

LOS PILOTOS DE COMPLEMENTO -1939-1989- CINCUENTA AÑOS EN LA PUNTA DE LANZA DEL EA

JERÓNIMO F. NARANJO GARCÍA
Doctor en Paz y Seguridad Internacional



Introducción

¿Por qué este estudio historiográfico sobre un modelo ya desaparecido pero que tuvo una importancia capital para el Ejército del Aire (EA)? Cuando estaba en la fase de investigación para la realización del libro sobre los suboficiales de este Ejército, mi querido profesor Fernando Puell de la Villa me preguntó si habían existido suboficiales pilotos, y le contesté con unos apartados que reflejé en el libro sobre los pilotos de complemento. Pero resultaba escaso el conocimiento que en este aportaba, por lo que me decidí a escribir este artículo, dada la ausencia de trabajos en profundidad sobre este personal.

Este trabajo trata de llenar ese hueco y dar a conocer cuáles fueron los distintos avatares que les sucedieron desde su creación recién finalizada la Guerra Civil hasta su desaparición

al final de los años ochenta, especialmente en lo referente a los suboficiales, que durante las dos primeras épocas estudiadas eran el fin primordial de este modelo: los empleos de sargento y brigada.

Los Ejércitos españoles han contado con personal de complemento desde los albores del siglo xx, realizando una labor necesaria, en previsión de posibles conflictos que necesitaran de un aumento considerable de personal experimentado en las distintas disciplinas castrenses de manera rápida. Y el EA no fue ajeno a ello. Pocos trabajos, pero muy interesantes, se han publicado al respecto, entre los que hay que destacar el dossier de 1989 de la *Revista de Aeronáutica y Astronáutica* n.º 582 sobre la trayectoria de la Escala de Complemento, aunque enfocado hacia los dos modelos de reclutamiento universitario que existieron: la Milicia Aérea Universitaria (MAU) y la Instrucción Militar de la Escala de

Complemento (IMEC); también el trabajo de Martínez Cabeza publicado en la revista *Aeroplano* n.º 33 del 2015, específico sobre la MAU; más concreto es el trabajo de Ramos Jácome sobre los cursos de piloto elemental en la base aérea de Armilla, en Granada. A pesar de ello, ninguno ha tratado en profundidad la historia del modelo de los pilotos de complemento, que tan extraordinarios y necesarios servicios prestó al EA, sobre todo en los principios de la depauperada aviación comercial, tan necesitada de pilotos tras la Guerra Civil, en la dura posguerra que la sucedió.

Cuando la Aeronáutica Militar únicamente era un servicio enmarcado en la organización del Arma de Ingenieros del Ejército, ya comenzó el reclutamiento de personal de complemento, dirigido a aquellos civiles y militares que poseyeran el título de piloto o de una especialidad relacionada con la aviación o aerostación, y que no aspiraban a ingresar en las escuelas de pilotajes del Ejército¹. Los que con anterioridad fueran militares, vestirían el uniforme del cuerpo al que pertenecieran, además del emblema de Aeronáutica a que tuviera derecho, pero con el círculo central del emblema de la Aviación de color azul, en vez del rojo que llevaban los profesionales; los que tuvieran su origen en la vida civil, usarían el que se determinó en 1917.

Los ascensos de las clases de tropa se regularon por el reglamento de reclutamiento de 1924; los ascensos de suboficial –entonces segunda clase de tropa– a alférez de complemento eran propuestos después de realizar los periodos de prácticas además de poseer:

- Aptitud práctica de pilotaje en aviones de guerra, certificado por el jefe de la escuadrilla en que hubieran servido.
- Contar con un año de antigüedad como piloto aviador militar, y al menos 150 horas de vuelo.

Para el ascenso de alférez a teniente aviador de complemento tenían que reunir las siguientes condiciones:

- Tres años de efectividad en el empleo.
- Aptitud práctica de vuelo y mando de sección o patrulla de aviones, acreditada por el jefe de la escuadrilla en que hubiera servido.
- Mas de doscientas horas de vuelo.

Y para el ascenso a capitán de complemento de Aviación:

- Cinco años de antigüedad en su empleo.
- Aptitud práctica de vuelo en avión de guerra y mando de sección, acreditadas por los jefes de escuadrilla de las unidades en que hubieran servido, con buen informe de los jefes de grupo que lo tuvieran a sus órdenes.
- Ser bien conceptuado en el examen teórico-práctico que se llevaba a efecto en las condiciones que la jefatura superior determinaba, en el que acreditaran poseer las dotes y conocimientos necesarios a un jefe de escuadrilla.
- Doscientas horas de vuelo como teniente de complemento.



Piloto aviador de complemento



Piloto aerostero de complemento



Piloto dirigible de complemento

Durante la Segunda República cambió el modo de ingreso en la Escala de Complemento; para ser piloto debían pasar por un periodo académico de formación, previo examen de ingreso, dando prioridad a los suboficiales que ya fueran pilotos². El emblema cambió al sustituir la corona real por la mural, y después sin esta (Naranjo-Rivero, págs. 13-14, 2023).

La Guerra Civil no aportó demasiado a la legislación de este personal, que fue ampliamente utilizado por ambos bandos: en el Popular, con el fin de acrecentar el número de profesionales con valía suficiente en materias aeronáuticas, se integraron los oficiales, suboficiales y tropa de las escalas de complemento, en las escalas profesionales de las Fuerzas Aéreas, ya fueran de Aviación como de otras Armas y cuerpos del Ejército que estuvieran prestando sus servicios en unidades aéreas, con sus mismos empleos³. En el Nacional continuaron con las normas heredadas, y en el caso de las nuevas incorporaciones, prevaleció la figura de la provisionalidad.

Primera época: el comienzo de un modelo

Es en esta época cuando aparecen los protagonistas de este trabajo, por lo que es conveniente centrarse en ella para comprender la trascendencia que tuvieron. Por ellos se hace necesario conocer previamente que, tras la finalización de la Guerra Civil, en agosto de 1939, se modificó la organización de la Administración Central del Estado y se crearon los tres ministerios castrenses entre los que se encontraba ya presente el del Aire⁴.

Este nuevo Ejército poseía una heterogénea variedad de aparatos, con orígenes diferentes y en distintos estados de mantenimiento y fatiga heredados tras la contienda. La necesidad de poseer un elevado número de pilotos de manera rápida y económica era esencial y perentoria, porque en los planes del ministro Yagüe se encontraba la creación de una flota de cinco mil aparatos en cinco años (Domenech, pág. 205, 2017). Se acudió a la figura del piloto de complemento para que, en momentos de crisis, se pudieran cubrir de manera solvente las esperadas bajas con personal cualificado, sin pertenecer a las escalas profesionales, que hubieran recargado sobremanera sus escalafones, envejeciéndolos irremediadamente.

Los difíciles comienzos hay que enmarcarlos en un momento histórico de extraordinaria trascendencia. Cuando finalizó la Guerra Civil, Europa central se encontraba a las puertas de la Segunda Guerra Mundial, como sucedió en septiembre de ese mismo año, y España contemplaba la

situación con incertidumbre ante la posibilidad de entrar a formar parte de las potencias del Eje, cuya ayuda había resultado determinante para la consecución de su victoria final; al mismo tiempo, los aliados vigilaban con recelo esa posibilidad, por lo estratégico de la situación geográfica de nuestro país.

Las normas de creación del EA dividieron en dos todas las escalas: profesionales y de complemento⁵. Las escalas iniciales de oficiales y suboficiales de complemento se formaron con los oficiales de complemento del EA además de los de los del ET y Armada que hubieran prestado servicio en Aviación durante la guerra, por antigüedad en sus empleos dentro de cada Arma o cuerpo⁶.

