

Farman F.50 en un hangar Bessoneaux (Foto IHCA).

# Las primeras acciones nocturnas de la aviación militar española (1919-1924)

CARLOS LÁZARO ÁVILA

**E**N el conjunto de la Historia Aeronáutica Española se considera que la Guerra Civil fue el escenario bélico en el que se llevaron a cabo los primeros vuelos nocturnos protagonizados por tripulaciones españolas de caza y bombarderos. A esta creencia generalizada también se ha asociado el hecho de que, independientemente de las experiencias realizadas sobre vuelos de noche y sin visibilidad durante la década de los años treinta, la llegada de material aéreo foráneo (Polikarpov I-15, Junkers Ju-52, Marcel Bloch 200 y 210, Potez 540, Kolhooven Fk-51, etc.) así como un idóneo asesoramiento recibido por parte de instructores extranjeros permitió realizar destacadas intervenciones nocturnas a ambas Aviaciones a lo largo de la contienda. Aunque aún quedan por investigar las fases previas de instrucción realizadas antes de la guerra -cuestión que no se va a tratar ahora- en este artículo queremos mostrar que ambas experiencias tuvieron como precedente las acciones realizadas entre los años 1919 y 1925 en la Campaña de Marruecos, excelente campo de adiestramiento de nuestros aviadores, en la que los pilotos españoles iniciaron los primeros vuelos de transporte y ataque nocturno de nuestra Historia Aeronáutica y sobre los que a continuación exponemos un avance de una investigación más amplia<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> El autor desea agradecer la labor del historiador aeronáutico D. Eduardo Álvarez Valera, que está recopilando y transcribiendo todas las acciones de la Aviación en Marruecos de los fondos del Servicio Histórico Militar en los expedientes *Intervención de la Aviación Militar Española en Marruecos*, depositados en el Archivo Histórico. Ejército del Aire (Expediente 13.650 y siguientes. En adelante se cita como AHA-IAME indicando la correspondencia con el Servicio Histórico Militar). Parte de la información de este artículo se ha obtenido de ese fondo documental.

## LA PACIFICACIÓN DEL PROTECTORADO Y LAS PRIMERAS EXPERIENCIAS (1919)

**L**A actuación de España en África había sufrido un breve paréntesis debido, entre otras circunstancias, al estallido de la Primera Guerra Mundial. Para la industria aeronáutica española, los cuatro años de guerra que asolaron gran parte de Europa, dieron lugar a la conocida restricción en la recepción del material aéreo y la dependencia de los modelos de producción nacional. Durante este periodo, el Protectorado de Marruecos vivió una etapa de relativa calma aprovechada para la consolidación de las posiciones obtenidas en la campaña anterior y la fundación de nuevos aerodromos (Arcila y Zeluán) cuyos aparatos realizaron numerosas acciones de reconocimiento del territorio que posteriormente se iba a ocupar.

El fin de la Primera Guerra Mundial dio lugar a una situación paradójica en nuestro país; por un lado, la firma de la paz condujo a que el excedente de material aéreo cuya venta en los mercados provocó un desinterés en la incipiente industria aeronáutica nacional. Por el otro, la nueva situación política no sólo proporcionó a los militares españoles la facilidad de adquirir una gran variedad de material cuya eficacia había sido sobradamente probada en el campo de batalla, sino también la posibilidad de utilizarlo en las nuevas acciones que les brindaban el reinicio de la pacificación del protectorado marroquí llevado a cabo en 1919, y cuyo objetivo era la unificación del sector oriental y occidental del territorio. Para esta misión la Aviación Militar había adquirido un variado número de aparatos entre los que cabe destacar los Breguet XIV y los De Havilland DH-4; pero, entre el variado conjunto de aparatos comprados en el extranjero, que-



El DH-4, avión polivalente de la campaña de Marruecos, también sería empleado en misiones nocturnas (Foto IHCA).

remos llamar la atención sobre la presencia de un ejemplar del bimotor de bombardeo nocturno Farman F.50, el primer polimotor de la Aviación Militar Española.

