

Observadores desde el aire II

La formación de los observadores de aeroplano

FEDERICO YANIZ VELASCO
General de Aviación (R) y periodista
Miembro del SHYCEA





Este artículo es la continuación del publicado también sobre observadores en el número 28 de la revista AEROPLANO. En esa ocasión se presentaba la trayectoria de los observadores desde aquellos que tripularon primitivos globos hasta los que contribuyeron decisivamente al éxito de los grandes vuelos. La gloriosa trayectoria de aquellos observadores hizo que la Aviación militar española fuese considerada como una de las más avanzadas e innovadoras. Una preparación adecuada, un elevado grado de profesionalidad y el valor de aerosteros y aviadores hizo posible responder a los retos que supuso la conquista del aire. Los observadores contribuyeron con su esfuerzo y conocimientos a que globos, dirigibles y aeroplanos tuvieran un protagonismo decisivo en las operaciones militares de la época. La formación de los observadores de aeroplano españoles en la etapa de la Escuela de Observadores de Cuatro Vientos fue de gran calidad y constituyó un hito en las enseñanzas de navegación en la historia de la Aviación militar. En efecto, en sus mejores años de actividad la citada Escuela preparó con esmero a centenares de aviadores españoles y extranjeros, principalmente iberoamericanos. El éxito de la Escuela de Cuatro Vientos estuvo basado en la calidad del profesorado que permitió impartir una enseñanza de gran rigor científico y técnico.

La Escuela de los Alcázares en un bando y la Escuela de Observadores y Tripulantes de Málaga en el otro, tomaron el relevo a Cuatro Vientos durante la Guerra Civil. En los Alcázares ya había una tradición en la enseñanza del curso de Observador por haberse realizado allí durante muchos años la fase de tiro y bombardeo de los cursos de la Escuela de Cuatro Vientos. La Escuela de Málaga, creada en plena contienda siguió activa al final de las hostilidades y pasó el testigo a la Academia General de Aire (AGA) que ya desde sus primeros cursos se ocupó de la enseñanza de la navegación, la fotografía aérea, las técnicas de bombardeo y otras materias afines que constituyeron el grueso del currículo de la Escuela de Cuatro Vientos. La creación de la Escuela de Observadores dentro de la AGA marcó un hito en la renovación de los estudios de Observador. Sin embargo, tras muchos años de esfuerzo docente, el curso de Observador dejó de impartirse en la AGA hace cerca de cuatro lustros por razones de diversa índole que se tratarán de explicar más adelante. En todo caso, todavía hay muchos aviadores que lucen con orgullo en sus uniformes la estrella dorada de cinco puntas que distingue el emblema de título de Observador¹ de aeroplano. Por otra parte, existe la opinión de que sigue habiendo necesidad de aviadores, que sin tener que ser pilotos, posean una preparación actualizada y profunda en los muchos aspectos operativos de la Aeronáutica y la Astronáutica. La preparación de esos aviadores (que podrían ser los observadores) tendría cabida en los planes de estudio de la AGA como ya ocurrió durante muchos años. Esos planes incluirían las materias tradicionales enseñadas en los cursos de Observador debidamente actualizadas y se completarían con las asignaturas y prácticas que se considerasen necesarias para dar a los alumnos una completa formación sobre la utilización del aire y el espacio en el marco de la defensa. En las reflexiones con que termina este artículo se esbozarán las razones que avalan la necesidad operativa de un oficial con las características definidas anteriormente, es decir un Observador del siglo XXI.

CAMBIOS EN CADENA Y EL FIN DE UNA ÉPOCA

Como se indicaba en el artículo "Observadores desde el aire I", la fracasada re- vuelta del 15 de diciembre de 1930, en Cuatro Vientos, fue la causa inmediata de nuevos y profundos cambios en la Aeronáutica. En esos años los observadores siguieron la trayectoria del resto de los aviadores militares y tuvieron un importante protagonismo en la vida de la Aviación militar ocupando puestos relevantes en la cadena de mando. Esos cambios que ya se habían iniciado a comienzos de 1930 estuvieron motivados también por otras causas, entre ellas las discrepancias entre los distintos servicios sobre el papel de la Aeronáutica. Kindelán fue sustituido al frente de la Aeronáutica por el general Amado Balmes, de brillante carrera militar y observador de aeroplano desde 1923, pero que no había tenido ningún destino anterior en la Aeronáutica. Balmes fue a su vez sustituido el 8 de enero de 1931 por el general Luis Lombarte, también observador, con el nuevo cargo de Director de Aeronáutica. En la misma fecha se publicó el Real Decreto que suprimió la Jefatura Superior de Aeronáutica, la escala del Servicio de Aviación, el uniforme verde amarillo y muchas de las reformas de la legislación de 1926. Estos cambios, que supusieron una marcha atrás² en el desarrollo orgánico de la Aeronáutica y en concreto de la Aviación, fueron realizados por el gobierno Berenguer coincidiendo con una situación política muy inestable. Proclamada la República el 14 de abril de 1931, el comandante Ramón Franco sustituía al día siguiente al general Lombarte en la Dirección de la Aeronáutica militar. Por otra parte, el comandante Pastor fue nombrado jefe del Servicio de Aviación el 22 de abril de 1931. Un decreto de 13 de mayo 1931 anuló las disposiciones relativas a la Aeronáutica posteriores al 15 de diciembre de 1930. Como consecuencia se volvió a la organización de 1926 y se restableció la Jefatura Superior de Aeronáutica. Sin embargo, se mantuvo la supre-

sión de la escala del Servicio y las llamadas categorías aeronáuticas. Por otra parte, los servicios de Aviación y Aerostación se separaron definitivamente quedando la Aerostación asignada a la Comandancia exenta de Ingenieros. El 18 de mayo se restableció la Jefatura Superior de Aeronáutica, y el comandante Franco fue nombrado para ocupar el puesto.

Sin embargo los cambios no habían terminado. El Decreto de reorganización de 26 de junio de 1931 determinó que el Jefe de la Aviación militar pasase a depender directamente del Ministro de la Guerra y suprimió la Aeronáutica militar. Además se ratificó el pase definitivo a Ingenieros de la Aerostación y se destituyó a Franco como jefe superior de Aeronáutica. Sin embargo, quizás lo más importante del decreto fue la creación del Cuerpo General de Aviación en el que se integraron todos los oficiales en posesión de los títulos de piloto y observador, y se dio la opción a los que tuvieran sólo uno de los títulos para obtener el que les faltaba. Los grados del nuevo cuerpo sería los mismos que los que existían en la escala del Servicio de 1926: alumno aviador, oficial aviador, jefe de escuadrilla, jefe de grupo, jefe de escuadra y jefe de base. Por otra parte, se contemplaba que siguieran existiendo observadores del Ejército y de la Armada, que sólo estarían afectos a las unidades aéreas como agregados en campaña, maniobras o prácticas reglamentarias. Un decreto de 8 de julio señaló las normas para la integración en la escala inicial del Cuerpo General de Aviación que se basaba³ en la situación en escala del Servicio de 1926 para los aviadores que ya figurasen en ella. Los de ingreso posterior se colocarían a continuación de los anteriores por riguroso orden de Promoción y puntuación en los cursos de piloto y observador. Los dos decretos encontraron fuerte oposición entre muchos aviadores y, sin ser derogados, quedaron inoperantes salvo en lo relativo a la Jefatura de Aviación y al nuevo uniforme azul de corte similar al de Marina pero con las divisas del Ejército que quedó establecido por Orden Circular de 11 de julio de 1931. La organización de las unidades quedó determinada por la orden circular de 14 de noviembre de 1931. En esa organización había tres escuadras cada una con un grupo de caza y uno de reconocimiento más un grupo de reconocimiento estratégico afecto a la primera escuadra; existía además un grupo independiente de hidroaviones y una Escuadra de Instrucción. Los observadores destinados en unidades de Fuerzas Aéreas estaban encuadrados principalmente en las escuadrillas de reconocimiento a las que se concedía en aquel momento gran importancia en la estructura operativa.

La ley de 12 de diciembre de 1932 en su artículo 2 decía que las armas del Ejército serían Infantería, Caballería, Artillería, Ingenieros y Aviación. La ley también anunciaba que el Gobierno procedería a organizar el Arma de Aviación de acuerdo con las necesidades de la defensa nacional y señalaba que *el ingreso en la Academia de Aviación será objeto de disposiciones especiales*. Esas disposiciones jamás se publicaron y quedó sin completar la necesaria reestructuración de la Aviación española. El 6 de abril de 1933 apareció el decreto de creación de la Dirección General de Aeronáutica. Sin entrar en detalles de la nueva organización parece oportuno mencionar que el nuevo Director General dependía directamente del presidente del Gobierno y tendría, entre otras responsabilidades, el mando superior de la Fuerzas Aéreas. Estas quedaban constituidas por la Armada Aérea, la Aviación de Defensa Aérea y las aviaciones de cooperación con el Ejército y la Marina. Renació el Consejo Superior de Aeronáutica presidido por el jefe del Gobierno y del que formaban parte los jefes de los estados mayores del Ejército y la Armada, el Director General de Aeronáutica, el Subsecretario de Comunicaciones y un secretario. Este órgano hizo concebir esperanzas de un tratamiento armonizado y adecuado de todo lo relacionado con la Aeronáutica pero quedó olvidado e inoperante como ocurrió con otras disposiciones anteriores. La Escuadra de Instrucción desapareció y fue sustituida por la escuadrilla Y.1 afecta a la Escuela de Observadores y Escuela de Mecánicos de Cuatro Vientos y la escuadrilla Y.2 desplegada en la Escuela de Tiro y Bombardeo de los Alcázares. El Grupo 31 de Reconocimiento con base en Getafe participó durante la primavera de 1934 en la ocupación de Ifni dirigida por el coronel Capaz. Una escuadrilla del citado grupo con aviones Breguet XIX, se trasladó a Cabo Juby. La primera patrulla emprendió el vuelo desde allí hacia el nuevo territorio español donde tomaron tierra el 9 de abril de 1934 en un campo improvisado. Las otras dos patrullas de la escuadrilla llegaban a Ifni el día siguiente aunque no se produjeron actos hostiles durante la ocupación. Pilotos, observadores y personal de apoyo estuvieron presentes en esa última incorporación a España de un nuevo territorio. A partir de entonces y hasta la Guerra civil permaneció estacionada en Ifni casi continuamente una patrulla de la escuadrilla colonial destacada en el Sahara.

El gobierno Samper, que inició sus tareas el 28 de abril de 1934, dio vida real a la Dirección General de Aeronáutica mediante un nuevo decreto. Para ocupar el puesto de Director General se nombró al capitán de Artillería y aviador Ismael Warleta que entre otros destinos había sido observador de globo y avión, profesor de la Escuela de Tiro y Bombardeo⁴ y profesor de la Escuela de Observadores de Cuatro Vientos. Bajo su mando quedaron el comandante Pastor jefe de la Aviación Militar y el jefe de la Aviación Naval capitán de fragata Hermida. Durante los dieci-



Oficiales observadores en Cuatro Vientos sobre el ala de un Junkers F-13. Año 1925.



séis meses que duró su mandato Warleta puso gran empeño en organizar la Aeronáutica española aunque chocó con las limitaciones económicas y políticas de la época. Los cambios en la organización fueron diversos y muchos de ellos no tuvieron larga duración. Durante los meses que Warleta fue director general ocurrieron los graves sucesos conocidos como la rebelión de octubre. El ministro de la Guerra Diego Hidalgo llamó al general Franco para que le asesorara y se nombró al general López Ochoa para mandar las tropas que debían restablecer la paz y el orden. Para prestar apoyo aéreo se llamó, desde la declaración del estado de guerra, varias veces al director general Warleta que no tenía mando directo sobre las unidades aéreas. Surgieron dudas sobre la lealtad de algunos mandos y finalmente Warleta llamó a su despacho al teniente coronel Camacho, jefe de la escuadra Aérea número 1, y a sus jefes de grupo, escuadrilla y observadores. Se planteó la situación con claridad, se tomaron medidas de refuerzo de las escuadrillas del Grupo 21 con una del Grupo 31 y todas operaron desde el Aeródromo de Virgen del Camino en León. Sin entrar en los detalles de las complejas y sensibles operaciones, ni en la requisita de aviones de transporte y el uso del autogiro por vez primera en operaciones, lo cierto es que la sangrienta revuelta fue sofocada el 18 de octubre de 1934, aunque algunas operaciones terrestres de limpieza siguieron hasta diciembre. En el informe emitido el 26 de octubre por la Jefatura de Aviación se detectaron diversos fallos en el armamento y falta de entrenamiento de los observadores. Sin embargo, se concedió la Medalla militar a la Escuadra número 1 por su actuación en Asturias. Con carácter individual se concedió la Medalla Militar a los tenientes Manuel Tomé Laguna y Carlos Rute Villanova por su comportamiento en el abastecimiento de Oviedo el 11 de octubre de 1934. Tomé fue gravemente herido y el teniente Rute, que volaba como observador, consiguió llevar el avión al aeródromo pilotando el avión desde la cabina posterior usando como palanca el asta de una bandera de señales.