	Capitán	Teniente	Alférez	Brigada	Sargento	Total
Arma Aérea	34	129	20	1		184
Escala de Tierra	10	132	36	10	2	190
C Ingenieros Aeronáuticos	33	97	12		1	143
C. Sanidad Medicina	2	34	4	2		42
C. Sanidad Farmacia	1	2	1			4
C. Intendencia		11	16			27
C. Jurídico	1					1
C. Especialistas		5	8	3	4	20
Total	81	410	97	16	7	611

Escalas de Complemento de 1941⁷

Como se puede apreciar, eran numerosas las escalas de complemento, pero este trabajo se ceñirá en exclusiva a los pilotos de complemento del Arma Aérea. Dos decretos marcan esta primera época.

Decreto de 6 de diciembre de 1941

Tras la Guerra Civil fue necesario crear un modelo sostenible para el reclutamiento de pilotos de complemento del EA, que tuviera como base fundamental una intensa preparación de entrenamiento en ciertas actividades aéreas realizadas por la Dirección General de Aviación Civil o por el organismo que se creara para llevar a cabo la instrucción preaeronáutica. Por otra parte, España carecía de escuelas de pilotos civiles; todo lo relacionado con el vuelo, en cualquiera de sus actividades, era rigurosamente controlado por el Ministerio del Aire. Razón por la que se contempló un doble fin: poseer una sólida base de pilotos militares en reserva, y proporcionar este preciado personal a las compañías aeronáuticas civiles, que pronto comenzarían a elevar sus alas. Esta doble función pervivió hasta finales de los años ochenta, ya en plena democracia, época de enorme crecimiento del turismo en España.

En un principio, y sin legislación que lo apoyara, para dar la razón a la urgencia del momento, a los seis meses de la finalización de las hostilidades, se publicó una primera convocatoria de nada menos que cuatrocientas plazas de piloto de complemento. Las condiciones no eran demasiado exigentes, como correspondía al momento que se estaba viviendo.

Este personal aspirante a pilotos de complemento debía reunir una serie de condiciones: independientes, idealistas, algo aventureros y valientes rozando la temeridad, teniendo en cuenta los medios aéreos con los que se contaba en aquellos momentos, y sobre todo con una enorme visión de futuro. Se les sometió a un duro entrenamiento en la fase de formación, para alcanzar en poco tiempo altos están-

dares de rendimiento profesional. Las condiciones previas fueron:

- Civiles y militares con edades comprendidas entre 18 y 24 años. Estaban expresamente excluidos los especialistas del EA.
- Bachiller completo.
- Autorización paterna.
- Condiciones políticas características del momento.

Al tener el EA tan elevadas expectativas puestas en este personal, se hace necesario analizar esta primera convocatoria de manera pormenorizada para observar cómo se iba a desarrollar en el futuro el modelo de pilotos de complemento, al carecer de antecedentes históricos de referencia.



Grupo de piloto de complemento. [Ref. AHEA 172(19)DIG]

Los aspirantes pasaban reconocimiento médico en Tablada (Sevilla); los que lo superaban realizaban por tandas una primera fase en la escuela premilitar, siendo filiados como soldados, momento en el que firmaban un compromiso de tres años de permanencia en el EA; en esta fase cobraban los haberes correspondientes al soldado, más una gratificación de cinco pesetas diarias. La escuela militar de vuelo elegida para este personal fue la de San Javier (Murcia)⁸.

Superada esta primera fase eran destinados a cualquiera de las escuelas de piloto existentes en el momento, y que más adelante se detallan, para la realización de la enseñanza elemental de vuelo, cobrando el complemento correspondiente, que sustituía a la gratificación anterior; en esta fase de piloto realizaban el curso de cabo, al que ascendían al finalizarla. Los que causaban baja voluntariamente durante el periodo de formación debían abonar el importe de la primera puesta y, además, los voluntarios con premio las cantidades abonadas por este concepto⁹.

Al finalizar la fase de transformación, era el momento en el que ascendían a sargentos pilotos de complemento, cobrando la paga de estos más los pluses de vuelo correspondientes; a los dieciocho meses de servicio ascendían al empleo de brigada de complemento, con al menos seis meses de servicio en unidades de vuelo, percibiendo sus haberes, complementos y gratificaciones de vuelo; quedaban en situación de disponibles a la espera de los destinos en unidades aéreas. Al completar los tres años de compromiso ascendían a alféreces pilotos de complemento, siempre que llevaran al menos un año en el empleo de brigada, siendo licenciados los que no hubieran logrado la continuación de compromiso, integrándose en la escala de complemento y sirviéndoles de abono para el servicio militar. Para los ascensos desde soldado a alférez incluido era condición indis-

pensable la superación de los cursos para cada uno de los empleos.

Desde el empleo de brigada, cualquiera que fuera su situación, podía solicitar el ingreso en la Academia General del Aire (AGA), sujeta a las condiciones generales para ello, ampliándose la edad de ingreso en tres años, para los que se reservaba el 50 % de las plazas. Continuarían percibiendo sus haberes correspondientes a su empleo, además de los pluses de vuelo, pero adaptarían su uniformidad al de la academia.

A pesar de encontrarse en una época difícil, el «efecto llamada» fue bueno, aunque el ingreso resultó decepcionante para las expectativas que en ello había depositado el EA en este modelo, llegando a menos de la mitad los que alcanzaron el final de la formación, el empleo de sargento piloto de complemento, y menos al empleo de brigada.

Convocatoria (BOE)	Convocados	Aspirantes	Ingresados	A. sargento	A. brigada
12 de septiembre de 1939 (262)	400	477	238	182	120

Primera convocatoria pilotos de complemento 1939

Pero estas condiciones eran cuanto menos orientativas, al carecer el EA de la posibilidad de reclutamiento de este personal, a pesar de tenerla para otras escalas. No fue hasta finales de 1941 cuando se autorizó, momento en el que se encontraba esta primera convocatoria en la fase final de formación¹⁰.

Este decreto adoptó, en líneas generales, las normas de la primera convocatoria ampliando la situación en la que se encontrarían tras la finalización de cada una de las fases; de esta manera, a su ingreso eran considerados como soldados de segunda, tras la obtención del título de piloto elemental serían ascendidos al empleo de cabo piloto de complemento; al ser nombrado piloto militar, ascenderían a cabo primero piloto de complemento, y el de sargento piloto de complemento tras alcanzar el título de piloto de caza o de bombardero. Los brigadas pilotos de complemento que querían ser alféreces, estaban obligados a prorrogar su compromiso por cuatro meses, con el fin de seguir un curso de ampliación, con informe favorable del jefe. Los que posteriormente solicitaban el empleo de teniente piloto de complemento, tenían que incorporarse a filas por otros cuatro meses, a partir de su segundo año de licenciamiento. A los cuatro años en el empleo de alférez piloto de complemento, previo informe favorable, podían ser ascendidos a teniente piloto de complemento, y a los doce años de piloto y seis de servicio como oficial, tras superar un curso de perfeccionamiento, pasaban a la escala del Aire con el empleo de teniente.

En 1943 se amplió hasta el empleo de comandante, máximo objetivo a alcanzar en esta escala¹¹. Podían ser separados del servicio mediante expedientes gubernativos por los mismos motivos que los profesionales¹².

En todos los casos, para el ascenso a cualquier empleo, era preceptivo el curso y la superación del examen correspondiente. A diferencia del resto de modelos de personal profesionales del EA, los componentes de las escalas de complemento carecían de una academia o escuela propia en los que realizar la fase de formación, hecho que fue característico a lo largo de la historia de este personal y que hubiera sido lo deseable para lograr un espíritu de cuerpo. Al finalizar cada una de las fases, los que la superaban eran destinados a la siguiente base para la realización del nuevo escalón, y así sucesivamente hasta la finalización de toda la forma-

ción. De esta manera, el ministerio se ahorra los pluses de cursos correspondiente durante el tiempo que duraba la formación.

