

Los primeros hechos históricos de la Sanidad del Aire

E. L. BOROBIA MELENDO,
Capitán Médico del Aire

INTRODUCCION

EL principal objetivo de nuestro trabajo no es otro que estudiar la evolución histórica de nuestro Cuerpo de Sanidad del Ejército del Aire describiendo retrospectivamente los hechos acaecidos para que pudiera ser una realidad su creación. Dejaremos bien claro que la aparición de la Sanidad del Ejército del Aire fue íntimamente unida al descubrimiento de la "máquina voladora" y por supuesto a su máximo exponente el "piloto militar" que tantas gestas heroicas cubrió a lo largo de nuestra historia. Dadas las limitaciones de este trabajo nos centraremos en describir los primeros hechos históricos, que según el Col. Dáneo, abarcaría desde el final de la Edad Antigua y principios del Medioevo de la Aeronáutica, y más concretamente entre los años 1910 y 1921 de nuestra era. Este periodo es de suma importancia para los comienzos de la Sanidad del Ejército del Aire ya que el médico cubría una doble misión, aeronáutica y sanitaria, es decir que tanto pilotaba aeroplanos como curaba enfermos y heridos. Esta característica hace que sean los antecesores de nuestros "médicos de vuelo" en la actualidad, de importancia absoluta por la variedad de sus cometidos y sobre todo por el estrecho contacto con el piloto militar con un aporte tanto moral como psicológico. No hay nada más importante en la

75 años
de
la Aviación Militar

labor de un profesional de la medicina, después del contacto directo con el enfermo, como la experimentación y mucho más importante poder aplicarla sobre sí mismo ya que valoran los efectos del vuelo, y por lo tanto su fisiopatología, en sus propios organismos. Creemos fundamental incluir en este capítulo nuestro agradecimiento al Excmo. Sr. General del Cuerpo de Sanidad del Ejército del Aire D. Pedro Gómez Cabezas por su trabajo de doctorado sobre la evolución histórica de la medicina aeronáutica que tanto ha contribuido en mi iniciativa como en mis conocimientos.

LA SANIDAD DEL AIRE COMIENZA SU ANDADURA

Según palabras del propio Capitán Kindelán, el cual como sabemos pertenecía al Cuerpo de Ingenieros, dijo en una ocasión lo siguiente:

"Este Cuerpo nuestro mostró muy poco egoísmo y un amplio espíritu nacional, comprendiendo que el Arma naciente (Aviación) era muy grande y, si bien debía regirse por un concepto de unidad para no restar eficiencia y subdividir el presupuesto, convenía darle mayor amplitud con la cooperación de los Oficiales de Estado Mayor, Artillería, Caballería, Intendencia y Marina". Desde este momento todos los Oficiales del Ejército tuvieron abiertas las puertas del aeródromo de Cuatro Vientos para su ingreso. Los cursos se sucedieron sin interrupción y sin más limitaciones que las impuestas a los aviadores para reunir las imprescindibles condiciones de aptitud física.

La segunda promoción de pilotos se incorporó al aeródromo de Cuatro Vientos antes de que terminaran las pruebas los alumnos de la promoción anterior. Esta segunda promoción estaba formada por el Ca-



Año 1912. Los primeros aviadores militares de España: Coronel D. Pedro Vives, Capitán D. Alfredo Kindelán, Capitán D. Emilio Herrera, Teniente D. José Ortiz Echagüe, Teniente D. Eduardo Barrón, Teniente D. Carlos Alonso, Teniente D. Enrique Arrillaga, Capitán D. Alfonso Bayo, Capitán D. Celestino Bayo, Teniente D. Julio Ríos, Teniente D. Emilio Giménez Millas, Teniente D. Antonio Pérez Nuñez.

pitán de Estado Mayor D. Alfonso Bayo Lucía, el Capitán de Infantería D. Celestino Bayo Lucía, el Teniente de Infantería Ríos Angüeso, el Teniente de Ingenieros Jiménez Millas, el Teniente de Caballería Martínez Baños, el Teniente de Intendencia Carlos Alonso y los Tenientes de Sanidad Pérez Núñez y Carlos Cortijo. Merece una llamada de atención el que se aceptara el ingreso a dos médicos del Cuerpo de Sanidad, ya que este Cuerpo no tenía misiones de combate, sino más bien logísticas. No obstante diremos que tanto Pérez Núñez como Cortijo tendrían una cierta experiencia en el vuelo, probablemente con prácticas de aeroestación, lo que les llevaría a sentir la vocación por el hecho de volar, y por otra parte, toda la nueva experiencia que modificando el normal deambular humano sobre la tierra firma, lleva consigo unos cambios fisiológicos y por lo tanto una patología, que estos médicos aviadores sentirían la necesidad de estudiar en sus propios organismos. En pocas palabras observarían los efectos de la altura, las aceleraciones, la gravedad, etc. para combatirlos si ello fuera posible.