El general Manuel Goded Llopis sustituyó el 3 de noviembre de 1935 a Warleta. El 19 de noviembre se decretó que el cargo de Director General de Aeronáutica lo ocupase un general del Ejército que sería también el inspector de la Aviación Militar. En el mando de ésta, el comandante Pastor había sido sustituido por el comandante Apolinar Sáenz de Buruaga, a quién a su vez sucedió Joaquín González Gallarza. La normativa siguió reforzando el control del Ejército sobre la Aviación pues el nuevo gobierno de Portela Valladares, que tomó posesión el 15 de diciembre de 1935, reguló que un general de brigada se haría cargo de la Aviación Militar. El general Núñez del Prado sucedió al general Goded al frente de la Aeronáutica Militar y cinco días más tarde el general Carlos Bernal, con largos años de servicio aeronáuticos, se hizo cargo de la Aviación Militar. Cuando comenzó la Guerra Civil la organización era la señalada y el general Núñez del Prado, además de la Dirección General de Aeronáutica, ocupaba la Jefatura de Aviación que estaba vacante por cese, el 18 de marzo de 1936, del general Leopoldo Jiménez García que había sustituido al general Balmes. Durante estos años de cambios constantes en la organización y en la dirección de la Aeronáutica Militar no cambió sustancialmente en la práctica el estatus de los observadores de aeroplano que siguieron desempeñando sus cometidos en las unidades de reconocimiento y en otros puestos en escuelas y jefaturas. Sin embargo cabe señalar que el decreto de 26 de junio de 1931, provocó que muchos aviadores intentaran conseguir uno de los dos títulos que no tenían -observador o piloto- y que se disponía en ese decreto eran necesarios para integrarse en el proyectado Cuerpo General de Aviación.

LOS OBSERVADORES EN LA GUERRA CIVIL

Las vicisitudes de los observadores durante la Guerra Civil fueron semejantes a las de sus compañeros pilotos y por tanto sufrieron los mismos desgarros y tragedias que caracterizan todas las contiendas fratricidas. Cubrir todas las vicisitudes de los observadores en esa dura etapa se sale de los propósitos de este artículo. Sin embargo, parece oportuno destacar algunos aspectos que aseguran la continuidad de este relato. Al comienzo de la Guerra Civil en julio de 1936 los observadores en activo que no ocupaban puestos en los órganos centrales de la Defensa o Aviación, estaban en su mayoría destinados en las unidades de reconocimiento como el Grupo de reconocimiento 21 de León, el Grupo de reconocimiento estratégico 31 de Getafe, el Grupo de reconocimiento 22 de Sevilla y el Grupo de reconocimiento 23 de Logroño. En los primeros meses de la contienda las necesidades de observadores no fueron muy grandes en ninguno de los dos bandos pues el número de aviones era escaso. En el bando gubernamental se publicó el 16 de mayo de 1937 la creación del Arma de Aviación como rama autónoma del Ejército. Se integraron en esa nueva Arma el personal de las aviaciones militar, naval y civil situándose en el escalafón según su antigüedad el 18 de julio de 1936, salvo el no procedente de academias que tenía sus propias normas para integrarse. La nueva Arma de Aviación se componía del Cuerpo General, del Cuerpo Auxiliar, de la Maestranza de Aviación y del Cuerpo de Defensa contra Aeronaves (DE-

CA). Parece oportuno señalar que los oficiales de la DECA deberían tener el título de observador y los suboficiales deberían proceder de Aviación. Esta organización fue modificada, por decreto del 4 de enero de 1938, con la creación del Cuerpo General de Aviación; los de Mecánicos, Radiotelegrafistas y Meteorólogos; Armeros; Ingenieros aeronáuticos, Especialistas en motores y aeronaves; Tropas y Servicios, Intendencia; Sanidad y Conductores automovilistas. La DECA volvía al seno del Ejército lo que denota que aún en guerra las rivalidades corporativas seguían presentes. Ni este, ni el decreto previo, consiguieron crear una escala única de Aviación en la zona republicana. Durante los años 1937 y 1938 la Aviación de los dos bandos siguió formando observadores si bien en un número muy inferior al de pilotos.

El gobierno de Madrid convocó el primer curso de observadores en la zona gubernamental durante la Guerra Civil en la Gaceta núm. 247 de 3 de septiembre de 1936. A ese curso para la formación de observadores que se celebraría en Los Alcázares, podían presentarse ingenieros, arquitectos y licenciados en Ciencias. Si los aspirantes tenían esas titulaciones obtendrían el grado de teniente al finalizar el curso y los no titulados serían promovidos a brigada. El curso se realizó en el último trimestre del año 1936 y los que lo terminaron así como los que lo hicieron hasta el otoño de 1937 ingresaron en la Aviación gubernamental como observadores⁵. En el mes de agosto de 1937 llegó a la Escuela de Los Alcázares un nuevo contingente de alumnos que fueron nombrados observadores entre enero y marzo de 1938. Además de los observadores formados en Los Alcázares, el gobierno de Madrid mandó ciento nueve alumnos a estudiar a la URSS junto a la segunda Promoción de pilotos⁶. Las elevadas bajas entre los setenta observadores formados en España fueron cubiertas por los formados en la URSS. También es oportuno señalar que un número aproximado de 60 observadores soviéticos sirvieron al lado de la República. Los observadores formados tanto en Los Alcázares como en Málaga fueron destinados a diversas unidades de uno y otro bando y figuran en los estadios y listas de esas unidades. Como ejemplo se puede citar la lista de los tripulantes del Grupo 24 con aviones Tupolev Ant-40, SB-2 "Katiuska" y de una de las escuadrillas del Grupo 30 con aviones Polikarpov R-Z "Natacha". Estas unidades republicanas se entregaron el día 29 de marzo de 1939 en Barajas y en las listas mencionadas figuraban un total de 22 observadores.

Entre los sublevados los observadores que no tenían el título de piloto eran pocos en 1936, pues los de los últimos cursos de la Escuela de Cuatro Vientos habían regresado a sus unidades de procedencia. Algunos de estos observadores volvieron a Aviación⁷ aunque su número no fue suficiente para cubrir las necesidades de las unidades. La escasez se intentó paliar con pilotos que ocuparon puestos de observadores y con oficiales del Ejército que se ofrecieron para ocupar plazas en vuelo. La Escuela de Tripulantes se creó en Tablada (Sevilla) a finales de 1936 donde se realizaron tres cursos. Trasladada la Escuela a Agoncillo (Logroño) se convocaron los cursos 4º y 5º se convocaron en el BOE núm. 187 de 25 de abril de 1937. Durante la guerra se formaron un respetable número de tripulantes que cubrieron las necesidades de este personal que desarrollaba algunas de las funciones tradicionalmente propias de los observadores. La Aviación nacional contó además con un número limitado de observadores procedentes de la Escuela de Cuatro Vientos y posteriormente de la de Málaga. Muchos de los aviadores que sirvieron como observadores durante la contienda en el bando nacional continuaron en el Ejército de Aire como profesionales después de 1939, la mayoría de ellos haciéndose pilotos. En la Legión Cóndor sirvieron en distintas etapas cerca de 160 observadores y un número indeterminado lo hizo en la Aviación Legionaria. Puede decirse que los observadores estuvieron presentes en muchas acciones aéreas importantes desarrolladas durante la Guerra Civil y tuvieron un papel activo y relevante en los dos bandos y en algunos casos heroicos.

UNA NUEVA ESCUELA DE OBSERVADORES

La necesidad de preparar tripulaciones para las operaciones en marcha y de personal técnico para mantenimiento de los aviones durante la Guerra Civil, motivó en el bando nacional la creación en Málaga de la Escuela Observadores y Tripulantes y de la Escuela de Especialistas. La Escuela de Observadores encontró en El Rompedizo un emplazamiento que disfrutaba y disfrutaba de excelentes condiciones meteorológicas y además estaba alejado de la zona de guerra. Sin embargo, en El Rompedizo no había un emplazamiento adecuado para la Escuela de Especialistas que tras una gestión del Ayuntamiento de Málaga encontró una localización en la ciudad malagueña. Francisco Iglesias Brage⁸ fue el primer jefe del campo y de las dos escuelas y dirigió la construcción de los edificios y otras instalaciones necesarias para ellas. Entre las construcciones ocupó un lugar preferente la torre de control del campo de aviación. En la festividad de la Virgen de Loreto el 10 de diciembre de 1937, se celebró el primer acto militar en el nuevo campo consistente en una misa de campaña y en la bendición de los primeros aviones,





*Curso de Observador. Cuatro Vientos 1930.
El capitán Barberán, jefe de la Escuela de
Observadores con uniforme de la Aviación
Militar en el Centro (sentado).*

incluyendo un Junkers monomotor y las avionetas biplanos Bücker BÜ-131 (EE.3) con los que se dotó a la escuela. La inauguración oficial de la torre de control y de la Escuela de Observadores y Tripulantes en El Rompedizo se realizó el 9 de febrero de 1938. El general Queipo de Llano presidió el solemne acto en el que juraron bandera los caballeros alumnos y finalizó con el desfile de las unidades que habían rendido honores. Durante la celebración de la ceremonia el comandante Fernández Pérez estuvo realizando sobre el campo diversas maniobras acrobáticas. A la ceremonia asistieron todas las autoridades civiles y militares de Málaga. La Escuela de Especialistas quedó instalada en un local situado en la calle Cuarteles, cuya construcción y acondicionamiento fueron completados por el Ayuntamiento de Málaga. La Escuela de Especialistas estuvo durante muchos años ligada a la vida de Málaga y por ello sus ciudadanos intentaron evitar el traslado del centro a la antigua Maestranza de León. El traslado se realizó pero los "gurripatos", como se llamaba a los alumnos, dejaron un recuerdo imborrable entre los malagueños.

El cuadro de profesores de la Escuela de Observadores se fue completando y en noviembre de 1939 estaban destinados en ella los siguientes jefes y oficiales:

Director y Jefe de la Escuela,Comandante Francisco Iglesias Brage
Jefe de Estudios de la Escuela,Comandante Miguel Orduna López
Profesor	Capitán Manuel Bazán Buitrago
Profesor	Capitán Julián del Val Nuñez
Profesor	Capitán Ángel Seibane Cajide
Ayudante Profesor	Teniente Francisco Pérez del Pulgar
Ayudante Profesor	Teniente Fernando Villanueva de la Rosa

El teniente Villanueva había obtenido el título de Observador con la Primera Promoción de la Escuela en mayo de 1938. Un mes más tarde, en el Boletín Oficial del Estado (BOE) núm. 350 de 16 de diciembre, se nombra mayor de las dos es-

cuelas de Málaga al comandante Joaquín Martínez Vara del Rey que posteriormente fue durante muchos años jefe de la Escuela de Especialistas.