A los diez años de servicio activo como pilotos de complementos en el EA, tenían preferencia para destinos en las escuelas de este Ejército como profesores de vuelo con o sin motor, y probadores en maestranzas y centros técnicos.

Los que se encontraban en situación de licenciado podían ser llamados a filas con motivo de ejercicios o maniobras por cortos periodos de tiempo, en los que se constataba su aptitud de pilotaje. Si perdían la aptitud de vuelo pasaban a la Escala de Tierra de complemento, escalafonándose en el lugar que les correspondía por empleo, antigüedad y situación administrativa. Los procedentes del voluntariado sin premio que al cumplir treinta años no demostraban conservar la aptitud de vuelo, por no haberse presentado a periodos de estancia en filas, pasaban en iguales condiciones a la escala de Tierra de complemento.

A partir del empleo de sargento acumulaban los quinquenios en igual forma que los profesionales mientras estaban en servicio activo¹³. Usaban el uniforme y divisas correspondiente a su empleo militar, el emblema del EA en el pecho con el distintivo de piloto, ahora sí con el círculo en rojo, y una «C» dorada en los rombos rojos, colocada debajo del emblema.

A este decreto se pudieron acoger los oficiales de complemento y los que en lo sucesivo pudieran pasar a esta escala, por haber obtenido el título de piloto militar durante la pasada guerra, y los pilotos militares de todos los Ejércitos que se ampararon en una convocatoria masiva de quinientas plazas para el ingreso en las academias militares como profesionales, de los pilotos de complemento y provisionales de todos los Ejércitos con menos de veinticuatro años¹⁴.

Decreto de 24 de julio de 1947

En 1947 se reorganizan las Escalas de Complemento de las Armas, cuerpos y servicios del EA¹⁵. Se creó la Sección Aérea de la Milicia Universitaria (SAMU), que más adelante adoptó la denominación Milicia Aérea Universitaria (MAU).

Había tres vías de ingreso en la escala de complemento:

- Proceder de la Milicia Universitaria (Sección Aérea).
- Proceder del voluntariado o reclutamiento forzoso, con determinada cultura profesional y técnica acreditada.
- Haber pasado a la situación de retirado antes de la edad reglamentaria.

La Escala de Pilotos de Complemento procedería de la primera, que no se tratará en este trabajo, y mayoritariamente de la segunda de estas vías, que se adaptó al nuevo de modelo. Para ello se desarrollaron las instrucciones para el reclutamiento y formación de los oficiales y suboficiales de complemento¹⁶. El Capítulo III creó lo que se denominó Escala de Complemento del Aire, con el fin de nutrir de pilotos a las unidades aéreas y formar la necesaria reserva de este personal.

Se convocaban en las fechas y cuantías que se determinaban, los cursos a los que podían concurrir los voluntarios con o sin premio, que se encontraban en filas en el EA, y los paisanos españoles, entre diecisiete y veintiún años de edad, siempre que cumplieran las normas de las convocatorias, con el compromiso de permanencia en el EA por un tiempo mínimo que cada una marcaba pero que osciló entre los dos y los cuatro años. Se requería que tuvieran al menos el bachiller elemental, al igual que los aspirantes a la AGA por entonces, estando dispensados aquellos que poseían el título de Magisterio, Peritaje o superiores. De nuevo los especialistas del EA no podían optar a estas convocatorias, por las mismas razones que las expuestas en el anterior decreto¹⁷.



Primera promoción de pilotos de complemento, diciembre de 1948, ya con emblema. Revista *Aeroplano*. 14, p. 125

Los convocados pasaban reconocimiento médico previo en el Instituto de Medicina Aeronáutica de Sevilla, para comprobar su aptitud psicofísica para el vuelo. Los que lo superaban debían aprobar un examen de ingreso, en las mismas condiciones que en el anterior decreto, siendo declarados apto o no apto. Los paisanos aptos eran filiados como soldados voluntarios del EA, y firmaban el compromiso inicial. Dada la época de posguerra que se vivía, había una serie de gracias para aquellos que poseían condecoraciones en campaña, o eran hijos de los llamados caballeros mutilados, o huérfanos de caídos, que con el tiempo se fueron diluyendo.

La primera convocatoria fue al año siguiente de la publicación del decreto. La formación se desarrollaba durante el primer año en dos fases:

- La primera consistía en:
 - Enseñanza de pilotaje elemental y básico.
 - Instrucción del soldado, cabo y cabo 1º.
 - Ascenso a cabo y cabo 1º alumno aspirante a piloto de complemento.
- La segunda consistía en:
 - Transición de vuelo.
 - Instrucción para el ascenso a sargento.
 - Ascenso sargento piloto de complemento.

Al finalizar la formación ascendían al empleo de sargento pilotos de complemento, y se escalafonaban dentro de la escala de complemento pasando destinados a unidades aéreas. Cuando el compromiso llegaba a su fin eran licenciados. Si la conveniencia del servicio lo aconsejaba, se les podía conceder por una sola vez, prórrogas según informe de la Junta de Jefes de la unidad aérea en que se encontraran prestando servicio. Si se les concedían, la cumplían en dos fases:

- La primera fase consistía en:
 - Servicios de su clase en unidad aérea, en la que seguía un curso de preparación para brigada y ampliación de su cultura profesional.
 - Al finalizar el año, examen ante un tribunal.
 - Ascenso a brigada piloto de complemento.
- La segunda fase consistía en:
 - Servicios en unidad aérea y preparación para alférez.
 - Los que superaban el examen eran ascendidos al empleo de alférez piloto de complemento y licenciados con dicho empleo; el resto eran licenciados

con el empleo que tuvieran consolidado. En ambos casos ingresaban en la Escala de Complemento.

Para obtener los empleos superiores debían atenerse a lo ordenado en el decreto en vigor de la Escala de Complemento. Desde el ascenso a brigada piloto de complemento, aunque estuvieran licenciados, podían solicitar el ingreso en la Academia del Arma de Aviación, en las condiciones que se establecían para ello, reservándose un máximo del 50 % de las plazas convocadas.

A partir de la segunda convocatoria cambió este modelo como consecuencia de haber aparecido el empleo de cabo primero y aprovechar la experiencia extraída de la primera convocatoria¹⁸. La formación se dividió en cuatro fases:

- La primera, con un curso inicial de tres meses de formación militar y aérea en San Javier, con el empleo de soldados de segunda voluntarios; recibían instrucción militar intensiva y conocimientos teórico-prácticos sobre armamento, nomenclatura aérea, nociones de navegación, meteorología, etc.; al final eran considerados soldados.
- La segunda, un curso de tres meses en una escuela elemental de vuelo, para alcanzar aptitud de pilotaje, y simultáneamente enseñanzas aeromilitares de perfeccionamiento y ampliación de las del primer periodo. Al obtener el título de piloto elemental ascendían a cabo piloto de complemento.
- La tercera, un curso de tres meses en una Escuela de Transformación, para obtener la aptitud de pilotaje de avión de guerra e instrucción militar complementaria, ascendiendo a cabo primero piloto de complemento.
- La cuarta, un curso de tres meses en la Escuela de Caza o en la de Bombardero, para adquirir la especialización de pilotaje correspondiente, ascendiendo a sargentos pilotos de complemento y destinados a las unidades de vuelo.