El Farman F.50 era un avión que se incorporó al final de la contienda con algún retraso; sin embargo, este aparato fue un claro producto de los intentos de la aeronáutica francesa por dotar a sus unidades de aeronaves con la suficiente autonomía y efectividad como para incorporarse a la nueva estrategia nacida a mediados de la guerra: el bombardeo nocturno. Realizado al principio de la Gran Guerra por los enormes y costosos dirigibles gigantes, entre los que destacaron los famosos *Zeppelines* alemanes, a partir de 1916 las acciones de bombardeo nocturno fueron encomendadas a los aeroplanos convencionales cuya industria, acuciada por las necesidades de evolución técnica de la guerra, había alcanzado altas cotas de evolución y era capaz de producir grandes bombarderos como los Caproni Ca.3, 4 y 5 italianos, Handley Page O/400 o V/1500 británicos, Ilya Murometz rusos o los Gotha y Zeppelin Staaken alemanes. Todos estos aviones gigantes podían transportar una considerable cantidad de bombas de alto poder explosivo y lanzarlas a gran distancia de sus respectivas bases bajo la cobertura de la oscuridad nocturna, rasgada tan sólo por los haces de los reflectores y las explosiones de la no muy numerosa artillería antiaérea. Por ello, ¿cuáles fueron las razones que indujeron a comprar el Farman F.50?

Desde el punto de vista comparativo, el conflicto de Marruecos presentaba unas características muy diferentes a las de la Gran Guerra; en principio, a la escasa reacción nocturna que se esperaba por parte de los cabileños se le unía el hecho de que sus asentamientos no eran lo suficientemente grandes como para justificar la adquisición y el empleo de una escuadrilla completa de bombarderos pesados. Es muy probable que la adquisición del Farman F.50 en mayo de 1919 fuera determinada por el intento de realizar acciones nocturnas bélicas tentativas con un aparato polivalente que también realizara acciones de reconocimiento fotográfico y bombardeo diurno y, sobre todo, que se pudiese adaptar a las duras condiciones geográficas y climatológicas del teatro africano; por otro lado, también debió de tenerse en cuenta que la presencia del gran bombardero no tenía que alterar demasiado las posibilidades técnicas y logísticas de la infraestructura africana de la Aviación Militar. Por último, también cabe señalar que en la compra del Farman de bombardeo nocturno influyeron los informes de los observadores militares españoles destacados en los Estados Mayores de los ejércitos beligerantes, quienes debieron

de haber tomado buena nota de los efectos de este tipo de acciones, tal y como se registra en un artículo especializado de la prensa militar de posguerra<sup>2</sup>.

El primer bombardero francés de este tipo fue un buen banco de pruebas para nuestros aviadores en Marruecos; el F.50 fue trasladado en agosto a Tetuán, donde se unió a los Barrón W. A lo largo de 1919, este aparato fue pilotado por el capitán Apolinar Sáez de Buruaga realizando numerosos servicios de bombardeo diurno, reconocimiento fotográfico y lanzamiento de proclamas; según un informe del coronel Soriano fechado en 1920<sup>3</sup> no debió de haber actuado en misiones nocturnas hasta este año en que, en unión de otro Farman adquirido en octubre de 1919, combinaron las operaciones nocturnas y los bombardeos pesados diurnos junto a un último aparato comprado en 1921. Casualmente, el inicio de los bombardeos nocturnos coincidió con el primer vuelo de noche sobre Madrid realizado por el teniente Carmelo de las Morenas<sup>4</sup>.

El escaso número de este tipo de aviones y su tardía intervención en cometidos nocturnos nos inducen a pensar que los pilotos españoles debieron de tener grandes dificultades para la realización de los primeros vuelos de noche. Es muy probable que las misiones se realizaran en noches de luna llena y tanto la navegación hacia el objetivo como la vuelta al aerodromo se hiciera instrumental; la realización de este tipo de vuelos tuvo que ádua y no exenta de algunos sustos para las valientes tripulaciones que se aventuraban en la noche con la exclusiva experiencia de sus vuelos diurnos, ya que no hay constancia de que hubiera algún instructor de vuelo nocturno. Por último, y desde el punto de vista de los resultados, si bien la realización de bombardeos pesados por los Farman F.50 debió de haber provocado el esperado efecto sorpresa entre los cabileños, exceptuando a los antiguos núcleos de población este tipo de misiones también generó una mayor dispersión por el territorio de los asentamientos indígenas, reduciendo la formación de zocos y concentraciones de población indígena aunados días y lugares previamente acordados difíciles de averiguar para los espías de los españoles, todo lo cual daría lugar a una disminución del uso de los polimotores en favor del resto de material aeronáutico.