El día 10 de septiembre de 1939, el comandante Iglesias Brage fue nombrado Secretario General Técnico del Ministerio del Aire, aunque continuó retenido como Jefe de la Escuela hasta mayo de 1940. El comandante Miguel Orduna⁹ López, primer jefe de estudio de la Escuela, se hizo cargo de la Dirección con carácter interino hasta el 12 de febrero de 1942, fecha en la que en el BOE núm. 19 se dispuso el nombramiento para el puesto del teniente coronel José Avilés Bascuas. Mientras tanto la Escuela se va consolidando y se van implantando en ella asignaturas específicas de la titulación de Observador. Convocada una plaza de profesor de Cartografía y Navegación fue cubierta, el 19 de noviembre de 1939, por el capitán Mariano Uriarte Martín, piloto y observador. Poco después se convoca una vacante de profesor de Tiro y Bombardeo y así sucesivamente hasta completar un cuadro de profesores adecuado para la formación de los nuevos observadores. Los cursos se van sucediendo, y desde mayo de 1938 hasta febrero de 1943, en que tiene lugar el último curso se impartieron un total de once cursos. El primer curso de El Rompedizo correspondía a la séptima Promoción de Observadores desde el comienzo de la Guerra Civil. En la Escuela se realizó también el curso de Tripulantes que fue convocado en el BOE núm. 348 de 14 de diciembre de 1939 y se inició el 8 de enero de 1940.

Las clases de vuelo se impartieron en el año 1938 en Heinkel He-46 "pava", monoplanos de ala alta retirados del frente de combate y poco adecuados para la enseñanza por su continua vibración. A principios de 1939 se incorporó a la Escuela un monomotor Junkers al que se unieron poco después cinco avionetas EE-3 (Bücker Bu-131 Jungmann) que con tres T-2 (Junkers Ju-52) formaron la plantilla de aviones con las que pudieron realizarse unas limitadas prácticas de vuelo. Terminada la Guerra Civil se incorporaron temporalmente a la Escuela diversos tipos de aviones como los Polikarpov R-Z (17-W) "Natachas" que procedentes de la Base de Larache se desplegaban en El Rompedizo para determinadas prácticas. En enero de 1940 se destinaron a la Escuela los aviones Heinkel 45 "pavos" con sus pilotos procedentes del Grupo 41 con base en Vitoria. Estos aviones tras una corta permanencia en El Rompedizo pasaron a la Academia General de Aire al constituirse ésta. Otros aviones que fueron usados esporádicamente en las prácticas de los cursos fueron los B-1 (Savoia SM-79 "Sparviero") con base en Granada. Sin embargo, las avionetas Bücker, de las que llegó a haber 12 de plantilla, constituyeron junto con los tres Ju-52 y el Junkers monomotor la dotación de aeroplanos durante varios años. Esta pequeña flota fue reduciéndose debido a diversos accidentes y los aviones restantes fueron destinados a otras unidades cuando la Escuela desapareció.

El teniente coronel Avilés cesó como jefe de la Escuela de Observadores y del Campo de El Rompedizo el 13 de mayo de 1943. Con fecha 11 de julio de 1943 el coronel Andrés Grima Álvarez fue nombrado para el puesto que ocupó hasta el 11 de julio de 1944, fecha en que es designado para sustituirle el teniente coronel Orduna que ya había ocupado el puesto provisionalmente. El 24 de octubre de 1944 (BOE núm. 82) se nombra Inspector de las escuelas de Observadores y Especialistas al coronel Luis Manzanque Ferrer que sucedía en ese cargo al teniente coronel Julián Rubio Pérez, que ocupaba dicho cargo desde el 24 de octubre de 1939 (BOE núm. 295). El teniente coronel Orduna asciende a coronel el 28 de oc-



*Escuela de Observadores de Cuatro Vientos.
Autogiro La Cierva.*



*Curso de Observador en Cuatro Vientos.
Año 1933.*

tubre de 1952 y el 6 de noviembre de ese año se le confirma en su puesto por Orden Ministerial publicada en el BOE núm. 129. El coronel Orduna sigue como Director de la Escuela de Observadores hasta el 2 de marzo de 1957 en que por disposición publicada en el BOE núm. 27, pasa a ocupar el puesto de Director General de Aviación Civil. Como curiosidad cabe señalar que en 1955 el coronel Orduna prologó, como Coronel Director de la Escuela de Observadores un libro sobre Fotografía Aérea del capitán Dáneo¹⁰ publicado ese año. El año 1957 es el último en que la Escuela de Observadores funciona como tal.

El 8 de agosto de 1939 se había creado el Ministerio del Aire y poco después, el 7 de octubre de ese año, se publicaba la estructura orgánica del Ejército del Aire. El 9 del mismo mes se creó el Arma de Aviación y durante ese mes octubre de 1939 nació también el Arma de Tropas de Aviación y los cuerpos que constituyeron el nuevo Ejército del Aire. Como hemos descrito, la Escuela de Tripulantes y Observadores siguió funcionando como parte de la estructura del recién nacido ejército y continuó formando como observadores a los pilotos que salieron de las escuelas de pilotaje en servicio durante la guerra civil y a algunos pilotos más antiguos que no poseían el título de Observador. La Escuela dejó de impartir esos cursos al personal del Ejército del Aire cuando los estudios y prácticas del curso de Observador o equivalentes se comenzaron a impartir en otros centros de enseñanza del EA, aunque realizó algún curso aislado para personal de otros ejércitos. De 1946 a 1958 la Escuela de Observadores tuvo una actividad muy importante impartiendo en sus instalaciones el curso de aptitud para el ascenso a comandante. En efecto, la primera parte de los cursos del cuarto al vigésimo se desarrollaba durante tres meses en Málaga, y la segunda parte en la Escuela Superior del Aire. Los cursos del vigésimo al trigésimo segundo se desarrollaron totalmente en las aulas de la Escuela en Málaga. A partir del año 1958, los cursos de aptitud para el ascenso a comandante se realizaron en la Escuela Superior del Aire, hasta 1999, en que se creó la Escuela Superior de las Fuerzas Armadas y el Centro de Guerra Aérea se hizo cargo de los citados cursos de ascenso.

El 17 de enero de 1950 se declaró al campo de aviación de El Rompedizo como Aeródromo Permanente, calificación que se modificó el 20 de febrero de 1951, al ser conceptualizado como Base Aérea. Como se ha mencionado, la Escuela de Especialistas sería trasladada a la antigua Maestranza Aérea de León en el año

1950 y en 1957 la Escuela de Observadores dejó de impartir cursos de Observador en la Base Aérea de Málaga. La escuela fue oficialmente disuelta por Orden Ministerial de 8 de mayo de 1959 coincidiendo con una nueva organización del Ejército del Aire.

PRIMEROS AÑOS DE LA AGA

La Academia General del Aire, creada por decreto de 28 de julio de 1943 siendo ministro del Aire el general Juan Vigón Suerodíaz, tuvo desde su comienzo una preocupación natural por la preparación de los futuros oficiales del Ejército del Aire en todo lo relativo al vuelo con especial dedicación a su formación como pilotos. Por otra parte, como enriquecimiento de la pura formación para el pilotaje se incluyeron desde muy pronto, con mayor o menor fuerza según la época, clases tanto en vuelo como en tierra de navegación aérea, bombardeo, fotografía y otras materias afines. Además, durante un dilatado periodo de la vida de la AGA se impartieron en ella cursos específicos de Observador que hicieron de la Academia la sucesora natural de la Escuela de Observadores de Cuatro Vientos y de la Escuela de Observadores de Málaga. El Boletín Oficial del Ministerio del Aire número 72 publicaba la orden de 7 de julio de 1945 nombrando cadetes de la 1ª Promoción a 140 del Arma de Aviación, 63 del Arma de Tropas de Aviación y 19 de Intendencia. También se unieron a esa primera hornada de futuros oficiales del Ejército del Aire 16 cadetes del Cuerpo de Ingenieros, seis del de Intervención, tres de Sanidad y cuatro de Farmacia que realizaron un periodo de formación militar que duró de septiembre a diciembre de ese año. Los alumnos de esa numerosa primera Promoción se incorporaron a la AGA el 15 de septiembre de 1945, y ya en enero de 1946 comenzó la instrucción de vuelo en las Bücker Bü-131 Jungmann denominada entonces EE-3 (Escuela Elemental 3). No es este lugar para entrar en detalles sobre aquellos primeros vuelos, sobre los campos auxiliares de El Carmolí, Lo Monte y La Aparecida y otros aspectos de aquellos primeros cursos de vuelo, pero sí conviene dedicar un recuerdo a todos los que con su esfuerzo contribuyeron a aquellos difíciles pero entusiastas comienzos de la que hasta la fecha sigue siendo la cuna de los oficiales del Ejército del Aire.

Como hemos visto, los cursos de vuelo formaron parte de la enseñanza impartida en la AGA desde sus comienzos. En los archivos que se conservan en la Secretaría de la Jefatura de Fuerzas Aéreas existe una valiosa información de esos primeros años que comienza con los cursos de vuelo Elemental y de Transformación impartidos en los años académicos 1946-1947 y 1947-1948. En los años 1948-1949 y 1949-1950, la Escuela de Transformación y Caza impartió además de los cursos anteriormente mencionados un cursillo de Caza. Sin embargo es a partir de 1950 cuando se tiene información más detallada. En efecto, en el curso 1950-1951 se establecen bajo la Jefatura de Vuelo las siguientes escuelas: la Escuela Inicial, la Escuela Básica y de Caza, la Escuela de Polimotores y Vuelo sin Visibilidad (V.S.V) y la Escuela de Aplicación. En esta última la enseñanza se programa en cuatro partes:

- 1ª Fase –Programa de instrucción de una unidad de Reconocimiento
- 2ª Fase –Programa de instrucción de una unidad de Caza
- 3ª Fase –Programa de Instrucción de una unidad de Bombardeo
- 4ª Fase –Viaje Fin de Curso

Esta estructura de las enseñanzas de vuelo se mantuvo en el curso 1951-1952 y en ella se puede ver una preocupación por los temas de reconocimiento tan ligados posteriormente en la AGA a los cursos de Observador.

En el curso 1952-1953 se modifica la estructura anterior y se realizan las enseñanzas de vuelo en tres escuelas: Escuela Inicial, Escuela Básica y de Caza y Escuela de Polimotores. En esa época y en otras posteriores, se realizó un plan complementario de vuelos para personal no perteneciente al Arma de Aviación. En la mencionada Escuela de Polimotores se realizaron pruebas de Navegación que cubrían algunos aspectos de lo enseñado en la antigua Escuela de Observadores de Cuatro Vientos. En el curso 1953-1954 se conservó la anterior estructura de las enseñanzas de vuelo pero el año académico 1954-1955 trajo un nuevo modelo que duró con ciertas variantes hasta el curso 1957-1958. En efecto, se creó al comienzo del curso 1954-1955 el Escuadrón de Vuelos con tres escuadrillas, 1ª, 2ª y 3ª más una Escuadrilla de Aplicación, una Escuadrilla de Plana Mayor y una Escuadrilla de aviones B-2I (CASA C-2111B). En el tercer trimestre de ese curso todo el Escuadrón de Vuelo pasó a integrarse en la Agrupación Aérea 81. En el curso 1955-1956 se modificó ligeramente la organización quedando la citada Agrupación 81 formada por el Escuadrón de Vuelos con las escuadrillas 1ª y 2ª más el Escuadrón de Aplicación integrando al resto de las escuadrillas. Dentro de la programación del Escuadrón de Aplicación se incluían horas dedicadas a la Navegación y a viajes en T-2.B¹¹ (CASA 352L) y en L-8.C (AISA I-11B Peque / Vespa) incluyéndose además prácticas de Ametrallamiento y Bombardeo. En el segundo trimestre los alumnos del 2º realizaron en el T-2.B las siguientes prácticas: Paso por la vertical,



Inauguración de la Escuela de Observadores de Málaga. 9 de febrero de 1938.