La formación tenía lugar en los dos grupos de escuelas que se crearon (*Aeroplano*, pág. 260, 2011):

- Grupo de Escuelas de Levante
 - Elemental n.º 1 en Alcantarilla (Murcia).
 - Elemental n.º 2 en El Palmar (Murcia).
 - Transformación en San Javier (Murcia).
- Grupo de Escuela sur
 - Elemental n.º 1 El Copero (Sevilla).
 - Elemental n.º 2 Las Bardocas (Badajoz).
 - Transformación Jerez de la Frontera (Cádiz).

A los seis meses de servicios en unidades de vuelo como sargento piloto de complemento, y la superación del curso seguido en su unidad, ascendían a brigada piloto de complemento. Los procedentes de voluntariado con premio, cuando llevaban como mínimo un año de brigada, y la superación de un curso especial, podían ascender a alférez piloto de complemento, con informe favorable de sus jefes sobre sus competencias. A los cuatro años de servicio en el empleo de alférez podría ascender a teniente piloto de complemento, y a los doce de piloto y seis de servicio como oficial, previo curso de formación, pasaba a la escala del Aire con el empleo de teniente. Los que por cualquier circunstancia perdían la aptitud de vuelo, pasaban a la escala de Tierra de complemento. En cuanto al ingreso en la AGA, se rebajó considerablemente la reserva de plazas a un exiguo 10 %.

Por lo demás, poco variaron las normas de la primera convocatoria. Entre la primera y segunda convocatoria hubo un importante vacío de seis años, hasta que se organizó la escala de complemento. Pero había casos en los que era necesario



Emblema de piloto civil durante el franquismo²¹

El origen de este personal, el empleo máximo a alcanzar, las situaciones y resto de normas no variaron en exceso con respecto al decreto anterior²². Hubo durante este periodo una disminución del tiempo de servicio, en caso de baja por cualquier motivo; se incorporaban al servicio militar y les servía de abono el tiempo desde su ingreso, con un total de doce meses²³.

Para los procedentes del voluntariado se convocaban cursos para pilotos de complemento, a los que podían concurrir los que se encontraban en filas en el EA y los civiles españoles entre diecisiete y veintinueve años, que cumplieran las siguientes condiciones²⁴:

- Las de carácter general para el voluntariado.
- Compromiso de cuatro años desde la admisión al curso.
- Acreditar los estudios de bachillerato elemental. En 1968 se aumentó a sexto de bachillerato o superior²⁵.
- Aprobar el examen de ingreso. Estaban exceptuados del examen los que tuvieran el título de maestro, perito o superior formación cultural.
- Superar el reconocimiento médico y la aptitud psicofísica.

La formación tenía dos periodos:

- El primer periodo consistía en:
 - Enseñanza de pilotaje elemental y básico e instrucción del soldado, cabo y cabo primero, en la escuela elemental de pilotos de Armilla (Granada).
 - Al finalizar el pilotaje elemental, ascendían a cabo piloto de complemento; al terminar el básico, a cabo primero piloto de complemento
- El segundo periodo:
 - Curso de transición a reactores en Talavera la Real (Badajoz) o polimotores en Matacán (Salamanca), e instrucción para el ascenso a sargento.
 - Los declarados aptos ascendían a sargento piloto de complemento, y escalafonados con arreglo a la puntuación alcanzada.

En 1963 alcanzó la norma a todos los suboficiales de la EC que al finalizar el cuarto año de compromiso quisiera continuar en el EA, debía solicitar prórroga por otros cuatro años, antes de los seis meses previos a cumplirlo, pues hasta entonces, era únicamente para los oficiales. Los pilotos de complemento de reactores ascendían a brigada piloto de

complemento a los dos años desde su ascenso a sargento, siempre que superaban los estudios o cursos que se disponían, y con informe favorable. Los de polimotores que superaban estos cursos y tenían informe favorable, ascendían al empleo de brigada al terminar su compromiso²⁶.



En los extremos de la fotografía, los brigadas Marques y Porto Rey, de la IX y I promoción respectivamente. 11 Escuadrón de Caza, Manises diciembre de 1961. Revista Aeroplano. 13, p. 93

Los brigadas pilotos de complemento, al finalizar los cuatro años, podían solicitar con seis meses de antelación a la finalización del compromiso, prórroga por otros cuatro años. Los que la obtenían y superaban las pruebas y cursos establecidos eran promovidos al empleo de alférez de complemento, una vez que consolidaban cuatro años como mínimo en el empleo de brigada.

Los alféreces pilotos de complemento que lo deseaban, y con informe favorable, podían solicitar nueva prórroga de su compromiso por otros cuatro años. Aquellos a quienes se les concedía, podían ingresar a los cuatro años en la escala activa del Arma de Aviación, servicio de vuelo, con el empleo de teniente, conforme a lo establecido en el decreto del seis de diciembre de 1941 ya visto. El número de tenientes ingresados con este origen no podía superar el 30 % de la plantilla servicio de vuelo del mismo empleo, en la escala activa de dicha arma.

Los pilotos de complemento que obtenían los empleos de brigada o alférez de complemento, al ser licenciados, tenían preferencia para aquellas plazas de organismos dependientes de la Dirección General de Aviación Civil no reservadas para personal de las escalas activas, siempre con las condiciones señaladas para la provisión de tales destinos. Los suboficiales pilotos de complemento que al publicarse el decreto se encontraban en situación de actividad, pudieron solicitar prórroga en las condiciones fijadas y acogerse a sus disposiciones.

Con el fin de aprovechar los servicios de los que poseían la aptitud de polimotores, y evitar su licenciamiento tras el compromiso inicial, se modificó el decreto en el sentido de que seis meses antes de la finalización podían solicitar un nuevo por otros cuatro años, y tras la superación de las pruebas ascenderían al empleo de alférez piloto de complemento a los cuatro años de brigada²⁷.

Los tiempos para el ascenso se actualizaron en 1965 para los oficiales de complemento, cualquiera que fuera su procedencia; podían solicitar al empleo inmediato superior siempre que acreditaran tener cumplidas las condiciones con anterioridad a mayo de 1947, fecha del primer decreto ya citado, los siguientes tiempos de servicio efectivo²⁸:

- Para teniente: seis meses de alférez.
- Para capitán: un año de teniente o ser teniente con dieciocho meses de subalterno.
- Para comandante: cuatro años de capitán.



A la derecha, brigadas Gálvez y Montero, del 12 Escuadrón de Caza, en Son San Juan, enero de 1962. Revista Aeroplano. 13, p. 97

Los tenientes eran convocados a un curso informativo de quince a treinta días, según lo requerido por su especialidad. Terminado con buena concepción eran declarados aptos para el ascenso y promovidos al empleo de capitán. Los capitanes eran convocados a un curso de capacitación de quince a treinta días en la Escuela Superior del Aire. Los aptos eran promovidos a comandante. Se les concedió pensión de retiro a partir de los veinte años de servicios, pudiendo llegar viudedad y orfandad, como al resto de profesionales del EA²⁹.

Cuando en 1962 el EA crea dos nuevos empleos entre los suboficiales, sargento primero, entre sargento y brigada, y el de subteniente, último empleo de suboficiales, no se les aplicó a los pilotos de complemento, que continuaron con sus empleos reconocidos para seguir el plan de carrera, pues el objetivo primigenio era el de pilotar³⁰.

Cuando llegaron los primeros Lockheed F-104 *Starfighter*, fueron los principales elegidos para pilotarlos, por ser los que reunían las mejores condiciones de horas de vuelo para ellos.

En 1966 la MAU volvió a tener una nueva reglamentación, para permitir que los componentes de las carreras no señaladas con anterioridad pudieran acceder, siempre que la Instrucción Premilitar Superior (IPS) del Ejército de Tierra lo facilitara, pero que en nada afectaba a los pilotos de complemento³¹.