ACTIVIDADES SANITARIAS Y AERONAUTICAS DE LOS MEDICOS AVIADORES

Entre las actividades de nuestros médicos pilotos aviadores destacaremos, en primer lugar que, los primeros cursos en avión "Nieuport" fueron dirigidos por el Capitán Herrera y por el Teniente médico aviador Pérez Núñez. La primera



S.M. la Reina Dona Maria Cristina saludando a los primeros pilotos de la Aviación Militar en Cuatro Vientos, año 1912. Infante D. Alfonso.

actuación como médicos militares aviadores, y suponemos un trago amargo para el ánimo tanto de estas primeras promociones como para los propios médicos, fue el accidente mortal sufrido por su compañero el Capitán Celestino Bayo Lucía. El día 27 de junio de 1912, el citado Capitán tuvo un accidente volando un "Henry Farman" y en el propio aeródromo de Cuatro Vientos fue atendido en primera instancia por sus propios compañeros pilotos aviadores médicos, resultando tener fracturados ambos fémures en sus tercios inferiores, saliendo al exterior los extremos rotos de los huesos, con desgarrro de todos los tejidos, tenía además algunas otras contusiones

y erosiones menos importantes, así como una conmoción cerebral. El infortunado fue conducido al Hospital Militar de Carabanchel en automóvil, donde se le practicó la cura aplicándole cloroformo, pero falleció de meningitis el día 29 del mismo mes, siendo la primera víctima mortal de la Aviación Española.

El día 14 de julio de 1913 tuvo lugar el primer servicio militar en formación, trasladándose al pueblo de Ciempozuelos, permaneciendo los aviones en el aire durante hora y media. En esta misión los Tenientes médicos actuaron de observadores, siendo la labor de éstos hacer el croquis de los pueblos e itinerarios de la ruta seguida en el



Escuadrilla "Farman" (a la derecha) y escuadrilla "Nieuport" (a la izquierda). Año 1912.

vuelo, además de precisar los efectos de la altura y de las aceleraciones sobre el organismo, con el fin de que en un futuro se pudieran arbitrar soluciones, y sobre todo puntualizar las condiciones físicas que deberían reunir los futuros pilotos militares.

Pocos días después salió una nueva formación que, después de realizar el primer vuelo en escuadrilla de la Aviación española sobre Madrid, se dirigió a un campo habilitado en Aranjuez donde tomó tierra. Cortijo navegó en un biplano como observador y Pérez Núñez pilotó un monoplano, el cual sufrió un accidente de pocas consecuencias en Aranjuez.

primer servicio de reconocimiento, tomando parte toda la escuadrilla, entre ellos nuestro Teniente médico Cortijo. El día 5 realizan el primer servicio de bombardeo de la historia de la aviación española y uno de los primeros de la mundial. En 1914, para gloria de nuestra Aviación y de nuestra Sanidad del Aire, muere en acción de guerra el Teniente médico Carlos Cortijo, tercera víctima de la Aviación española en guerra. El teniente fallecido supo compaginar su actuación como piloto aviador, con la de médico del aeródromo de Tetuán, dando confianza a sus compañeros y cuidando de sus aptitudes físicas y psicológicas.

hasta finalizar el año 1914, y sus vuelos de exploración fotográfica hasta Dar Driu y Monte Mauro, dan prueba de su actividad. En 1915 la escuadrilla volvió a la Península, dando lugar a que el Teniente Pérez Núñez ordenara y asimilará todos los conocimientos y sensaciones tanto fisiológicas como patológicas que el vuelo le ocasionara. Volvió a Melilla en marzo de 1915, tomando parte en las operaciones de ocupación de Hassi Berkan.