Bombardeo y Ametrallamiento, Fotografía, Navegación y Prácticas con radiocompás. En agosto de 1957 el Escuadrón de Vuelos se pasa a denominar Escuadrón de Pilotaje que con el Escuadrón de Aplicación conformaron entonces la Jefatura de Vuelos. En julio de 1958 se produce una nueva reorganización que se aplica en el curso 1958-1959. En el programa de ese año académico se asigna a la Escuela de Pilotaje 96 días, a la Escuela Básica 97 días, a la nueva Escuela de Vuelos Tácticos 45 días y a la Escuela de Aplicación 40 días. En esos cuarenta días asignados a la Escuela de Aplicación se realizaron prácticas de Bombardeo y Ametrallamiento, Navegación, Paso por la Vertical, Fotografía y Radionavegación. Durante varios cursos la Escuela de Aplicación o las estructuras que desempeñaron cometidos semejantes impartieron enseñanzas que se podrían considerar de un curso de Observador reducido. Su existencia permitió mantener en la AGA la preocupación e interés por materias como la navegación aérea en sus distintas formas.

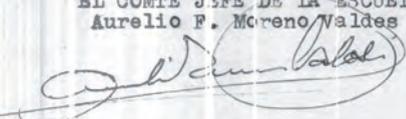
Los cambios de nombre de los órganos dedicados a la enseñanza del vuelo, incluyendo en esa enseñanza las clases de pilotaje elemental, básico y avanzado así como las de navegación, bombardeo y otras materias asociadas, fueron muy frecuentes en los primeros años de vida de la AGA. Aunque posteriormente se han realizado también cambios, la estructura adoptada a principio de los sesenta tuvo una larga permanencia en el tiempo. En ese periodo el curso de Observador volvió a ocupar un lugar destacado y particularizado dentro de las enseñanzas de vuelo de la AGA.

CURSOS DE OBSERVADOR EN SAN JAVIER

El curso 1959-1960 se inicia con tres escuelas de vuelo, la Escuela de Pilotaje, la Escuela de Vuelos Tácticos y la Escuela de Aplicación y a partir del 19 de febrero de 1960 se pone en funcionamiento la Escuela Básica. En el siguiente curso académico la Escuela de Pilotaje pasa a denominarse Escuela (de Vuelo) Elemen-

tal. La Escuela Básica se activa según es necesario para continuar la formación de los alumnos que habían superado la fase elemental y la Escuela de Vuelos tácticos se pasa a denominar Escuela Táctica. La estructura con cuatro escuelas: Elemental, Táctica, Básica y de Aplicación dura hasta el 28 de febrero de 1963 en que se constituye el Grupo de Vuelos formado por cuatro escuadrones que corresponden a las cuatro escuelas preexistentes. Sin embargo esta organización tiene corta duración volviéndose a la estructura de escuelas.

Durante el año académico 1964-1965, la Escuela de Aplicación imparte a los 73 alumnos (S.V.) del cuarto curso de la 17ª Promoción las enseñanzas de fotografía, navegación y tiro y bombardeo. Como consecuencia de dos propuestas realizadas por la AGA en septiembre de 1964 a la Dirección de Enseñanza -dependiente a la sazón del Estado Mayor del Aire- sobre los planes de estudio de los alumnos de 3º y 4º cursos de (S.T.) de las promociones 17 y 18 se inició un proceso de reconside-

ACADEMIA GENERAL DEL AIRE	GRUPO DE VUELOS
MEMORIA DESCRIPTIVA DE LA ESCUELA DE OBSERVADORES DURANTE EL CURSO ACADÉMICO 1.964-65, DE LA 17ª PROMOCION: CUARTO CURSO S.T. COMPUESTO POR 18 ALUMNOS.	
Dio comienzo el día 13 de Enero del presente año, el Curso de Observadores, que comprendía las fases de Identificación, Localización, Navegación estimada y radiogoniométrica, Fotografía y Tiro y Bombardeo. Los vuelos se realizaron todos los días laborables de la semana excepto los Sabados, por la tarde.	
En las Fases de Identificación y Localización se utilizaron aviones E-9; en la de Navegación y Fotografía aviones TE2B y en la de Tiro y Bombardeo aviones B2I.	
<u>FASE DE IDENTIFICACION</u>	
El día 13 de Enero, se inició esta fase con la identificación de ciudades y pueblos de importancia, de fácil identificación en el mapa 1/ 1.000,000 y gradualmente se fueron modificando los objetivos hasta llegar a ser caseríos y pequeños puntos para lo que se utilizó el mapa de escala 1/ 200,000.	
En esta fase se realizaron una media de 13 misiones y 26 horas de vuelo por alumno.	
<u>FASE DE LOCALIZACION</u>	
Se inició esta fase el 22 de Marzo con la localización y croquisado de objetivos importantes con el mapa de escala 1/ 1.000,000, ciudades, nudos de comunicación, etc. y gradualmente se fue pasando a objetivos que hacían necesario el mapa 1/ 200,000, tales como caseríos, nudos de comunicaciones secundarias, etc. y llegando finalmente al empleo del mapa 1/ 50,000 para la localización y croquisado de cotas.	
En esta fase se han realizado una media de 13 misiones con unas 25 horas de vuelo por alumno.	
<u>FASE DE NAVEGACION (estimada y radiogoniométrica) Y DE FOTOGRAFIA</u>	
En esta fase se inició el 1 de Marzo conjuntamente, realizando todos los alumnos las misiones de navegación estimada y al mismo tiempo, una mitad navegación radiométrica y la otra mitad misiones de fotografía.	
En la parte de navegación estimada, se realizaban viajes, a lugares determinados, que los alumnos preparaban con la debida anticipación, modificando despues lo necesario al darseles los datos de viento en altura y temperatura.	
La radiogoniométrica, ha consistido en utilización del radiocompas, situación por dos radiofaros, líneas de situación, arribadas, alejamientos, cortes de ruta, determinación de distancias, etc.	
Las misiones de fotografía, han consistido en la obtención de fotografías oblicuas, verticales, itinerarios, pares estereoscópicos y mosaicos.	
El total de misiones por alumno ha sido una media de 9 misiones de Navegación y 9 de Fotografía, total 18, con un número de horas total de 34 por alumno.	
<u>FASE DE TIRO Y BOMBARDEO</u>	
Se inició el día 2 de Junio, consistente en 6 misiones de Tiro y 6 de Bombardeo.	
Las misiones de Tiro fueron 3 con ametralladora de morro y 3 con la de cola.	
Las de Bombardeo fueron lanzamientos, de bomba a bomba, desde 1.000 y 1.500 metros y en reguero desde 1.000 y 1.500 metros.	
El número de misiones por alumnos ha sido de 3 al llevar aparejadas las misiones de tiro y bombardeo y realizarse 2 de ellas en cada vuelo, con una media total por alumno de 3 horas de vuelo.	
San Javier, 25 de Junio de 1.965 EL COMTE JEFE DE LA ESCUELA Aurelio F. Moreno Valdes	
	

*Invitación para el acto de inauguración de la
Escuela de Observadores de Málaga.
9 de febrero de 1938.*



ración de dichos planes de estudio. Como consecuencia de ese proceso, el 17 de diciembre de 1964 se elevó al Estado Mayor del Aire la propuesta final sobre los planes de estudios de los mencionados alumnos para el primer semestre de 1965. En esa propuesta, aprobada por el Estado Mayor, se contemplaba la realización del curso de Observador. El Director accidental de Enseñanza coronel Benavides, lo comunicó al Director de la AGA en el teletipo 1655 despachado a las 13:55 horas del 31 de diciembre de 1964. En los primeros días de enero de 1965 se prepararon los programas y planes de estudio y de vuelos y poco después los 18 alumnos del Arma de Aviación (S.T.) de la 17 Promoción comienzan sus prácticas de vuelo. Para ello se creó dentro de la AGA la denominada Escuela de Observadores cuyo primer jefe fue el comandante Aurelio F. Moreno Valdés. Su entusiasmo y dedicación hicieron posible un curso de Observador de gran calidad. Para las prácticas de vuelo se utilizaron los medios disponibles en la Academia en aquel momento, incluyendo aviones E-9 (IBERAVIA AISA I-115 Garrapata) para las fases de Identificación y localización de puntos sobre el terreno, aviones T-2.B para la fase de Navegación a la estima y con radiocompás y para realizar la fase de Fotografía vertical y oblicua, así como aviones B-2I (CASA C-2111B) para las fases de Tiro y Bombardeo. También se volaron otros aviones como la L-8C (AISA I-11B Peque / Vespa) y ocasionalmente un Grumman Albatros de lucha antisubmarina, destacado en la Academia procedente de la Base Aérea de Jerez. Los alumnos de la 17 Promoción prepararon, como práctica del curso, la navegación del viaje de fin de carrera a las Islas Canarias y al Sahara español realizado en el avión T-4 (Douglas DC-4 Skymaster). En posteriores cursos de Observador se volaron los aviones disponibles en la AGA en cada momento entre otros: la L-9 (CASA Dornier C-127), el E-17 (Beechcraft T-34 A Mentor), E-16 (North American T-6 G Texan), el C-6 (North American T-6 D Texan), EL T-3 (Douglas DC-3 Skytrain) y 7 (CASA C-207 Azor). A partir de 1977 se usaron habitualmente en los cursos de Observador los aviones E-24A (Beechcraft F-33C Bonanza) y T-12 (CASA-C212 Aviocar).

Cuando se anunció a los 18 alumnos del Arma de Aviación¹² (S.T.) de la 17 Promoción que el mando había dispuesto que realizasen el curso de Observador, la mayoría recibió la noticia con una gran ilusión por volver a volar pese a haber causado "baja en vuelo". Esta contradicción en términos sirve para destacar la falta de adecuación de esa expresión pues dejar de pilotar no tiene porque significar dejar de volar. Se conserva en la Academia la "MEMORIA DESCRIPTIVA DE LA ESCUELA DE OBSERVADORES" (ver copia) de ese curso firmada por el jefe de la Escuela y fechada el 21 de junio de 1965. La memoria explica con detalle las distintas fases de las prácticas en vuelo del curso. Sin embargo, es conveniente destacar que los alumnos de la 17 Promoción además de las prácticas de vuelo tuvieron que recuperar y superar las enseñanzas teóricas que habían dejado de recibir al causar baja en vuelo: Cartografía, Fotografía aérea y Fotogrametría, Tiro Aéreo y Bombardeo y sobre todo un completo curso de Navegación que incluyó navegación a la estima, manejo del calculador, instrumentos de a bordo, radionavegación, navegación astronómica, navegación isobárica y navegación polar. Todas esas asignaturas tenían prácticas en tierra previas al vuelo. Esas prácticas tenían gran importancia y en ellas: se manejaba el radiocompás, se trazaban rumbos y determinaban distancias en las cartas; se manejaban cámaras aéreas como las FHK-19 y K-24; se hacían prácticas de revelado, fijado, ampliación y contacto para después hacer los revelados y positivados de las fotos tomadas en vuelo; se estudiaban y manejaban las ametralladoras Breda de 12'7 mm y MG-15 de 7'92 mm y su munición correspondiente y se familiarizaban los alumnos con los visores de dota-

ción en los aviones que iban a volar. El ciclo de asignaturas y prácticas en tierra relacionadas con la Navegación fue impartido por el entonces capitán Francisco Cosculluela Montanuy que se había incorporado a la AGA tras realizar el curso de Navegante en los Estados Unidos. Sus profundos conocimientos de Navegación y su entusiasmo hicieron que en los meses disponibles se estudiaran a fondo y se practicasen en la medida de lo posible todas las formas de navegación entonces conocidas desde la astronómica a la radiogoniométrica. El capitán Cosculluela, que también participaba como piloto en las clases en vuelo, fue un ejemplo de profesionalidad y dedicación para todos los que tuvimos la suerte de ser sus alumnos.