Componentes de la Escuadrilla 12 del Escuadrón de Caza, Son San Juan, septiembre de 1962. Revista Aeroplano.13, p. 97



Brigada José Hernández Muñoz V Promoción (Ref. AHEA 2-10134-01)



Sargento César Camicero Martínez. Se observa en el bolsillo superior derecho el emblema de piloto civil. XIV Promoción (Ref. AHEA 2-10223-01)

Como consecuencia del incesante progreso de la Aviación y el cúmulo de conocimientos técnico-científicos que de este se derivaban, que exigían del piloto un elevado grado de especialización que debía lograr a través de la formación científico-cultural, complementada con el permanente estudio de los problemas de las continuas transformaciones surgidas en la técnica aeronáutica, se hizo necesario aumentar el nivel de estudios al bachiller superior para el ingreso de los aspirantes a piloto de complemento procedentes del voluntariado. Como además una de las misiones que tenían asignadas tras la finalización del contrato era la de realizar misiones de oficial de tráfico en los aeropuertos nacionales o las de controlador de tráfico aéreo, como se verá más adelante, aconsejaba conocimientos básicos más extensos a estos aspirantes³².



José María Caumel García IX Promoción (Ref. AHEA 3-4048-08)

De igual manera y por las mismas razones, se aumentaron los requisitos de aptitud psicofísica para el reconocimiento médico inicial de los aspirantes a ingreso como pilotos de complemento. Se estaban recibiendo aviones más modernos, de mayores capacidades que requerían superiores exigencias físicas y mentales, siendo equiparado en todo con los aspirantes de la AGA³³.



Sargento piloto de complemento Manuel Cosano VI Promoción

Para el EA era tan importante este personal que, en 1968, el director de cine Pedro Lazaga realizó una película sobre ellos, dándonos una visión bastante aproximada de todo el proceso, vista de las bases, aviones, uniformidad etc. El título es *No le busques tres pies...*, en clara alusión a la actual Ala de caza n.º 12 con base en Torrejón de Ardoz, que tiene ese lema, y destino final de la mayoría de los reactivistas. En la publicidad aparece un sargento piloto con el correspondiente rokiski, aunque no coincide el color del rombo, y detrás un piloto con equipo de vuelo delante de un Lockheed F-104 Starfighter.



Escudo de la Escuela de Suboficiales de Reus

Una vez finalizada la última fase de formación ascendían a sargentos piloto de complemento e ingresaban en la Escala de Complemento, momento en el que pasaban destinados a las unidades de vuelo. Completaban su formación mediante cursos de transformación para aviones de mayores capacidades –en el caso de los reactivistas– y el instrumental para los de polimotores. A partir de 1963 se comenzó con la formación de pilotos de complemento para helicópteros, en la escuela de Cuatro Vientos, para los oficiales y suboficiales pilotos de complemento que no tenían la aptitud de reactivistas.

Anualmente debían acreditar la aptitud de vuelo, mediante la superación del preceptivo reconocimiento médico y la realización de al menos treinta horas de vuelo como primer o segundo piloto, seis de ellas cada trimestre, si era instrumental, solo valía la de piloto; cada semestre debía realizar un aterrizaje en bases a más de doscientos kms. de la de partida, con aviones tácticos de transporte o de entrenamiento avanzado³⁷.

Las convocatorias de pilotos de complemento para este decreto fueron veinticuatro, para un total de 1370 aspirantes:

Año	BOA	Plazas	Año	BOA	Plazas
1956	98	50	1963	139	70
1957	21	50	1964	49	70
1957	240	50	1964	125	50
1958	16	50	1966	23	50
1958	46	50	1967	40	100

Formación

Se iniciaba en la Escuela Elemental de Pilotos de Armilla. En 1969, con la veintidós convocatoria, la escuela se trasladó a la base de Reus (Tarragona), sede de la Escuela de Suboficiales del EA³⁴, al año siguiente a la AGA en San Javier (Murcia), y, la última de esta época, la 24 convocatoria, se realizó en el destacamento de la AGA en Los Alcázares, también en Murcia³⁵. Superada la primera fase, y con el empleo de cabo aspirante a piloto, eran destinados a la Escuela Básica de Pilotos de Matacán para alcanzar el título de piloto básico; al finalizar ascendían a cabo primero aspirante a piloto y eran destinados a la Escuela de Reactores en Talavera la Real –los destinados a seguir la formación de reactivista– y a Jerez de la Frontera –los de la formación de polimotores–.

Como distintivo de alumnos, a principios de los años setenta se cambiaron los cordones ya vistos por uno solo de color rojo burdeos debajo del brazo derecho, como el de los alumnos aspirantes a suboficial de la Escuela de Reus, que desaparecía al alcanzar el empleo de sargento piloto de complemento³⁶.

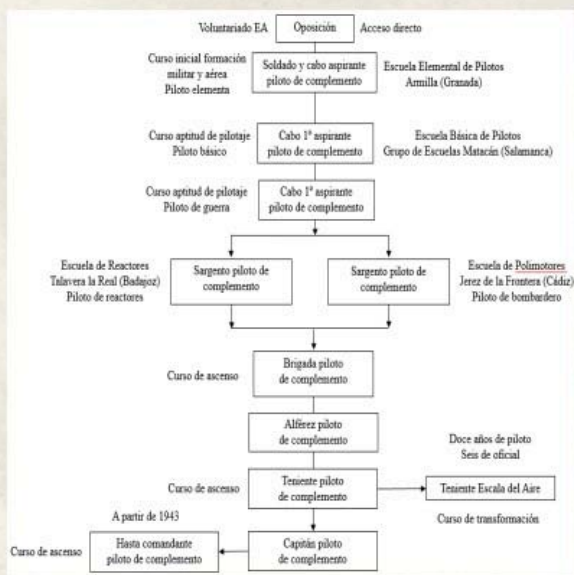
Año	BOA	Plazas	Año	BOA	Plazas
1958	225	50	1968	19	70
1959	19	70	1968	120	35
1959	233	80	1969	16	35
1961	40	70	1969	65	70
1962	47	60	1969	149	50
1962	130	70	1971	21	60
1963	47	60		Total	1370

Convocatorias para pilotos de complemento del decreto del 15 de agosto de 1955

Con el paradigma de este periodo se consolidó el que había nacido en el anterior decreto, con el cambio de las escuelas.

Paradigma Escala de Pilotos de Complemento del EA

Decreto del 15 de agosto de 1955



Salidas

Este personal, además de la lógica militar de continuar en el seno del EA como suboficiales u oficiales pilotos de complemento, podía ingresar en las escalas activas mediante los métodos promocionales ya vistos: curso especial de transformación o ingreso directo en la AGA con la correspondiente reserva de plazas. Pero tenían un futuro asegurado en las líneas aéreas como pilotos experimentados, en las que eran muy deseados, y que eligieron la mayoría de ellos; unos obligados por la dinámica de los compromisos periódicos, otros atraídos por el elevado número de pilotos requerido ante la pujanza del turismo.

Este hecho debió ser regulado con el doble fin de atender al rápido desarrollo del transporte aéreo civil, que hacía imposible satisfacer plenamente, sobre todo en épocas estivales, al mismo tiempo que no ver entorpecida la eficacia operativa del EA. Se solucionó en parte mediante el sistema de servicio por tiempo limitado en compañías aéreas que, por otra parte, redundaría positivamente en el adiestramiento de las tripulaciones de transporte. Para ello se concedió el pase a la situación de supernumerario por periodos no superiores a seis meses, para servir en líneas aéreas aquellos que

lo solicitaran, regresando una vez finalizado el plazo concedido o antes si las necesidades del servicio así la requerían³⁸.