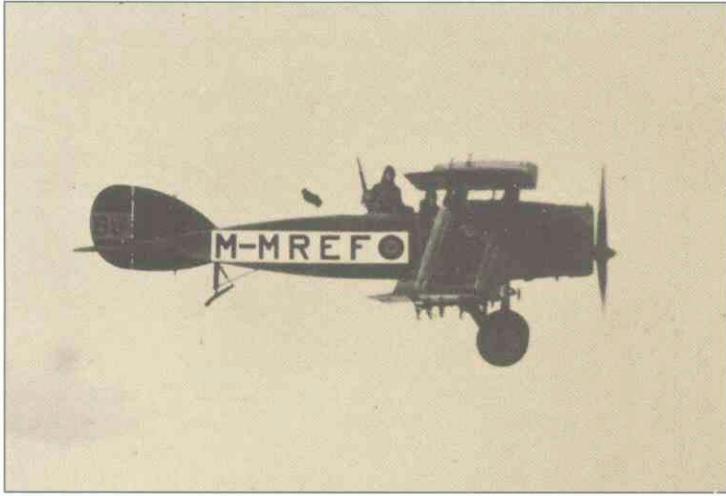
#### LA INTENSIFICACIÓN DEL VUELO NOCTURNO (1921-1924)

LAS referencias más numerosas que hemos encontrado sobre el uso de aparatos en misiones de bombardeos y transporte nocturno corresponden a la etapa de reconquista del territorio perdido después de los trágicos sucesos de Annual (1921) que condujeron a un repliegue de las tropas del sector oriental hasta las puertas de Melilla. El Ejército y la Aviación, ayudados por la recepción de moderno material aéreo y terrestre pusieron notable empeño en las acciones de ocupación y consolidación del territorio tomado por las harkas de Abd-el-Krim. En esta campaña se debió de tener en cuenta las buenas experiencias extraídas de las acciones realizadas en Tetuán por los Farman F.50, como lo demuestra una nota del Coronel Jefe de Estado Mayor:

<sup>2</sup> Luis Manzanque *La Aviación de bombardeo nocturno. Anuario de Ingenieros Militares*. Revista XXXVII, pp. 27-39; 1920.

<sup>3</sup> Aviones Militares Españoles (1911-1986). IHCA. Madrid, 1986. p.66.

<sup>4</sup> José Gomá Orduña *Historia de la Aeronáutica Española*. Imprenta Prensa Española. Madrid, 1946. Tomo I, pág. 537.



El Bristol F.2b también sería protagonista de las acciones a la luz de la luna (Foto IHCA).

*Se ha pedido a la Superioridad medio para efectuar vuelos de noche y bombardear los sitios en que haya concentraciones enemigas. También se dispondrá en breve de proyectiles cargados de gases que convendrá lanzar poco antes de amanecer.*

*A fin de que la eficacia de uno y otro sea máxima, conviene que el servicio de información precise, si es posible, el lugar en que duermen los enemigos reunidos en harkas, detallando si es el mismo que ocupan durante el día o se reparten por los adueros más próximos a los campamentos de la harka.*

*Melilla, 16 de Mayo de 1922<sup>5</sup>*

Como se puede apreciar, las tropas coloniales españolas estaban usando todos los medios a su alcance para contrarrestar los avances políticos y militares de Abd-el-Krim y para ello no dudaron en reiniciar los grandes efectos sorpresivos que tenía el bombardeo nocturno ni de experimentar el lanzamiento de gases vesicantes. La relación existente entre la utilización de la iperita con las acciones nocturnas radica en que, para que este bombardeo fuera eficaz y los efectos del gas no se diluyeran con las altas temperaturas africanas, los aparatos debían despegar antes de salir el sol. Por otro lado, esta nota del Estado Mayor de Melilla nos demuestra el grado de cooperación que habían alcanzado el Ejército y la Aviación a la hora de coordinar este tipo de misiones; otro buen ejemplo es la solicitud de Melilla de conocer la ubicación exacta en Imeldan y Drius de la 8ª y 10ª Compañía para evitar ser alcanzados por los nuevos ataques nocturnos de la Aviación<sup>6</sup>, y en las que intervinieron destacados personajes de nuestra historia aeronáutica como en el bombardeo nocturno de la loma de Tililit en mayo de ese mismo año en el que participó Arturo González Gil<sup>7</sup>.