GERMINAN LOS FUNDAMENTOS DE LA MEDICINA AERONAUTICA

Desde que el padre Acosta describiera el "mal de las alturas" en la exploración de los Andes, hubo grandes científicos dedicados a comprobar los efectos de la permanencia en las cumbres durante un tiempo prolongado, y sobre todo estudiando pueblos primitivos que no conocían otro modo de vida. De la misma forma era importante estudiar el efecto de las aceleraciones y deceleraciones bruscas, así como los efectos antigraavitatorios sobre el organismo. El primer botón de alerta lo supuso el accidente del Teniente Vallespín. Volando a baja altura, sin saber las causas, al parecer por pérdida de velocidad, el avión llegó resbalando al suelo, sin que el piloto disminuyera gases, ni actuara sobre los mandos del motor. No se encontró ningún indicio de que hubiera actuado para evitar su caída, lo que hizo suponer que tal sufriera un accidente ajeno al vuelo que le privara del conocimiento, y por supuesto debiera ser estudiado para que no se repitiera en otro aviador. Los Ingenieros fueron perfeccionando los aeroplanos, para que disminuyera el número de accidentes debidos a tal causa, en cambio aparecía un nuevo factor que, escapando del campo de la ingeniería aeronáutica entraba de lleno en el de la medicina. Ferrer escribe un tratado sobre la aptitud en la aviación, el vuelo en la altura y el mal de los aviadores, lo que fue el punto de partida de la medicina aeronáutica.

La Gaceta del 13 de mayo de 1918 publicaba el nuevo Reglamento de la Escuela de Aviación de Getafe, el cual marcaba el Régimen Interior por el que debería regirse en lo sucesivo. Su artículo 13 decía:



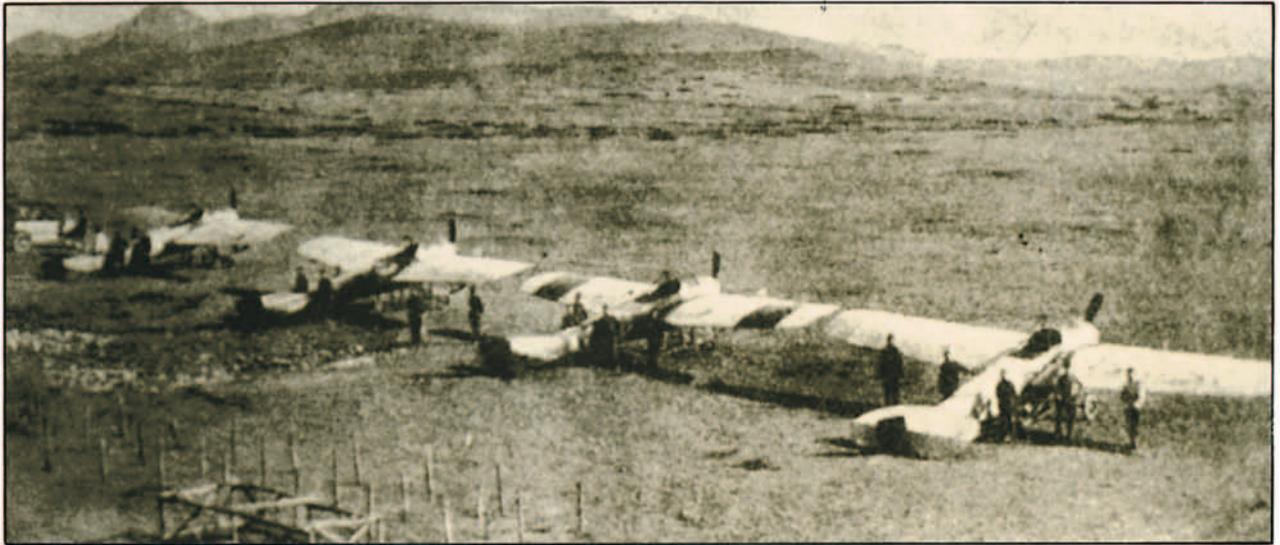
Oficiales que formaron la primera escuadrilla que actuó en guerra como Arma de bombardeo. De izquierda a derecha y de arriba abajo: Teniente de Ingenieros D. Antonio Espín; Capitán de Ingenieros D. Eduardo Barrón; Capitán de Ingenieros D. Alfredo Kindelán, Jefe de la Escuadrilla; Capitán de Estado Mayor D. Alfonso Bayo; Oficial primero de Intendencia D. Carlos Alonso; Teniente de Infantería D. Luis Moreno Abella, ayudante del Infante Don Alfonso; Teniente de Infantería D. Julio Ríos; Su Alteza Real el Infante Don Alfonso de Orleans y Borbón; Oficial de Sanidad D. Carlos Cortijo, y Teniente de Ingenieros D. Jenaro Olivé.