Precisamente por estas circunstancias, y porque España comenzaba a integrarse en los organismos internacionales de navegación aérea, se hizo necesario un personal cualificado para la ordenación y seguridad en el tráfico aéreo, por lo que se crearon en 1966 dos cuerpos especiales dependientes de Aviación Civil, organismos que continuaban integrados en el Ministerio del Aire:

- Cuerpo Especial de Controladores de Circulación Aérea³⁹.
- Cuerpo Especial de Oficiales de Aeropuerto⁴⁰.

En ambos casos, el primero de los requisitos previos era precisamente el ser piloto militar, entre los que se encontraban los de complemento, al ser profundos conocedores de las actividades aéreas. Se convirtieron en objetivo anhelado y esperado por parte de Aviación Civil, que depositó en ellos las bases para la formación de los futuros cuerpos civiles de control y supervisión del movimiento aéreo en territorio nacional.

Decreto 3048/1971. Instrucción Militar Escala de Complemento (IMEC-EA)

A pesar de que este nuevo modelo no entra plenamente en el ámbito de este trabajo, resulta interesante hacer referencia al mismo, como continuación y final de la brillante historia de los pilotos de complemento del EA.

Casi al final de la dictadura desaparece la MAU. Se creó en la Dirección de Enseñanza del Ministerio del Aire la instrucción militar para la formación de oficiales y suboficiales de complemento del Ejército del Aire (IMEC-EA)⁴¹. Fue como consecuencia de la ley de reclutamiento de 1968 e influyó de manera importante en la formación de pilotos de complemento⁴². Para este artículo, nos ceñimos al apartado b) de la orden ministerial ya citada, que se refería a los procedentes del voluntariado y reclutamiento obligatorio, y que se desarrolló el mismo año⁴³.



Emblema de piloto de complemento (1977)

A principio de los años setenta, los rombos de tela fueron sustituidos por los metálicos acristalados. Y ya en plena Transición se cambió la corona imperial por la real, lo que afectó a los símbolos externos de este personal; además se les dotó de una simbología propia, que los distinguía del resto de formación (Naranjo-Rivero, pág. 101, 2023).

Cuando la instrucción de este personal llevaba consigo la obtención de títulos aeronáuticos o de niveles



Rombo piloto complemento (1977)

de especialización determinados, se les podía exigir en el momento de su ingreso la firma de un compromiso por un determinado tiempo, durante el que debían prestar servicio activo en el EA.

Tenía dos periodos:

- Formación. - Irían alcanzando los siguientes empleos:
 - Soldado aspirante piloto de complemento: Durante la fase de formación militar aeronáutica hasta la Jura de Bandera.
 - Cabo aspirante piloto de complemento: Durante las fases de formación militar aeronáutica y selectiva de suelo, desde la Jura de Bandera.
 - Cabo primero aspirante piloto de complemento: Al finalizar las fases de formación militar aeronáutica y selectiva de vuelo.
 - Sargento eventual piloto de complemento: Al finalizar la fase básica de vuelo⁴⁴.
 - Alférez piloto de complemento: Al finalizar la fase avanzada de vuelo.
- Servicio. - Alférez piloto de complemento.

No consolidaban su empleo en la escala hasta la finalización de la formación, mientras tanto era la eventualidad su estatus militar, incorporándose al servicio militar por el tiempo que les restara, a los que no superaban los diferentes niveles formativos o solicitaban la baja.

El ingreso en la escala de complemento del Arma de Aviación, servicio de vuelo, con el empleo de alférez, se efectuaba por el orden que les correspondía según la calificación final obtenida en el periodo de formación y pasaban a prestar servicios de su empleo en las unidades.

Al cumplir el segundo año en el empleo de alférez, los que hubieran realizados sus funciones a satisfacción de sus jefes respectivos y sin notas desfavorables en la hoja de servicios, previo examen de conocimientos profesionales, técnicos y de posesión del idioma inglés, ascendían al empleo de teniente de complemento. Los que no, mantenían el empleo de alférez de complemento. A los que no superaban los exámenes se les daba una segunda oportunidad al año de efectuados los primeros.

Antes de finalizar su compromiso de seis años, los que habían cumplido sus funciones a satisfacción de sus jefes respectivos y sin nota desfavorable en la hoja de servicios, previo examen de conocimientos profesionales, técnicos y en posesión del idioma inglés, ascendían: los alféreces a tenientes de complemento, y los tenientes a capitanes de complemento. Los que no cumplían dichos requisitos mantenían su empleo. Unos y otros pasaban con estos empleos a la situación de disponibilidad en la Escala de Complemento, a excepción de los capitanes de complemento, que podían optar por continuar en la situación de actividad en la misma escala, si las necesidades del servicio lo permitían mediante solicitud de prórroga por periodos sucesivos de un año hasta un máximo de cuatro.

A partir de la convocatoria de 1974 serían cubiertas preferentemente por los alumnos que finalizaban el curso selectivo del centro de selección de la AGA, en Armilla, que habían superado con aptitud el curso selectivo de vuelo y no habían sido seleccionados, siempre que los interesados las solicitaran⁴⁵. Fue como consecuencia de la reforma de la enseñanza superior militar de los tres Ejércitos de 1973, que consideraban que el esfuerzo realizado por este personal para lograr el ingreso en las academias generales era merecedor de continuar como pilotos en el EA, pero en otro modelo no profesional.

A todas luces, el tiempo de formación era insuficiente para lograr los objetivos de eficiencia aeronáutica en los modernos aviones de dotación en el EA, por lo que se cambió en

1980 a cuatro meses, al mismo tiempo que el de práctica se rebajaba a once meses⁴⁶. También ese año se rebajaron los periodos de prórroga a un año, al superar el tiempo de permanencia permitido por las normas en vigor en esos momentos⁴⁷.

Se había comenzado este artículo diciendo que España no poseía una escuela civil para la obtención de los títulos aeronáuticos de pilotos comerciales y de transporte que la sociedad demandaba, en unos momentos en los que el turismo registraba una importante expansión y se convertía en el motor de la industria nacional; los aportados por el EA, tanto desde la escala activa de servicio de vuelo, como desde la escala de pilotos complemento, se evidenciaba insuficiente y de enormes costes económicos para el EA y el desgaste de su material; la otra opción era salir al extranjero para conseguir la titulación necesaria, vía que estaba fuera del alcance de la mayoría de los que aspiraban a convertirse en pilotos comerciales debido a lo oneroso de la formación. Por ello, Aviación Civil creó en Maticán la Escuela Nacional Aeronáutica (ENA) que comenzó a liberar en gran medida aquella pesada carga al EA y trató de evitar la sangría de profesionales aéreos, que parecía incesante y preocupante, y que estaba causando importantes perjuicios profesionales y tácticos, además de poner en peligro a la defensa nacional⁴⁸. Y fue uno de los detonantes, aunque no el único, de la posterior desaparición del modelo de pilotos de complemento, apenas diez años después.



Emblemas de la ENA, primera y segunda época

Como profesores de la misma, principalmente fueron destinados a ella pilotos de complemento del EA, abriendo el camino a los que, en un futuro, llenarían de personal a las líneas aéreas en unos momentos de máxima pujanza del turismo en España.

El personal de la escala de piloto complemento fue adquiriendo la misma consideración que los profesionales; prueba de ello fue la otorgada por el general Gutiérrez Mellado de los derechos pasivos acumulados a lo largo de su carrera en el EA, en las mismas condiciones que aquellos⁴⁹. En lo relativo a las ampliaciones de compromiso, se permitió la solicitud de nuevos periodos de un año como mínimo, que debían realizarse con dos meses de antelación a la finalización del anterior⁵⁰.