Aunque el nombre de Escuela de Observadores sólo duró hasta el 13 de enero de 1967, la Escuela de Aplicación siguió impartiendo el curso de Observador a los alumnos de (S.V.) y (S.T.) del Arma de Aviación durante las siguientes promociones. Como curiosidad se puede constatar en los archivos que la nota final de vuelo de la 21 Promoción (S.V.) se formaba de la siguiente forma:

$$\begin{aligned} \text{NOTA FINAL de vuelo} &= 6 \times (\text{V. Instrumental} + \text{V. Básico} + \text{E-17}) + \\ & 3 \times (\text{Curso de Observador}) + \\ & 1 \times \text{Nota Q.B.I.} \end{aligned}$$

El impulso dado en 1965 a los cursos de Observador duró varios años aunque el número de horas bajó pronto de las cerca de 90 voladas por los alumnos de la 17 Promoción a poco más de 40 horas en las siguientes promociones. Las horas voladas subieron a cerca de 50 en los años setenta y volvieron a bajar drásticamente en los años ochenta. En los periodos en que el curso de Observador fue impartido

ACADEMIA GENERAL DEL AIRE		GRUPO DE VUELOS		
PLAN DE VUELOS PARA LA 24ª PROMOCION (2º Curso)				
1. INTRODUCCION				
Misión: Realizar el Curso de Observadores.				
Fecha: Del 8 de Enero al 30 de Junio de 1.970.				
Núm. de Alumnos: 53 CC.CC.				
Distribución: Los Alumnos quedarán encuadrados en TRES Grupos A,B,C.				
Campo de Vuelos: San Javier.				
2. MISIONES Y HORAS A REALIZAR				
Localización	424 misiones de 1'10 horas			491'30 h.
Identificación	424 misiones de 1'10 horas			491'40 h.
Navegación	63 misiones de 2'30 horas			157'30 h.
Fotografía				
TOTAL HORAS.....				1.140'50 H.
3. PERIODOS DE VUELO				
<u>Fechas</u>	<u>Profesores</u>	<u>Avión</u>	<u>Misión</u>	<u>Horas</u>
8 Enero a 1 Marzo	7	E.9 E.17	Local	16'20
2 Marzo a 30 Junio	5	E.9	Local	11'40
"	1	T2B	Foto y Nav.	2'30
4. DIAS PROGRAMADOS				
Días hábiles				116
15% imprevistos				17
TOTAL.....				99.
5. HORARIOS				
0720 - Presentación Sala de Q.B.I.				
0720 - 0735 - Briefing				
0745 - 0900 - Primer Periodo de Vuelo.				
0915 - 1030 - Segundo Periodo de Vuelo.				
Los vuelos de Fotografía y Navegación se realizarán en un solo periodo desde las 0745 a las 1030 horas.				
Las Prácticas de Gabinete se efectuarán de 0800 a 1030 horas.				
6. NUMERO DE ALUMNOS QUE VUELAN DIARIAMENTE				
Del 1 Enero al 1 Marzo: En avión E.9 y E.17.				14 Alumnos.
Del 2 Marzo al 30 Junio: En E.9 y E.17.				10 Alumnos.
En T2B.				6 Alumnos.
7. DISTRIBUCION DE CLASES Y HORAS DE VUELO POR ALUMNO				
Localización e Identificación (8 Clases de cada fase).				18'40 h
Fotografía y Navegación (7 Clases de cada fase).				17'30 h
San Javier, Enero de 1.970				



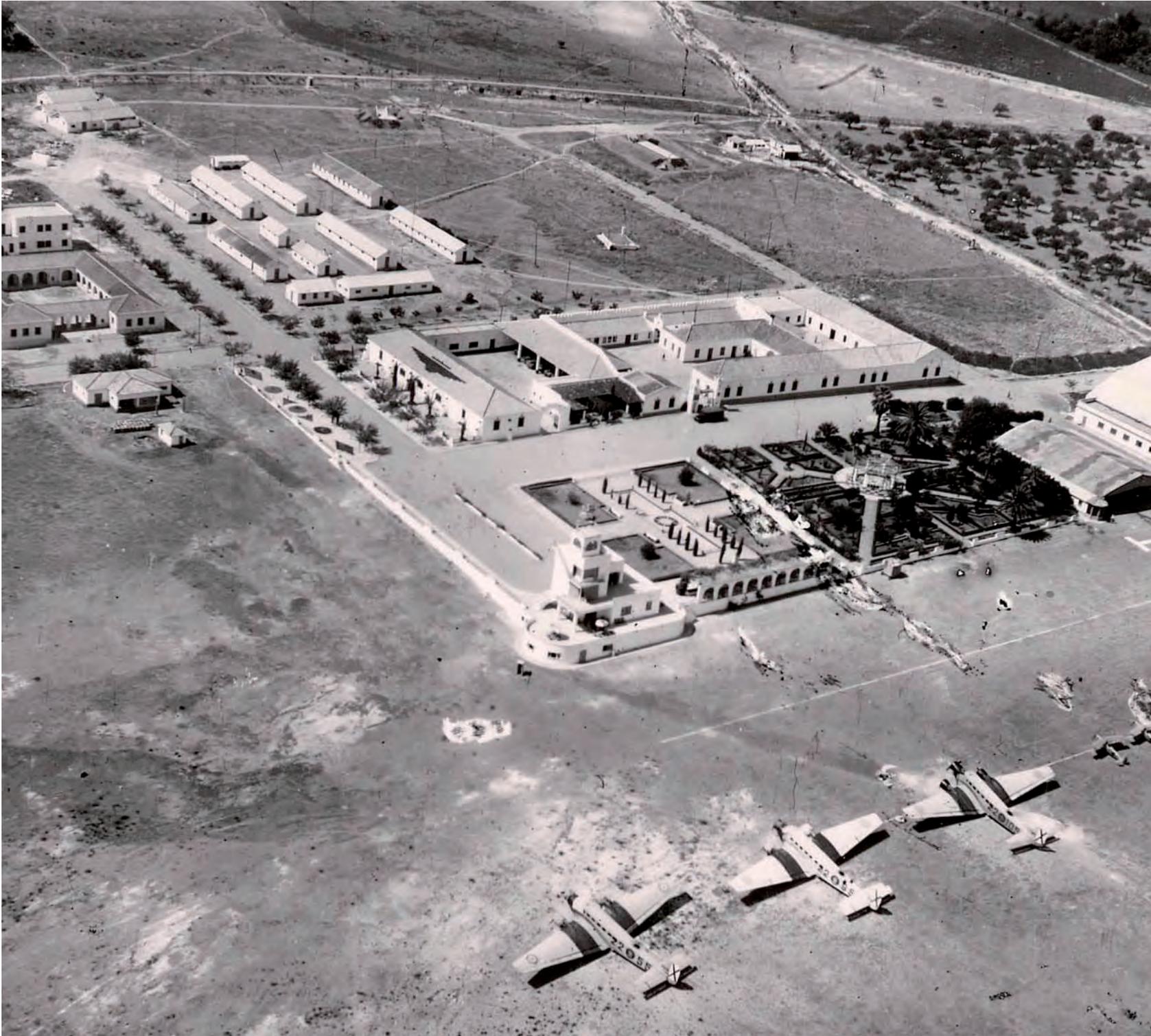
Avión Heinkel H2-45 "Pavo" en servicio en la Escuela de Observadores de Málaga de 1940 a 1943.

para los alumnos de (S.V.) y de (S.T.) de forma separada, se programaron habitualmente mayor número de horas a los segundos. El curso de Observador se impartió a los alumnos en distintos cursos de la Academia aunque a partir del año académico 1968-1969 se solía impartir a los alumnos de 2º Curso como ocurrió con la 24 Promoción cuyos alumnos volaron una media de 42 horas en el curso. Los alumnos de la 25 Promoción volaron 41 horas aproximadamente y un número semejante en las siguientes promociones. La 30 Promoción de la (E.A.)¹³ voló 57 horas y los de la misma Promoción de (E.T.S.) unas 50 horas. La 31 Promoción voló más de 52 horas de media por alumno en el año académico 1977-1978.

La Escuela de Aplicación responsable desde 1967 de los cursos de Observador, programó durante el año 1978-1979 un llamado Curso de Profesor de curso de Observador que se realizó en tres tandas. Del 05/09/77 al 14/10/77 la primera, del 15/03/78 a 31/03/78 la segunda y del 07/06/78 al 10/07/78 la tercera. En la 32 Promoción los 58 alumnos de (E.A.) y los 18 de (E.T.S.) volaron una media de casi 53 horas. A partir de esa Promoción los vuelos se realizaron en la avioneta E-24 y en el avión TE-12B, la versión de enseñanza del entrañable "Picio". La 33 Promoción realizó el curso de Observador durante el tercer año de su permanencia en la Academia, curso académico 1979-1980, volando sus componentes una media de 52 horas. Los 49 alumnos de (E.A.) y 23 de (E.T.S.) de la 34 Promoción realizaron el curso del 11 de septiembre de 1980 al 18 de marzo de 1981 volando un total de 385,30 horas en el avión TE-12B y 1.141'25 horas en la avioneta E-24 con una media por alumno de 53 horas. Del 15 de septiembre al 17 de diciembre de 1981, los 72 alumnos (E.A.) y (E.T.S.) de la 35 Promoción realizaron juntos el curso de Observador volando un total de 1149'45 horas en E-24 y de 265'40 en TE-12B. Por su parte, los alumnos de la 36 Promoción realizaron el curso en dos tandas. Cada alumno voló 39 horas como media en el que fue el último curso completo de Observador realizado hasta la fecha.

AÑOS DE TRANSICIÓN Y CAMBIO

El esfuerzo que se realizaba en la AGA a comienzos de los setenta era muy notable pues a los cursos regulares del Arma de Aviación y los tradicionales cursos de formación militar de los cuerpos del Ejército del Aire había que añadir, a partir del año académico 1972-1973, los cursos IMEC-EA. El primer curso (S.T.) y cuerpos del Ejército del Aire de esa nueva modalidad de complemento estuvo formado por 200 alumnos a los que debían añadirse los cursos de Piloto de complemento 24º y 25º, este último de la modalidad IMEC-EA (pilotos), con un total los



Instalaciones de la Base Aérea de Málaga en 1941. Pueden verse aparcados 3 Junkers Ju-52 y varias Bücker Bu-131.

dos cursos de 114 alumnos. En ese año 72-73 el número de alumnos que recibieron enseñanza en la AGA fue 630. La carga de trabajo de la AGA era muy alta y a ella se sumaron a partir de octubre de 1973 unos cursos de Observador que por su excepcionalidad se presentan separadamente más adelante. En el curso académico 1973-1974 se realizó también un curso de vuelo básico para oficiales del Cuerpo de Ingenieros, llegando a ser 790 alumnos los que pasaron por la Academia, número que creo no ha sido superado desde entonces. Aunque algunos alumnos, como los de los mencionados cursos, permanecían sólo un mes en la AGA, es justo destacar la capacidad de trabajo y la dedicación de todos los profesores y demás personal destinado en la Academia en aquellos años.

Acuerdos con diversos países iberoamericanos, con Guinea Ecuatorial y con Marruecos propiciaron a partir de mediados de los años setenta del siglo pasado la presencia en la AGA de alumnos de esos países. Con la 30 Promoción en 1974 ingresó un alumno de Costa Rica, con la 31 dos de Ecuador, en 1976 y con la 32, ingresaron en la Academia cuatro de Honduras y cuatro de Ecuador. En 1977 fueron cuatro ecuatorianos los que ingresaron con la 33 Promoción. Con la 34 Promoción fueron dos alumnos de Honduras, dos de Ecuador y dos de Guatemala los que ingresaron en 1978. Coincidiendo con las promociones 35 y 36 ingresaron tres alumnos de Honduras en los años 1979 y 1980. Con la 37 Promoción en 1981 lo hicie-



ron tres alumnos de Guinea Ecuatorial y con la 38 uno de Guinea Ecuatorial, tres de Marruecos y tres de Ecuador. En años posteriores, no objeto de este estudio, siguieron ingresando en la Academia alumnos procedentes de diversos países. Aunque también había habido anteriormente alumnos extranjeros en la Academia se mencionan los de estas promociones por coincidir con la época de mayor carga de trabajo de la AGA.