LOS MEDIOS AVIADORES EN LA GUERRA DE MARRUECOS

El día 18 de octubre de 1913, el ministerio de la Guerra ordenaba se formase una escuadrilla con el fin de cooperar con el ejército de Africa en las operaciones que había de emprenderse en Tetuán. El día 22 de octubre de 1913, a las doce horas, la escuadrilla tiene el honor de ser despedida por la familia real. En esta escuadrilla, y como piloto médico aviador, figuraba el Teniente Carlos Cortijo. El Teniente Pérez Núñez quedó en el aeródromo de Cuatro Vientos como médico y profesor de nuevos pilotos militares. El día 3 de noviembre se realiza el

El día 16 de mayo de 1914 salió de Madrid una escuadrilla expedicionaria con destino al aeródromo de Zeluán en Melilla. El Jefe de dicha escuadrilla era el Capitán Herrera, el cual llevaba como pilotos a los Tenientes Alonso, Valencia y Pérez Núñez. Es importante hacer notar la simplificación de cargos administrativos por los que se regían los Servicios de Aviación de aquella época. El Teniente Alonso, que lo era de Intendencia, tenía los cometidos de pagador y encargado de efectos; el Teniente Pérez Núñez de Sanidad, era a su vez piloto y médico de aeródromo.

La escuadrilla tomó parte en los hechos de armas que tuvieron lugar



Aviones de la primera Escuadrilla expedicionaria en el aeródromo de Zeluán. (Año 1914).

"Para ingreso como alumno piloto se seguirán las mismas normas y condiciones de aptitud física que para los pilotos militares, precisándose un certificado médico". En el año 1920 se empezó a dar importancia a un tema fundamental como era el referente a las condiciones físicas y de aptitud que deberían reunir los pilotos. El Mando tenía sobre sí, indirectamente, la responsabilidad de los accidentes que se produjeran por causas derivadas de falta de aptitud física de personal de vuelo. A causa de esto era necesario dictar unas normas para evitar estas circunstancias. Se daban, con frecuencia, casos de pilotos que, después de un período de instrucción largo y costoso, ya fuera por su deficiente constitución física o por caer en situación depresiva, resultaban una carga en el Servicio de Aviación, al no encontrarse en condiciones de realizar las misiones de vuelo. Había incluso una cierta resistencia psicológica a desprenderse del emblema de aviador, lo que inducía a reconocer ante sí mismo su incapacidad.

Con el asesoramiento del Capitán médico y piloto aviador Pérez Núñez, capacitado como ningún otro para su especialidad, ya que unía a su competencia profesional el haber realizado estudios en el extranjero y ser piloto militar, lo que le permitía conocer, por la práctica, las cualidades de aptitud física precisas para el vuelo, se redactó el dictamen que marcaba las condiciones físicas que en lo sucesivo habrían de exigirse al personal volante para su

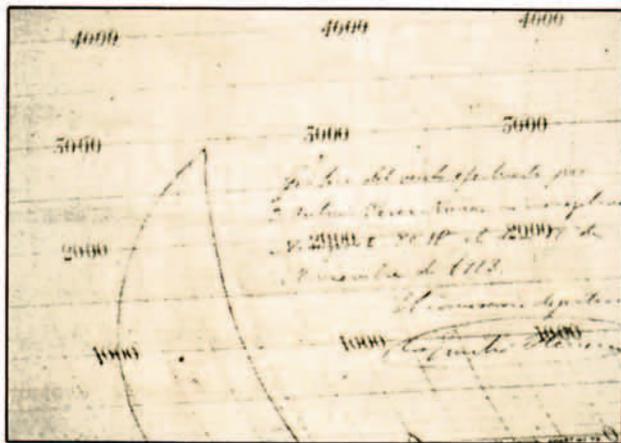
ingreso en Aviación. Fue publicado en el Heraldo Deportivo de Madrid en febrero del año 1920, teniendo el enorme valor de ser el primero que rigió seriamente en el reconocimiento de pilotos, inspirándose en una realidad aérea y poniendo fin a lo que hasta entonces se había publicado por médicos que desconocían los principios psicológicos fundamentales que deben ser considerados en la selección de alumnos.

