso documento a ese centenario con esta entrevista que el general Sánchez Méndez acaba de concedernos.

EQUIPO MILITARES