La Enseñanza Militar Superior fue reformada por el decreto núm. 518/1973 de 9 de marzo que fue desarrollado para el Ejército del Aire por la O.M. núm. 1752 de 25 de junio de 1973, publicada en el Boletín Oficial del Estado núm. 155. El Centro de Selección de la AGA (CSAGA) situado en el Aeródromo de Armilla (Granada) funcionó durante siete cursos desde 1973-1974 hasta 1979-1980 inclusive cuando el Centro pasó a Los Alcázares. En el CSAGA de Granada se ingresaba tras superar un examen previo y durante su estancia en él los alumnos debían aprobar el Curso Selectivo de la Universidad antes de ingresar en la AGA. De esa modalidad de ingreso proceden las promociones comprendidas entre la 30 y la 36 ambas inclusive. Poco después, por O.M. núm. 727/29 de 27 de febrero de 1979, se ponía como requisito previo al ingreso "la capacidad legal de matricularse en COU". Este nuevo cambio supuso adaptar los planes de estudio para cuando ingresase la 37 Promoción que sería la primera en verse afectada por él. Posteriormente ha habido otros cambios en las condiciones para ingresar en la Academia pero los cambios que supusieron la existencia del CSAGA tanto en Granada como en Los Alcázares afectaron significativamente la vida de la AGA en los años que nos ocupan.

En el año académico 1973-1974 se realizaron dos cursos de vuelo para pilotos de complemento IMEC-EA: el 25º curso -de octubre a diciembre de 1973- con 53 alumnos y el 26º -de abril a junio de 1974- con 59. Los alumnos de esos cursos de piloto se alojaron en el Destacamento de Los Alcázares y para atender las necesi-

<p style="text-align: center;">ACADEMIA GENERAL del AIRE</p> <p style="text-align: center;">—oooOooo—</p>	<p style="text-align: right;">JEFATURA de ENSEÑANZA</p> <p style="text-align: right;">Escuela de Aplicación</p> <p style="text-align: right;">—ooOoo—</p>												
<p>Curso: OBSERVADOR de AEROPLANO Duración: 12 semanas (57 días hábiles aprox.) Alumnos: 65 A.A. Arma de Aviación (XVII Promoción)</p>													
<p>1. PRACTICAS de VUELO</p>													
<p>1.1. MATERIAL.- Se dispondrá, diariamente, de los aviones siguientes:</p> <table style="margin-left: 40px; border: none;"> <tr> <td>T.3 (Douglas DC.3)</td> <td>..... uno</td> </tr> <tr> <td>E.9 (Iberavia I.115 de AISA)</td> <td>..... cuatro</td> </tr> <tr> <td>E.17 (Beechcraft "MENTOR")</td> <td>..... cuatro</td> </tr> <tr> <td>TR.7 (CASA 207 "AZOR")</td> <td>..... uno</td> </tr> <tr> <td>L.9 (Dornier 27 de CASA)</td> <td>..... una</td> </tr> </table>		T.3 (Douglas DC.3) uno	E.9 (Iberavia I.115 de AISA) cuatro	E.17 (Beechcraft "MENTOR") cuatro	TR.7 (CASA 207 "AZOR") uno	L.9 (Dornier 27 de CASA) una		
T.3 (Douglas DC.3) uno												
E.9 (Iberavia I.115 de AISA) cuatro												
E.17 (Beechcraft "MENTOR") cuatro												
TR.7 (CASA 207 "AZOR") uno												
L.9 (Dornier 27 de CASA) una												
<p>1.2. MISIONES.- Cada alumno realizará VEINTE misiones (TREINTA Y CUATRO horas aprox.) distribuidas como sigue:</p> <table style="margin-left: 40px; border: none;"> <tr> <td>NAVEGACION ESTIMA y CROQUIZADO (NE) en E.9 (1:15)</td> <td>..... cuatro</td> </tr> <tr> <td>NAVEGACION ESTIMA y LOCALIZACION (LO) en E.17 (1:15)</td> <td>..... tres</td> </tr> <tr> <td>NAVEGACION ESTIMA BAJA COTA (NB) en E.17 (1:15)</td> <td>..... tres</td> </tr> <tr> <td>NAVEGACION RADIOELECTRICA (NR) en T.3 (2:30)</td> <td>..... cuatro</td> </tr> <tr> <td>FOTOGRAFIA OBLICUA (FO) en L.9 (1:00)</td> <td>..... dos</td> </tr> <tr> <td>FOTOGRAFIA VERTICAL (FV) en TR.7 (2:15)</td> <td>..... cuatro</td> </tr> </table>		NAVEGACION ESTIMA y CROQUIZADO (NE) en E.9 (1:15) cuatro	NAVEGACION ESTIMA y LOCALIZACION (LO) en E.17 (1:15) tres	NAVEGACION ESTIMA BAJA COTA (NB) en E.17 (1:15) tres	NAVEGACION RADIOELECTRICA (NR) en T.3 (2:30) cuatro	FOTOGRAFIA OBLICUA (FO) en L.9 (1:00) dos	FOTOGRAFIA VERTICAL (FV) en TR.7 (2:15) cuatro
NAVEGACION ESTIMA y CROQUIZADO (NE) en E.9 (1:15) cuatro												
NAVEGACION ESTIMA y LOCALIZACION (LO) en E.17 (1:15) tres												
NAVEGACION ESTIMA BAJA COTA (NB) en E.17 (1:15) tres												
NAVEGACION RADIOELECTRICA (NR) en T.3 (2:30) cuatro												
FOTOGRAFIA OBLICUA (FO) en L.9 (1:00) dos												
FOTOGRAFIA VERTICAL (FV) en TR.7 (2:15) cuatro												
<p>1.3. HORARIO.- Dos periodos de vuelo, diario de lunes a viernes, de 0730 a 0900 y de 0900 a 1030, comenzando el 1º de Abril</p> <p style="margin-left: 40px;">Briefing METEO: 0715. Briefing PREVUELO: 0730 y 0900</p>													
<p>2. PRACTICAS de TIERRA</p>													
<p>2.1. MATERIAS.- Las prácticas estarán directamente relacionadas con las misiones de vuelo sobre aspectos de NAVEGACION, REGLAMENTO de CIRCULACION y FOTOGRAFIA.</p>													
<p>2.2. SESIONES.- Se completarán 25 (VEINTICINCO) sesiones de 1:40 horas distribuidas en la forma siguiente:</p> <table style="margin-left: 40px; border: none;"> <tr> <td>REGLAMENTO de CIRCULACION AEREA</td> <td>..... tres</td> </tr> <tr> <td>NAVEGACION AEREA</td> <td>..... once</td> </tr> <tr> <td>AEROFOTOGRAFIA</td> <td>..... nueve</td> </tr> <tr> <td>PRUEBAS PRACTICAS FINALES</td> <td>..... dos</td> </tr> </table>		REGLAMENTO de CIRCULACION AEREA tres	NAVEGACION AEREA once	AEROFOTOGRAFIA nueve	PRUEBAS PRACTICAS FINALES dos				
REGLAMENTO de CIRCULACION AEREA tres												
NAVEGACION AEREA once												
AEROFOTOGRAFIA nueve												
PRUEBAS PRACTICAS FINALES dos												
<p>2.3. HORARIO.- Cada sesión de Prácticas será desarrollada, de lunes a viernes, durante los dos primeros periodos académicos de la jornada escolar (Aula nº 6, Gabinete de Fotografía o Sala de Proyecciones) de 0900 a 0950 y de 1000 a 1050, comenzando el 1º de Abril</p>													
<p>3. DISTRIBUCION ALUMNOS.- Los alumnos quedarán distribuidos en DOS grupos de dos secciones cada uno: Grupo "I" (31 y 33) y Grupo "P" (32 y 34). Los grupos alternarán, según días hábiles, las Prácticas de vuelo y de tierra. Aunque uno de los grupos no realice vuelos por meteorología adversa, al siguiente día hábil le corresponderán Prácticas de tierra.</p>													
<p>San Javier, Marzo 1, 1974</p>													

36 PROMOCION

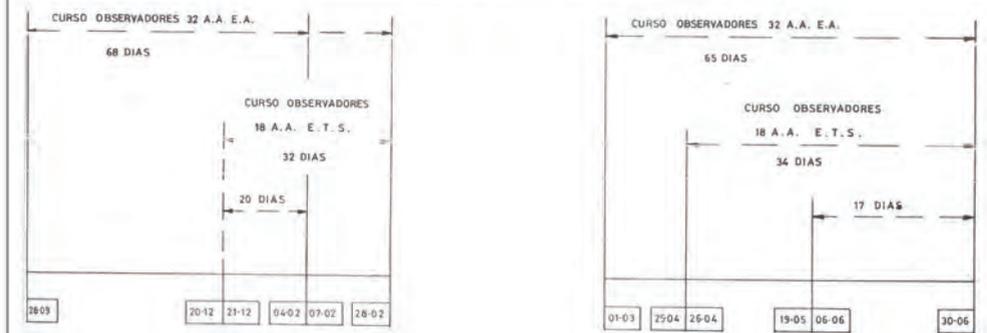
NUMERO DE ALUMNOS = 100 (EA-ETS)

HORAS / ALUMNOS = 38

1° FASE

2° FASE

CURSO DE OBSERVADOR



Planeamiento para el curso de Observador de la 36 Promoción de la AGA. Curso 1982-1983.

dades de profesores se constituyeron cuadros eventuales formados por oficiales de otras unidades que permanecían en el Destacamento durante el curso. De esta manera se aliviaban algo los problemas de personal que sufría la AGA en aquellos años.

En el marco de intensa actividad y cambios en la Enseñanza Militar presentado en los párrafos anteriores se iniciaron unos nuevos cursos de cursos de Observador. Esos cursos se empezaron a impartir desde octubre de 1973 a oficiales del Arma de Aviación (S.T.) procedentes muchos de ellos de la extinguida Arma de Tropas de Aviación. Dos años después, el 5 de mayo de 1975 se publicaba en el BOE la ley 18/1975 que reorganizaba el Arma de Aviación en tres escalas: Escala del Aire (E.A.), Escala de Tierra (S.T.) y Escala de Tropas y Servicios (E.T.S.). La casi totalidad de los alumnos de los cursos que se detallan a continuación pasaron a integrarse en la Escala de Tropas y Servicios. En la siguiente tabla se indican las fechas de comienzo y final de los mencionados cursos.

ESCUELA DE APLICACION -Curso Escolar 1.977-78.-

PROFESORES:

Del 05-09-77 al 14-10-77

Curso de Profesor de Observadores.

En avión E.24A: 55'15 horas. Avión TR.12 30'30 horas

Cte. Vaquero León

Cte. Bayo

Cap. Ibañez Saez

Cte. Alarcón

Manzanas

Cte. Vaquero

Ruiz de Apodaca

Cap. Ibañez Saez

Montes

Cap. L. Ordoñez

Hdez. Saez

Cap. Hdez. Saez

Torregrosa

Tte. Ivañez Jimeno

En avión T.3: 60'10 horas.

Cte. Vaquero León

Cap. Ibañez Saez

Ruiz de Apodaca

Hdez. Saez.

Del 15-03-78 al 31-03-78

Curso de Profesor de Observadores.

En avión E.24A: 6'10 horas.-En avión TE.12: 11'35 horas

Alumno: Cte. Farias Diaz Noriega.

Del 07-06-78 al 10-07-78

Curso de Profesor de Observadores.