Aunque en 1989 se publicó un real decreto que regulaba de nuevo el ingreso en la escala de complemento, la realidad fue que con la promulgación de la ley 17/1989 quedó suprimida como tal formación militar⁵¹. Con la nueva ley, los pilotos de complemento ingresarían con la titulación previa y dentro de la categoría de oficial –en lo que se denominó Servicio de Formación de los Cuadros de Mando (SEFOCUMA)– como militares de empleo⁵². Este nuevo modelo no contemplaba a los suboficiales, con lo que desaparecieron definitivamente como pilotos después de haber estado presentes desde la creación misma del Ejército del Aire, a los mandos de sofisticados aparatos de combate aéreo.

En este periodo se apreció una ralentización de las convocatorias, de las que tan solo se publicaron cinco, quizá a la espera de los resultados obtenidos por la ENA. Se puede observar el vacío de convocatorias entre la del año 1981 y la última de 1989. Con la Ley 17/1989 desapareció este modelo de reclutamiento y formación de los oficiales y suboficiales pilotos de complemento.

Para este periodo se convocó la exigua cantidad de doscientas veinticuatro plazas para pilotos de complemento:

Curso número	Convocatoria (BOA)	Convocados
1º	O. 853/72 (BOA. 38)	60
2º	O. 761/73 (BOA. 36)	57
3º	O. 405/74 (BOA. 17)	57
4º	O. 3135/80 (BOD. 137)	25
5º	O. 201/81 (BOD. 10)	25
Total		224

Convocatorias para pilotos de complemento del decreto 3048/1971 IMEC-EA

El paradigma para el acceso a piloto de complemento vía convocatorias para este decreto no varió con respecto al anterior modelo, únicamente la eventualidad de los empleos ya citado.

Conclusiones

El modelo de piloto de complemento del EA fue imaginativo, incluso pionero, en unos tiempos en el que las necesidades del EA requerían de acciones concretas para solventar un problema de reservas de buenos pilotos ajenos a la milicia, a la vez que permitió el despegue de la industria de transporte aéreo en España, que impulsó el sector de manera definitiva, dotándolo de eficaces profesionales con estándares de elevada calidad. Fue el crisol en el que se fundieron varias generaciones irrepitibles de pilotos de importancia trascendental. El EA invirtió en estos modelos importantes recursos humanos, materiales, económicos y de infraestructuras porque, desde el principio, reconoció el elevado potencial de este personal y el servicio que aportaba a la sociedad.

Se formaron expertos pilotos de complemento de alas fijas y móviles, de hélices y reactores, de cazas y transportes, que fueron devueltos a la sociedad, permitiendo el crecimiento de las líneas aéreas para el transporte de personal y mercancías, además de realizar importantes labores de formación de futuros pilotos, o de pruebas en la pujante industria aeronáutica del momento. Su desaparición en 1989 marcó un antes y un después en lo que a la formación de pilotos se refiere. Fueron cincuenta años que no pueden caer en el ostracismo, sino traerlos a la memoria de las actuales generaciones. Se hace necesario un trabajo de mayor calado y profundidad que ponga en valor a este personal militar de tanta trascendencia histórica para la aviación militar y civil.

Agradecimientos

Escribir sobre los pilotos de complemento es escribir sobre la historia misma del Ejército del Aire. Este trabajo es un homenaje a los suboficiales pilotos de complemento del Ejército del Aire, que realizaron una labor encomiable e imprescindible para la sociedad.

Quiero expresar mi agradecimiento por lo conocimientos aportados en diferentes fases y momento, sobre los pilotos de complemento a Rafael Fernández Vázquez, que pasó por todas las etapas posibles y se retiró de teniente coronel de la escala activa; a Manuel Cosano Álvarez, también piloto de complemento que, como la mayoría, se vio obligado a integrarse a las líneas aéreas, y a Fernando Rivero, autor de los

dibujos que iluminan este artículo. No han sido los únicos, pero sí los más colaboradores.

Bibliografía

- Canales Morales, J. (1989). Dossier: La Milicia Aérea universitaria. Un esbozo de sus peculiaridades desde la óptica del Ejército del Aire, en *Revista Aeronáutica y Astronáutica*. N.º 82, junio, pp. 648-653.
- Martínez Cabeza, J. A. (2015). La milicia aérea universitaria [en línea]. *Aeroplano*. 33, pp. 136-151. [Consulta: 3 febrero 2026]. Disponible en: https://bibliotecavirtual.defensa.gob.es/BVMDefensa/es/catalogo_imagenes/grupo.do?path=318473
- Naranjo García, J.F. (2018). *Los suboficiales del Ejército del Aire. Con los pies en la Tierra y la mirada en el Cielo (1939-1999)*. Cáceres, Cuatro Hojas.
- Naranjo García, J.F. y Rivero Díaz, F. (2023). *El Rokiski. Las alas del Ejército del Aire y del Espacio 1913-2022*. Madrid, Ministerio de Defensa.
- Peregrina Reyes, J.M. (2022). *La Base Aérea de Armilla. 100 años de historia. Memoria Gráfica. 1922-2022*. Madrid, Ministerio de Defensa.
- Ramos Jácome, G. (2023). *La Escuela Elemental de Pilotos en la Base Aérea de Granada*. Madrid, Ministerio de Defensa.
- Sempere Domenech, M. (2017). *El Ejército del Aire español (1939-1989)* [tesis doctoral]. Director, Mº Encarnación Nicolás Marin. Murcia, Universidad de Murcia.

Notas

- Orden de 8 de noviembre de 1920, por la que se crea la Escala de Complemento de la Aeronáutica Militar: Colección Legislativa del Ejército -CLE-. n.º 506. Era ministro de la Guerra el vizconde de Eza.
- Ley de 4 de diciembre de 1931, por la que se crea el Cuerpo de Suboficiales del Ejército: Gaceta de Madrid -GM-. n.º 339.
- Orden de 2 de octubre de 1936, por la que se autoriza la integración en las escalas profesionales a los componentes de las escalas de complemento con aptitud o destino en la Aviación Militar: Diario Oficial del Ministerio de Marina y Aire -DOMMA. n.º 204.
- Ley de 8 de agosto de 1939, por la que se modifica la organización de la Administración Central del Estado: Boletín Oficial del Estado -BOE-. n.º 221. El nuevo ministerio se organizó por decreto de 1 de septiembre de 1939: BOE. n.º 248. Y al año siguiente mediante la ley de 12 de julio de 1940: BOE. n.º 210.
- Ley de 7 de octubre de 1939, por la que se fijan las normas para la organización y funcionamiento del EA: BOE. n.º 292.
- Decreto de 7 de junio de 1940, por la que se fijan las Escalas de Complemento iniciales en el EA: BOE. n.º 152. Las normas por la que se dictaron dichas integraciones se publicaron por orden de 7 de agosto de 1940: BOE. n.º 230.
- Los órdenes de integración fueron la de 24 de enero de 1941: Boletín Oficial del Aire -BOA- y la de 13 de mayo de 1941: BOA. n.º 59.
- Orden de 26 de enero de 1942, por la que se designa San Javier como la Escuela Militar de Vuelo, para la Escala de Complemento pilotos: BOA. n.º 12.
- Orden de 7 de julio de 1943, por la que se aclara el artículo 8º de la convocatoria: BOA. n.º 70.
- Decreto de 6 de diciembre de 1941, por el que se autoriza al ministro del Aire para reclutar por el sistema de voluntariado, con o sin premio, el personal necesario para pilotos de complemento: BOA. n.º 152.
- Decreto de 10 de febrero de 1943, por el que amplía hasta el empleo de comandante, máximo a alcanzar por la Escala de Complemento: BOA. n.º 22.
- Ley de 12 de diciembre de 1943, sobre la separación del servicio del personal de la Escala de Complemento: BOA. n.º 6.
- Orden de 22 de mayo de 1942, por la que se conceden quinquenios para la Escala de Complemento: BOA. n.º 65.
- Orden de 23 de enero de 1942, por la que se dictan normas de integración en la Escala de Pilotos de Complemento del EA: BOA. n.º 15. La convocatoria de ingreso en las academias militares de los pilotos de complemento y provisionales de cualquier ejército a la que hace referencia, se publicó por orden de 16 de noviembre de 1939: BOE. n.º 231.
- Decreto de 23 de mayo de 1947, por el que se organizan las Escalas de Complemento de las armas, cuerpos y servicios del EA: BOE. n.º 153.