En el dictamen se marcaban, con un criterio que prevaleció durante bastantes años, las enfermedades y defectos que era preciso evitar en los aviadores, tanto en el orden

físico como en el psicológico, bien provengan de la naturaleza, de la edad, excesos cometidos en la vida, y en muchos casos por sus defectuosas condiciones psicológicas. Se marcaban exactamente los puntos de excepción para ser declarados inútiles, así como, las pruebas a que deberían ser sometidos. El cuadro de condiciones médicas que deberían reunir los aspirantes a pilotos y observadores se componía de nueve artículos que demostraban profundo conocimiento de la profesión y de la especialidad. Con estas normas modificadas progresivamente, se practicaron los reconocimientos en años sucesivos. El Capitán



Vista de la cabina del avión "Nieuport", al regreso de un servicio fotográfico sobre el campo enemigo. A bordo, el Capitán Gonzalo y Teniente Pérez Núñez. Al fondo, el laboratorio fotográfico y una tienda de campaña para aviones. (Año 1914).



Record de altura.— Gráfico del vuelo efectuado por don Antonio Pérez Núñez, en monoplano "Nieuport" 80 Hp., el día 19 de noviembre de 1913.



Fotografía de un capotaje que dedica el Teniente Cortijo, más tarde muerto en accidente de Aviación, el Teniente Pérez Núñez.

Pérez Núñez abandonó la escala de Arma de Aviación para dedicarse por completo a la medicina aeronáutica.

El hecho de los reconocimientos médicos periódicos a los pilotos militares lo ratifica Gomá cuando dice: "En una mañana del mes de febrero de 1920, en el campo, delante de la enfermería de Cuatro Vientos, se observa un enorme grupo de oficiales que, con sus uniformes y llamativos colores de las gorras de las fuerzas indígenas a las que en su mayoría pertenecen, hace suponer que allí algo extraordinario ocurre. La alegría de los congregados, sus conversaciones y saludos, el ir y venir de los que se buscan, el comentario de los que salen después de pasar el reconocimiento médico para su aptitud física para el vuelo". Este hecho nos informa de que los reconocimientos se realizaban al menos una vez al año, en la enfermería del aeródromo de Cuatro Vientos, ante un Tribunal Médico.

CONCLUSION

A través de nuestro trabajo hemos reflejado que, la Sanidad Militar estuvo presente en los primeros acontecimientos de nuestra Aviación militar, participando activamente, tanto en el combate como en las funciones logísticas, cuidando de sus compañeros heridos o enfermos. Para realizar este tipo de cometidos tuvo que superar las condiciones para la aptitud en el vuelo, y de esta manera conocer por sí mismo las impresiones psicofísicas que determinaban los vuelos. Estos primeros médicos aviadores



Carlos Cortijo, tercera víctima de la Aviación Militar española.



D. Antonio Pérez Núñez, Teniente del Cuerpo de Sanidad Militar. Se hizo piloto de avión en 1913, figurando en la escuadrilla destinada a Melilla en 1914. Más tarde ejerció destinos de su especialidad como médico de la Aeronáutica Militar.

estarían cargados de un alto espíritu de altruismo, conociendo lo mejor posible las materias de la profesión médica para aplicarlas a los efectos de la altura, aceleraciones y gravedad. Dos nombres ocupan nuestra atención, Carlos Cortijo, tercera víctima de la Aviación Militar española y Antonio Pérez Núñez, verdadero pionero de la Medicina Aeronáutica, el cual dictó las funciones del "médico piloto", tales como los condicionamientos médicos para seleccionar al futuro personal volante, ocuparse de la conservación de la salud del mismo personal, vigilándola periódicamente y por supuesto, dirigir la vida del aviador en cuanto comprende cultura física y entrenamiento, encauzándola de forma física, psíquica y moral, para lo cual era necesario la convivencia lo más directa posible con el piloto, para conocer de cerca sus problemas. En pocas palabras hemos definido lo que hoy se denomina "médico de vuelo" o "Flight surgeon". ■

BIBLIOGRAFIA

L'Aptitud à l'aviation. Le Vol en hateur et le mal des aviateurs. G. Ferry, Editorial Bailliere, 1917.

Condiciones físicas del personal navegante. A. Pérez Núñez, Heraldo Deportivo, 1920.

La aptitud física de los pilotos aviadores. A. Azay, Rev. Española de Aeronáutica, Agosto de 1933.

Historia de la Aeronáutica militar española. J. Gomá, Imp. Prensa Española, S.A. 1946, Madrid.

La medicina aeronáutica desde sus orígenes hasta la era astronáutica. P. Gómez Cabezas, Tesis Doctoral, 1977.

Medicina de vuelo y entrenamiento fisiológico, dos experiencias nuevas en el Ejército del Aire. J.L. García Alcón, Rev. de Aeronáutica y Astronáutica, Diciembre de 1986.