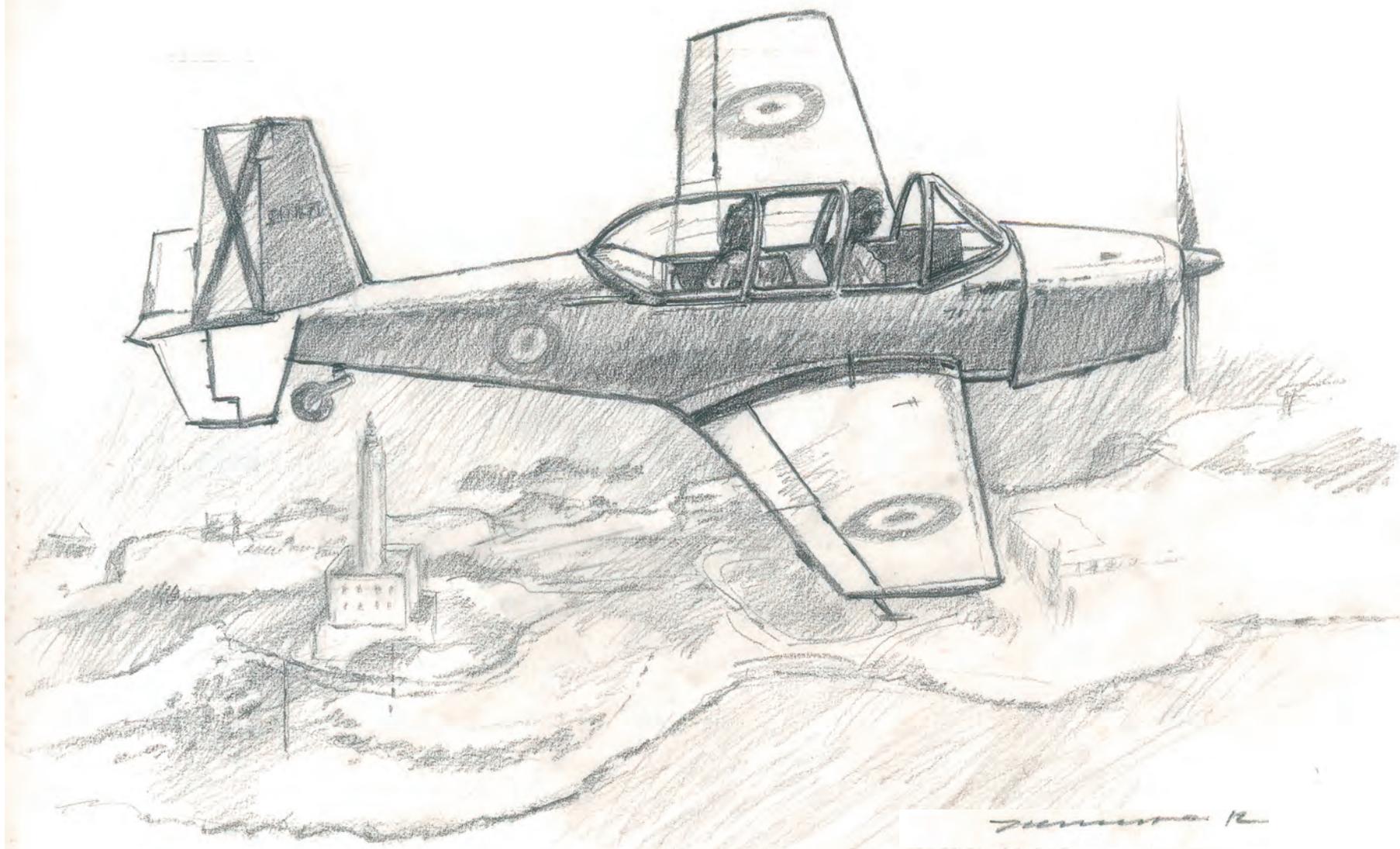
En avión TE.12B: 49'00 horas. Cap. Guach Aviles

Cap. Severino

Cap. Ruperez

Cap. Ruiz González

Planeamiento del curso de Profesor de Observadores. Academia General del Aire, curso escolar 1977-1978.



CURSO AÑO	FECHA COMIENZO	FECHA FINALIZACIÓN
1º 1973	05 de octubre	30 de octubre
2º 1973	05 de noviembre	05 de diciembre
3º 1974	30 de enero	28 de febrero
4º 1974	01 de marzo	30 de marzo
5º 1974	01 de octubre	31 de octubre
6º 1974	02 de noviembre	30 de noviembre
7ª 1975	30 de enero	28 de febrero
8ª 1975	02 de abril	30 de abril
9º 1975	octubre	Octubre
10º 1975	Noviembre	Noviembre
11º 1976	Febrero	Febrero
12º 1976	Marzo	Marzo
13º 1978	02 de noviembre	29 de noviembre

Los oficiales del Arma de Aviación (S.T.) [poco después (E.T.S.) por cambio de escalas] que voluntariamente solicitaron acudir a los cursos de Observador convocados para ellos eran veteranos con muchos años de servicio y no pocos de edad. Pese a su gran ilusión y el esfuerzo de los profesores en el curso, con una duración de un mes de calendario, sólo se podían realizar en el mejor de los casos, unas veinte horas de vuelo¹⁵. La brevedad de los cursillos, las circunstancias de los que los realizaron y la imposibilidad de cubrir en esas condiciones las materias exigibles para la formación de un Observador, supuso que la titulación obtenida tras esos cursos sufriese un indudable detrimento a los ojos de quienes conocían las escasas exigencias para obtenerla. Asumiendo que los motivos para convocar los cursos estaban bien fundados y que su realización supuso un estímulo y satisfacción para quienes participaron en los mismos, los efectos secundarios para la valoración de tan glorioso título no fueron positivos.

La triste realidad es que sólo unos pocos años después el curso de Observador fue suprimido de las enseñanzas de Academia. En efecto, en el año académico 1983-1984, la 37 Promoción realizó un curso de Reconocimiento Aéreo, arguyéndose que un curso de ese tipo se adaptaría mejor a los requisitos de reconocimiento que figuraban en nuestra doctrina aérea. Los alumnos de la 38 Promoción realizaron el mismo curso de Reconocimiento, limitándose los 30 alumnos de (E.T.S.) a volar unas 14 horas de media, repartida en prácticas de navegación visual, navegación radioeléctrica, baja cota y fotografía. Los 35 alumnos (E.T.S.) de la Promo-

ción 39 volaron 13:30 horas repartidas de modo semejante mientras que sus compañeros de la 40 Promoción sólo volaron 13 horas de media. En las promociones mencionadas anteriormente los alumnos de la Escala del Aire realizaron un curso de Reconocimiento semejante pero con unas treinta horas de vuelo. Sin embargo, la tendencia volvió a cambiar y los alumnos (E.T.S.) de la 41 Promoción, en el año académico 1987-1988 volaron 31 horas repartidas en 7 horas de navegación radioeléctrica, 6 horas de navegación visual, 4 horas de fotografía, 8 de baja cota y 6 de viaje. Los 35 alumnos (E.T.S.) de la 42 Promoción realizaron 27 horas de vuelo y los de la Promoción 43 unas 30 horas de vuelo en unas llamadas prácticas de Navegación. En esos años los alumnos que realizaban las prácticas mencionadas recibían un certificado con las horas de vuelo voladas en esas prácticas. La triste realidad es que el histórico curso de Observador había desaparecido con la 36 Promoción y no había sido sustituido por nada equivalente.

LOS CURSOS DE OBSERVADOR Y LA FORMACIÓN AERONÁUTICA

Los observadores de aeroplano han ocupado por derecho propio un lugar destacado en la Aviación española. En las clases prácticas en la Compañía y Parque de Aerostación de Guadalajara se formaron los observadores de Aerostación que a las órdenes del capitán Gordejuela se incorporaron a Melilla en agosto de 1909. En el primer Reglamento para el Servicio de Aeronáutica Militar de 16 de abril de 1913, ya se reglaban las prácticas que los aspirantes a observadores debían realizar para acreditar las condiciones adecuadas. En el Real Decreto de 18 de septiembre de 1920 se señalaba que el personal de la Aviación militar quedaría constituido por las siguientes clases: *“Pilotos aviadores oficiales, Oficiales observadores, Pilotos aviadores de tropa y personal administrativo y pericial”*. En el mismo decreto se creaba el emblema de Observador de aeroplano¹⁶ y una sola Escuela de Observadores, en Madrid o en sus inmediaciones, que al final se instaló en Cuatro Vientos. El Real Decreto-Ley de 23 de marzo de 1926 creó la Jefatura Superior de Aeronáutica que sustituyó a la sección del mismo nombre. La Aeronáutica seguía comprendiendo la Aerostación y la Aviación. Dentro de Aviación se establecían dos ramas, de aire y de tierra. En la de aire se encuadraban todos los oficiales y tropa del Ejército con los títulos de: *“piloto, observador, bombardero y mecánico”*. El 13 de julio de 1926 se aprobó, mediante un Real Decreto, el Reglamento orgánico de la Aeronáutica militar del que la Jefatura Superior contaba con tres negociados: Aerostación, Aviación y Contabilidad. En el nuevo Reglamento se fijaban plantillas, se daban misiones y se integraba al personal sirviendo en Aviación en las escalas creadas al efecto. Simultáneamente se publicaron las escalas del Servicio de Aviación en todas las categorías. Mediante una fórmula se asignaban puntos de acuerdo a una valoración de los méritos de cada uno. Como resultado de esa valoración se establecía el empleo y puesto en el escalafón o escalilla de la escala. Los empleos eran: Jefe de Base, Jefe de Escuadra, Jefe de Grupo, Jefe de Escuadrilla y Oficial aviador. En el Reglamento se trataba también sobre personal, recompensas, uniformidad, insignias, reclutamiento, enseñanza y muchos otros aspectos de la vida y funcionamiento de las unidades. El reclutamiento de la oficialidad y de todo el personal de Aviación (pilotos, observadores, mecánicos y radiotelegrafistas) fue modificado y por ello cambiaron también los planes de estudio. El Reglamento se aplicó por primera vez en el curso convocado en agosto de 1926. En la convocatoria se indicaba que las pruebas de la oposición se harían en Cuatro Vientos donde se desarrollarían también los seis primeros meses del curso. Las escuelas de Observadores de Cuatro Vientos y de Tiro y Bombardeo en Los Alcázares continuaron funcionando como antes¹⁷. Para nutrir las escalas del Servicio de Aviación se convocaron a partir de 1927 cuatro promociones de oficiales aviadores. La instrucción que se desarrollaba en dos años, comenzaba con el curso de Observador que se iniciaba con una fase en Cuatro Vientos siguiendo con la enseñanza y prácticas de tiro en Los Alcázares. Desde allí los oficiales pasaban al curso de pilotaje completando así su formación. Los alumnos de las dos primeras promociones recibieron sus diplomas en 1929 y 1930, escalafonándose según nota de curso sin consideración a su categoría militar. La tercera y cuarta promociones de ese grupo salieron en 1931 y 1932 ya tras la reforma de la Aeronáutica realizada por el gobierno Berenguer como consecuencia de la sublevación de Cuatro Vientos. Entre los alumnos había muchos veteranos pilotos que se hicieron observadores para cumplir las condiciones para ingresar en la escala del Servicio de Aviación.