Aunque por el momento no hemos encontrado información sobre nuevas acciones protagonizadas por los Farman F.50, podemos afirmar con seguridad que, a partir de 1922, los ataques y transportes nocturnos fueron desempeñados por los infatigables De Havilland DH-4, cuyas tripulaciones tuvieron que afrontar valientemente su inexperiencia en la toma de tierra sin visibilidad. A veces la imposibilidad de aterrizar en un aerodromo por causas meteorológicas, falta de gasolina, averías o heridos obligaba a los pilotos a hacer sus «pinitos» en aterrizajes nocturnos como le ocurrió a los capitanes Acedo y Ureta que, en

vuelo procedente de Larache, tuvieron averías al aterrizar en Batel porque el aerodromo de Tauima estaba cubierto<sup>8</sup>.

Sin embargo, no todos los vuelos nocturnos que se realizaron en esta campaña tenían objetivos bélicos. En otras ocasiones se hicieron servicios de carácter humanitario como el llevado a cabo en la noche del 2 de noviembre de 1922, en la que un DH-4 «Rolls» de la 3ª Escuadrilla pilotado por el Capitán Pedro García Orcasitas despegó de Drius en dirección a Nador para recoger en aquella localidad al Comandante médico Víctor Noguera, regresando una hora después acompañado de otro avión de Nador pilotado por Abelardo Moreno Miró llevando de copiloto a un teniente médico. El parte de esta acción<sup>9</sup> señala que era el primer vuelo nocturno de Orcasitas y lo realizó sin novedad. La razón de este traslado nocturno del personal de Sanidad a Drius radicaba en la necesidad de atender a los numerosos heridos del duro combate que se había mantenido por la mañana; por este servicio Orcasitas y Moreno Miró recibieron la felicitación de la Comandancia General de Melilla<sup>10</sup>.

Los informes que hemos consultado nos permiten afirmar que a finales de 1922 hubo una progresiva adaptación de las tripulaciones bisoñas a este tipo de misiones nocturnas, llegando incluso a despegar con mal tiempo para cumplir su objetivo<sup>11</sup>. Por el contrario, son muy escasas las noticias de los primeros métodos utilizados para orientar y ayudar a los aviones en su aterrizaje; tampoco sabemos si con anterioridad se había utilizado el aparato de señales Aga para la ayuda a la navegación nocturna adquirido en 1915<sup>12</sup>. El historiador aeronáutico Emilio Herrera comenta que los aviones estacionados en Nador pertenecientes al Grupo 3º y 4º (DH-4, Bristol y DH-9A) que socorrieron el 23 de noviembre a los defensores de Afrau hasta altas horas de la noche fueron los que estrenaron el tren de iluminación del aeródromo, pero desconocemos cuál era la composición del mismo<sup>13</sup>. Encontramos más información sobre los trenes de iluminación en la acción protagonizada por aparatos del Grupo Havilland que en la noche del 18 de diciembre habían realizado un bombardeo de protección vespertino como apoyo a un convoy de municiones destinado a Tizzi Azza y Tizzi Alma:

*Dada la carencia de luz, se observa que los aviones fueron muy hostilizados con fuego de fusil, a juzgar por los resplandores que veían a su paso.*

*Pongo en su conocimiento que el vuelo de los tres últimos equipos lo incluyo entre los vuelos distinguidos; se realizó en noche sin luna y tomaron tierra sin novedad, sin más auxilio que lo poco que iluminaban los faros de 4 coches Ford parados.<sup>14</sup>*

Esta práctica nos recuerda mucho a las experiencias realizadas por la caza y el bombardeo nocturno durante la Guerra Civil -sobre todo la del bando republicano-, pero hemos de imaginar que los ataques nocturnos debieron de proyectarse para noches con luna y en caso de circunstancias adversas se debió de recurrir a los faros del tren móvil del aerodromo o fogatas. Por otro lado, el parte del día muestra el creciente hostigamiento enemigo que también empezaban a recibir los aparatos que desempeñaban misiones nocturnas y cuya potencia frecuencia se incrementarían a partir de ahora.

En el año 1923 continuaron los vuelos y bombardeos<sup>15</sup> pero es importante señalar que, dada la importancia que habían adquirido estas acciones nocturnas, el mando incrementó la paulatina

<sup>8</sup> A.H.E.A.- I.A.M.E. Expediente 13.650 (S.H.M. Legajo 295, Carpeta 1)

<sup>9</sup> A.H.E.A.- I.A.M.E. Expediente 13.650 (S.H.M., Legajo 295, Carpeta 1)

<sup>10</sup> A.H.E.A.- I.A.M.E. Expediente 13.650 (S.H.M. Legajo 302, Carpeta 2)

<sup>11</sup> S.H.M. Legajo 295, Carpeta 1.