- 16 Decreto de 24 de julio de 1947, de instrucción para el reclutamiento y formación de los oficiales y suboficiales de complemento del EA: BOA. n.º 93.
- 17 El programa para la primera convocatoria, y que serviría para el resto de este decreto, se publicó como anexo al BOA. n.º 52, con fecha 105 de mayo de 1948.
- 18 Ley de 21 de junio de 1940, por la que se crea el empleo de cabo primero: BOE. n.º 177.
- 19 Decreto de 30 de noviembre de 1945, por el que se concede la opción de ingreso en las escalas profesionales a los pilotos de complemento: BOA. n.º 126.
- 20 Orden de 10 de junio de 1948, por la que se publica la uniformidad de la MAU: BOA. n.º 63.
- 21 Decreto de 10 de agosto de 1955, por el que se autoriza el reclutamiento y formación de oficiales y suboficiales de complemento del EA: BOA. n.º 100.
- 22 Orden de 8 de abril de 1958, por la que actualiza el reconocimiento médico de este personal: BOA n.º 43.
- 23 Decreto de 24 de diciembre de 1959, por el que se modifica el de 10 de agosto de 1955: BOA. n.º 1. Fue como consecuencia de la reducción del voluntariado del servicio militar en el EA.
- 24 Orden por 227/1971, de 12 de enero, por la se publica el cuadro de exclusiones médicas para el ingreso como piloto de complemento: BOA. n.º 11.
- 25 Decreto 68/1968, de 18 de enero, por el que se modifica el artículo decimoquinto del decreto de 10 de agosto de 1955: BOE. n.º 19. Y se aumentó a bachiller superior por el decreto 1301/1970, de 30 de abril: BOA. n.º 58.
- 26 Decreto 1509/1963, de 4 de julio, el que todos los suboficiales de la escala de complemento podían solicitar nuevos periodos de compromiso: BOA. n.º 160.
- 27 Decreto 1509/1963, de 4 de julio, por la que se modifica el decreto de 10 de agosto de 1955: BOA n.º 81.
- 28 Orden ministerial 63/1965, de 1 de noviembre, sobre condiciones de ascenso en la Escala de Complemento del EA: BOA. n.º 5.
- 29 Ley de 26 de diciembre de 1957, por la que se reconoce pensión de retiro al personal de Complemento: BOE. n.º 324.
- 30 Decreto 2618/1962, de 25 de octubre, por la que se crean en el EA los empleos de sargento primero y subteniente: BOA. n.º 129.
- 31 Decreto 226/1966, de 30 de febrero, por el que se modifica el de 10 de agosto de 1955: BOE. n.º 30.
- 32 Decreto 68/1968, de 18 de enero, por el que se modifica el de 10 de agosto de 1955: BOE. n.º 19. Se confirmó por el decreto 1301/1970, de 30 de abril: BOA. n.º 68.
- 33 Orden 227/1971, de 12 de enero, por la que se establece el cuadro psicofísico en las pruebas de admisión para pilotos de complemento: BOA. n.º 11.
- 34 Orden 2223/70, de 17 de septiembre, por la que se traslada la Escuela de Suboficiales del EA desde los Alcázares a Reus (Tarragona): BOA. n.º 114.
- 35 La instrucción general 01/69 de 10 de junio, del Estado Mayor del Ejército del Aire, ordena el traslado de la Escuela Elemental de Pilotos a Reus. Orden 2224/1970, de 18 de septiembre por la que se disuelve la Escuela Elemental de pilotos, al ser absorbida la formación por la AGA: BOA. n.º 114.
- 36 Orden 2118/1970, de 31 de agosto, por la que se publica la descripción de los cordones para los alumnos de las Escuelas de Especialistas, Formación Profesional y Pilotos de Complemento: BOA. n.º 108.
- 37 Orden de 15 de octubre de 1953, por la que se establecen las normas para acreditar la aptitud de vuelo: BOA. n.º 120. Por orden 578/1969, de 20 de marzo, se trasladaron al Centro de Investigación de Medicina Aeroespacial -CIMA-, a la vez que se aumentaron las causas y métodos: BOA. n.º 35.
- 38 Decreto 292/1965, de 10 de abril, por el que se concede la situación temporal de supernumerario al personal de vuelo del EA: BOE. n.º 98. Se aclaró por la orden 941/1966, de 21 de mayo: BOA. n.º 62.
- 39 Ley 91/1966, de 28 de diciembre, por la que se crea el Cuerpo Especial de Controladores de Circulación Aérea: BOE. n.º 311. El reglamento de este cuerpo se publicó por decreto 2126/197, de 19 de agosto: BOE. n.º 206.
- 40 Ley 92/1966, de 28 de diciembre, por la que se crea el Cuerpo Especial de Oficiales de Aeropuerto: BOE. n.º 311. El reglamento de este cuerpo se publicó por decreto 2127/1967, de 19 de agosto: BOE. n.º 206.
- 41 Orden ministerial 190/1972, de 21 de enero, por la que se crea la IMEC-EA: BOA. n.º 10.
- 42 Decreto 3048/1971, de 2 de diciembre, por el que se crea la IMEC y desaparece la MAU: BOA. n.º 154.
- 43 Orden ministerial 852/1972, de 29 de marzo, por la que se dan las normas de ingreso en la IMC-EA: BOA. n.º 38.
- 44 Por Orden 1704/1974, de 6 de junio, se publica la primera promoción de este nuevo modelo, ascendió a sargento piloto de complemento, excepcionalmente sin ser previamente eventuales, como sucedería con el resto de convocatorias: BOA. n.º 69.
- 45 Orden ministerial 2959/1973, de 5 de noviembre, sobre el ingreso IMEC-EA, aptitud de vuelo: BOA. n.º 134.
- 46 Orden ministerial 126/1980, de 10 de enero, por la que varían los tiempos de formación y prácticas para los alumnos de la IMEC-AE, Servicio de Vuelo: BOA. n.º 6.
- 47 Orden ministerial 641/1980, de 23 de febrero, por la que se modificaba la orden ministerial 190/1972: BOA. n.º 23.
- 48 Decreto 1500/1974, de 24 de febrero, por el que se crea la Escuela Nacional Aeronáutica: BOA. n.º 68.
- 49 Real Decreto 8/1977, de 4 de enero, sobre derechos pasivos de las escalas no profesionales de los Ejércitos: BOA. n.º 5.
- 50 Orden 641/1980, de 23 de febrero, por la que se modifica la orden 190/1972: BOA. n.º 26. También se suprimieron los tiempos límites para la EC, por orden 1927/1983: BOA. n.º 85.
- 51 Decreto 2/1989, de 13 de enero, por el que se regula la forma de acceso a las Escalas de Complemento de las FAS: BOD. n.º 11.
- 52 Ley 17/1989, de 19 de junio, reguladora del régimen del personal militar profesional: BOE. n.º 172.