REFLEXIONES SOBRE UNA TITULACIÓN HISTÓRICA

En el artículo que sobre “Observadores desde el aire” se publicó en la revista Aeroplano número 28 se recogieron los orígenes de la observación desde plataformas en el aire. Primero fueron los globos, más tarde los dirigibles y los aviones. La observación desde el aire se convirtió en una necesidad operativa por la



Alféreces alumnos de la 17 Promoción de la AGA en formación hacia la Torre de Vuelos. Curso de Observador, primavera de 1965.

indiscutible ventaja que proporcionaba esa observación para el desarrollo de las operaciones terrestres y también las aéreas. La Aerostación militar española y después nuestra Aviación utilizaron esa ventaja en las campañas del norte de África donde el piloto y el observador se complementaban formando un equipo capaz de alcanzar los objetivos señalados por el mando. El heroísmo de nuestros pilotos y observadores en esas operaciones hizo a muchos de ellos acreedores de las más altas recompensas al valor. Por otra parte, la preparación técnica de los observadores fue aumentando a medida que los aviones mejoraban sus características y se fueron creando nuevos instrumentos para orientarse y navegar en el aire. Los observadores militares de los años 20 y 30 del siglo pasado demostraron sus conocimientos y capacidad técnica al contribuir decisivamente al éxito de la mayoría de los grandes vuelos que se realizaron en aquellos años. La Escuela de Observadores de Cuatro Vientos fue un centro de excelencia en la enseñanza de las materias relacionadas con la navegación aérea en la que los observadores eran los expertos en nuestra Aviación militar. Esa escuela se merece un estudio detallado que espero poder realizar próximamente.

La tragedia de la Guerra Civil impuso un ritmo nuevo a todos los aspectos de la enseñanza de vuelo ante la exigencia de dotar a las unidades de un número suficiente de pilotos y tripulantes para poder responder a las necesidades operativas de ambos bandos. La necesidad de tener personal con el perfil de los observadores siguió siendo necesaria, pero surgió el concepto y el puesto de tripulante que podía desempeñar a bordo de los aviones de bombardeo muchas de las funciones que antes se consideraban propias de los observadores. Por otra parte, la mayoría de los aviones de caza eran monoplazas, y sólo un número limitado de biplazas era el destinado para determinado tipo de misiones. En cualquier caso, la Escuela de Los Alcázares en el bando republicano y la Escuela de Málaga en la zona nacional estuvieron empeñadas durante la Guerra Civil en la formación de observadores. Sin embargo, la escasez de medios y la limitada instrumentación de los mismos hicieron imposible acometer la enseñanza de los nuevos métodos de navegación que iban apareciendo en aquellos años.

La Academia General del Aire tomó el relevo de la Escuela de Málaga en la formación de observadores como se ha descrito anteriormente. Desde las primeras promociones, los planes de estudio incluyeron asignaturas y prácticas relacionadas con los tradicionales campos de actuación de los observadores y que además contribuían a una más completa formación de los pilotos. Sin embargo, no es hasta el año 1964 cuando se aborda con decisión la preparación de observadores como una formación específica que también se da a los pilotos, aunque en muchas promociones con menor profundidad. La creación de una Escuela de Observado-



res dentro de la AGA y una planificación adecuada como puede verse en la “MEMORIA DESCRIPTIVA DE LA ESCUELA DE OBSERVADORES” de 25 de junio de 1965, motivaron fundadas esperanzas de que la formación de observadores pudiese recuperar los niveles de un pasado ilustre. El capitán Cosculluela con su excelente preparación como navegante aportó las últimas técnicas a la enseñanza y con su entusiasmo e ingenio suplió algunas carencias de medios. Por diversas razones, entre ellas la falta de material de vuelo adecuado, la escasez de profesorado y la percepción por algunos de que Observadores era una especialidad del pasado, ocasionaron con el paso de los años una progresiva disminución de las horas voladas y de la atención dedicada al curso de observadores. La situación se agravó con la realización entre los años 1973 y 1978 de unos cursillos de Observador de cortísima duración, escasas horas de vuelo y dudosa utilidad práctica. Parece ser que se impartieron con la buena intención de conceder un título aeronáutico a oficiales no pilotos de las primeras promociones de la AGA. Esos cursos añadieron más trabajo a unos profesores de vuelo especialmente cargados de clases en aquella época de la AGA. Por otra parte, esos cursillos redujeron el prestigio del título de Observador que fue concedido en aquellos casos tras una corta y ligera preparación sin las exigencias tradicionales. Sin embargo, la sensación de que el título de Observador es algo del pasado está principalmente causada por confundir el título con la preparación necesaria para obtenerlo y el currículo adecuado del curso de formación. Conservar el nombre del título es un motivo de orgullo por la gloriosa trayectoria de quienes lo obtuvieron en el pasado, pero al mismo tiempo es preciso llenarlo de contenido de acuerdo con el progreso de las técnicas aeronáuticas y aeroespaciales. Para ser Observador en los comienzos del siglo XXI se debería conocer todo lo relacionado con la navegación aérea y espacial, así como los procedimientos para ejercer todo tipo de funciones operativas relacionadas con la Aeronáutica y la Astronáutica excepto las de pilotaje. Entre esas funciones podrían incluirse el manejo y guía de aviones no tripulados, así como el estudio, preparación y seguimiento de las trayectorias de satélites o la operatividad aeroespacial, y en general todo lo relacionado con la operación de sistemas aéreos y aeroespaciales. Un ejemplo de utilización adecuada de observadores fue el periodo en que

*Alumnos de la 17 Promoción
de la AGA antes de subir al T2B en el que se
realizaban las prácticas de navegación.
Base Aérea de San Javier, primavera
de 1965.*

algunos de ellos fueron operadores de armas en los aviones C-12 (McDonnell Douglas F4C Phantom II). Recuperado el prestigio y las funciones del título de Observador podría completar la formación de los aviadores que se considerase oportuno como ocurrió en el pasado. El futuro de la Aeronáutica y la Astronáutica no tiene límites y sus aplicaciones en el campo de la defensa serán esenciales para garantizar la paz y el progreso de nuestros conciudadanos.

¹En el Reglamento para el Servicio de Aeronáutica Militar de 16 de abril de 1913 se determinaba que los observadores de aeroplano llevarían sólo el emblema de la Aeronáutica. Unos años más tarde este Reglamento fue modificado por el Real Decreto de 17 de septiembre que en el apartado último dedicado a Emblemas señala que se mantendrán los emblemas reglamentarios existentes “creándose, además, una insignia de observador de aeroplano consistente en una estrella dorada de cinco puntas, inscrita en el círculo rojo central del emblema de Aeronáutica Militar”

²En la Historia de la Aviación Militar del ICHA, 1ª Edición: septiembre de 1988, se dice: “Lo descorazonador fue el contenido del real decreto de 8 de enero de 1931, reorganizador de la Aeronáutica, y que supuso, limpia y llanamente su desmantelamiento.”

³Los detalles de la integración en la escala eran los siguientes: a cada aspirante que figuraba en la Escala del Servicio de 1926 se le daba una puntuación igual al número de años que hubiese estado en activo desde su promoción a alférez y a la cifra resultante se le sumaba otra igual al producto de los años servidos en Aviación multiplicados por 1,5. Una vez situado el personal en la Escala, los ascendidos por méritos de guerra contraídos durante esos años se beneficiarían de un avance del 10% del total de los de su empleo. Además se concedía por sus servicios excepcionales un avance del 20% al comandante Franco y a los capitanes Ruiz de Alda, Jiménez e Iglesias y un avance del 15% al comandante González Gallarza y a los capitanes Rodríguez y Haya.

⁴Durante su permanencia en esta Escuela se hizo piloto y creó un visor de bombardeo. En 1933 organizó el Servicio de Fotografía Aérea para la realización de un nuevo “Avance Catastral”.

⁵Ver Anexo núm. 72 del mismo libro de la nota anterior.

⁶Ver páginas 213-214 del tomo 3º de la Guerra Aérea de Jesús Salas Larrazábal y Anexo 45.

⁷Ver Anexo núm. 40 del primer tomo de la Guerra Aérea de Jesús Salas Larrazábal.

⁸Francisco Iglesias Brage había realizado en 1925 el curso de Observador, y tuvo una destacada actuación en las escuadrillas de Melilla. Participó en septiembre de 1925 en las operaciones de protección del desembarco de Alhucemas. El teniente Iglesias resultó herido y su avión derribado cerca de Dar Kebbani. Un año después su avión “De Havilland, DH-4 Rolls” fue de nuevo derribado y cayó al mar. En 1929 se hizo piloto y ascendió a capitán. Su trabajo como observador responsable de la navegación fue decisivo en el éxito de los vuelos del “Breguet XIX” Jesús del Gran Poder que realizó con el capitán Jiménez. Por esos vuelos los dos aviadores fueron premiados con la concesión de la Medalla Aérea.

⁹Ilustre aviador hermano de Ángel y José Orduna López también aviadores y ambos Medalla Militar individual. José Orduna causó baja en el curso de pilotaje en 1924, pero era tal su entusiasmo por el vuelo que el Jefe de la Aviación militar general Soriano le permitió seguir en el Servicio y que fuera designado para el curso de Observador. Realizado éste en mayo de 1925 fue destinado a la base de hidros de El Atalayón y allí a la escuadrilla de Dornier Wal mandada por Ramón Franco. El capitán José Orduna murió el día 13 de octubre de 1925 como consecuencia de las heridas recibidas el día anterior durante el bombardeo a unos cañones en Ihartén desde el hidroavión Dornier Wal núm. 2. Por esta acción de guerra y por los méritos contraídos en el periodo de operaciones comprendido entre el 10 de agosto de 1924 y la fecha de su gloriosa muerte se le concedió la Medalla Militar individual. El capitán Ángel Orduna López, observador del capitán Carrillo en el grupo “Rolls”, murió en vuelo el 4 de septiembre de 1924 siendo condecorado con la Medalla Militar individual.

¹⁰Se trata del prólogo al libro del capitán del Arma de Aviación Emilio Dáneo Palacios titulado “Apuntes de Fotografía Aérea”, publicado por EDITORIAL AERONÁUTICA, 1955. El citado prólogo está firmado por Miguel Orduna López, Coronel Director de la Escuela de Observadores.

¹¹El T.2 fue la denominación del JUNKERS JU-52/3m

¹²Estos alumnos habían ingresado para el Servicio en Vuelo en la AGA y causado baja en vuelo en distintas fases de los cursos de pilotaje.

¹³La Ley 18/1975 cambió la estructura del Arma de Aviación creándose la Escala del Aire (E.A.), la Escala de Tierra (E.T.) y la Escala de Tropas y Servicios (E.T.S.)

¹⁴IMEC-EA abreviatura de Instrucción Militar Escala de Complemento-Ejército del Aire.

¹⁵Como comparación baste decir que los alumnos de las promociones que en esos años estaban en la AGA y realizaban el curso de Observador, volaban una media de 54 horas de prácticas que se consideraban insuficientes para cubrir las necesidades de una formación adecuada.

¹⁶Hasta entonces los observadores habían usado como emblema el de la Aerostación con el círculo rojo sin ningún distintivo. El mencionado decreto de septiembre de 1920 establecía que el distintivo de observador era una estrella dorada de cinco puntas inscrito en el círculo rojo.

¹⁷Ver artículo “Observadores desde el Aire” página 19 del número 28 de la Revista AEROPLANO.

Fuentes consultadas y bibliografía

FUENTES:

- Archivo Histórico del Ejército del Aire.
- Biblioteca Central del Ejército del Aire.
- Hemeroteca Municipal de Madrid.
- Archivo del Grupo de Fuerzas Aéreas de la Academia General del Aire.

BIBLIOGRAFÍA:

- De la Guardia, Rafael. *Crónica de la Aeronáutica naval española*. Madrid, diciembre de 2002.
- Herrera Alonso, Emilio. *Cien aviadores de España*. Ministerio de Defensa. Madrid, 2000.
- Herrera Alonso, Emilio. *Heroísmo en el cielo. Laureados de San Fernando en el Museo del Aire*. SHYCEA. Madrid, 1988.
- IHCA. Historia de la Aviación española. Madrid, septiembre de 1988.
- Mellado Pérez, Rafael. *Academia General del Aire. Crónica de 50 años (1943-1993)*. Quiron ediciones, 1993.
- Salas Larrazábal, Jesús. *Guerra Aérea 1936 / 39*. Tomo I. IHCA, 1998.