<sup>12</sup> Archivo General Militar. (Segovia) Sección 2ª, División 10ª. Legajo 42.

<sup>13</sup> Emilio Herrera Alonso. *El cerco de Afrau, decisiva intervención de la Aviación. AEROPLANO* Nº 2, pp.142-149. IHCA. Madrid, 1984.

<sup>14</sup> A.H.E.A.- I.A.M.E. Expediente 13.650 (S.H.M. Legajo 295, Carpeta 1)

<sup>15</sup> S.H.M. Legajo 361, Subcarpeta 6-4. Bombardeo de grupos de moros en Tizzi-Azza el 27-V-1923.

<sup>5</sup> Servicio Histórico Militar. Legajo 316, Carpeta 7. En adelante S.H.M.

<sup>6</sup> S.H.M., Legajo 316, Carpeta 14.

<sup>7</sup> Archivo Histórico. Ejército del Aire. Expediente personal de Arturo González Gil nº 32.903.

incorporación de los trenes de iluminación a los diferentes aeródromos para facilitar el aterrizaje de los aparatos; pero estas medidas no impidieron que se produjeran algunos accidentes como el ocurrido al Bristol tripulado por el Capitán Juan Ortiz Muñoz y el mecánico Vizcaíno que capotó cuando chocó con el hilo telegráfico cuando probaban la iluminación del campo<sup>16</sup>.

Los buenos resultados que estaban arrojando los vuelos nocturnos dieron lugar a que estas misiones fueran desempeñadas por otro tipo de aparatos. A mediados de año los hidros de la base del Atalayón también se unieron a los bombardeos a la luz de la luna: el 26 de agosto los hidroaviones arrojan bombas incendiarias y de trillita sobre los poblados de Axdir y Ait-Kámara<sup>17</sup>. AL día siguiente se realiza una nueva acción sobre Alhucemas entre las 20:00 y 22:00 horas arrojando bombas de 100 kilogramos y siendo hostilizados por nutrido fuego de fusil y cañón. Sin embargo, al volver al Atalayón, como los dos hidros que han realizado el servicio no cuentan con referencias luminosas para amarar, capotan en el Mar Chica sin que sus tripulaciones resulten dañadas<sup>18</sup>.

A pesar del accidente de los hidroaviones, la Jefatura de Aviación del territorio de Melilla estaba muy interesada en la continuación de los ataques nocturnos, tal y como lo demuestra el siguiente escrito:

*Comandancia General de Melilla  
Estado Mayor. Sección Operaciones.  
Al Excmo. Sr. Alto Comisario y General en Jefe  
Excmo. Sr:  
El Jefe del Servicio de Aviación de este Territorio  
me manifiesta la posibilidad de efectuar bombardeos nocturnos y vuelos de costa a favor de la luna, cuya eficacia sería grande contra los poblados insomnidos y concentraciones enemigas.  
Melilla, 24 de octubre de 1923.<sup>19</sup>*

A pesar del evidente interés de las autoridades aeronáuticas en la realización de estos vuelos, desde la fecha de este escrito, no hemos encontrado referencias sobre la participación de los aparatos de la Aviación Militar en acciones nocturnas hasta ocho meses después. Por un telegrama fechado el 24 de mayo de 1924 dirigido al Comandante General en Tetuán conocemos el vivo interés del alto mando español por la reanudación de estos vuelos:

*Hoy digo al General Jefe de la Aeronáutica lo siguiente:*

*«No es posible desconocer la conveniencia de aumentar la eficacia de la actuación de las Escuadrillas ampliándolas con bombardeos nocturnos que mantendrían así la intranquilidad de las kábilas, cuyo castigo constituye el propósito de aquella actuación. Lo someto a la consideración de V.E. para que estudie el asunto con toda urgencia con sus detalles recabando del Comandante General aquellos elementos que V.E. necesite y pudieran facilitárselos.»<sup>20</sup>*

Aunque se hace patente las evidentes facilidades logísticas que se ponían a disposición de la Aviación para reemprender las incursiones nocturnas, constatamos que a lo largo del año 1924 su número decreció ostensiblemente y se circunscribieron a la realización de bombardeos de madrugada, como los llevados a cabo tanto en junio sobre la cábila Beni-Urriaguel y los poblados entre el Neckor y el Guis<sup>21</sup> como en julio sobre los poblados de Alhucemas entre las cinco y las nueve de la mañana. En esta acción, el Jefe del aeródromo de Nador solicitó la colaboración del

Jefe de las Fuerzas Navales destacadas en la bahía para socorrer a los aparatos y tripulaciones que pudieran ser alcanzados por el cada vez más numeroso fuego de los cabileños<sup>22</sup>. En el segundo semestre del año tan sólo hemos constatado la realización de madrugada de dos exitosos ataques sobre los poblados de Beni-Urriaguel y Bocoya próximos a Morro Nuevo, así como los poblados de Zavía de Daz-Mizzian, Monte Uddia y casas de Imelata<sup>23</sup>.

## EL RESULTADO DE LAS PRIMERAS EXPERIENCIAS NOCTURNAS

DEL análisis de estos primeros cinco años de vuelos nocturnos realizados por la Aviación Militar en Marruecos se pueden extraer algunas conclusiones interesantes. La primera de ellas se refiere al capítulo del material y la infraestructura técnica utilizada; ya hemos mencionado que las primeras misiones debieron de haberse efectuado en noches de luna llena para facilitar la visibilidad del objetivo y el aeródromo de vuelta. Imaginamos que la brújula y el cronómetro, junto los planos que se iban trazando tras las misiones de reconocimiento, fueron elementos imprescindibles para la navegación nocturna de las tripulaciones pero también suponemos que todo se supeditaba al asesoramiento que proporcionaba la arriesgada y valerosa experiencia personal de los pilotos. De hecho, la introducción de trenes de iluminación se hizo tres años después de que se iniciaran los vuelos de noche, y ello constituye un indicativo de hasta qué punto la importante evolución de la técnica aeronáutica que se experimentaba en Marruecos tenía que arrastrar a la dotación de material, aunque la inventiva e imaginación la suplieran a veces.

Aunque la compra de los Farman F.50 respondió a una mejora de la cualificación técnica de la Aviación Militar Española, las particulares características de la campaña de Marruecos demostraron que no era el avión idóneo para este tipo de misiones. Los objetivos fijos de los grandes bombarderos de la Primera Guerra Mundial diferían enormemente de los dispersos adueros cabileños; aunque los F.50 constituyeron excelentes plataformas de observación, fotografía aérea y bombardeo pesado, las acciones aéreas del Protectorado requerían aviones como los Breguet XIV, DH-4 o DH9 que pudieran batir los diseminados asentamientos rifeños sin la necesidad de emplear un elevado número de bombas. No obstante, tanto el F.50 como el resto de los monomotores e hidroaviones encuadrados en la Aviación cumplieron fielmente el objetivo asignado a los vuelos nocturnos: la sorpresa y el desconcierto del enemigo. Aunque la realización de este tipo de vuelos decreció numéricamente en 1924, sí constatamos una mayor especialización técnica -pronto se incorporarían las bombas de iluminación- y una gran coordinación entre el Ejército, la Aviación y la Marina, antecedente del proceso de profesionalización que estaban experimentando nuestras fuerzas armadas antes del desembarco de Alhucemas.

Por último, no queremos finalizar esta aportación al conocimiento de los vuelos nocturnos de la Aviación Militar sin habernos referido al papel jugado por el elemento humano; no podemos dejar de comentar que los cabileños, pese a recibir un hostigamiento continuo por parte de la Aviación, no se arredraron ante los ataques nocturnos y con la ayuda de su sistema de vigías o «fonolocalizadores humanos» repelieron la acción de los aviones con fusiles, ametralladoras y hasta con cañones, e invalidaron la creencia de que los vuelos nocturnos en Marruecos estarían libres de peligro. Por último, mencionar que la valerosa actuación y determinación de las tripulaciones españolas en Marruecos fue el origen de este tipo de vuelos cuyo aprendizaje se realizaba sobre el campo de batalla y cuyos errores les podrían deparar consecuencias fatales.■

<sup>16</sup> S.H.M. Legajo 361, Carpeta 1. 1-V-1923.

<sup>17</sup> S.H.M. Legajo 346, Carpeta 9.

<sup>18</sup> S.H.M. Legajo 361, Carpeta 1.

<sup>19</sup> S.H.M. Legajo 361, Carpeta 6.

<sup>20</sup> S.H.M. Legajo 382, Carpeta 2.

<sup>21</sup> Idem. 29-VI-1924.

<sup>22</sup> S.H.M. Legajo 382, Carpeta 2. 2-VII-1924.

<sup>23</sup> S.H.M. Legajo 382, Carpeta 2. 8-IX-1924 y 16-XI-1924 respectivamente.