

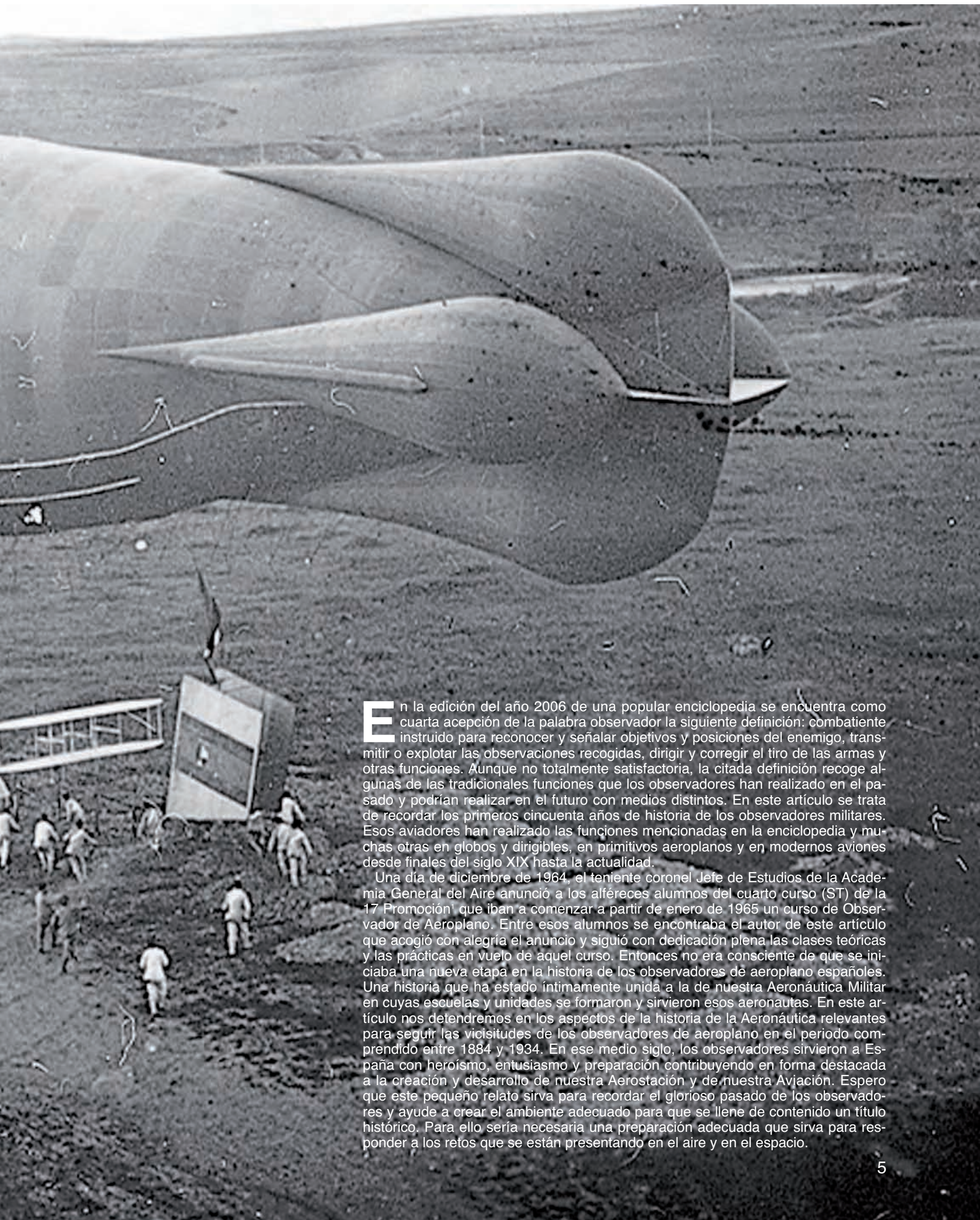


*De 1884 a 1934, cincuenta
años de gloria*

Observadores desde el aire

FEDERICO YANIZ VELASCO
General de Aviación (R)
Miembro del IHCA

*Al general Francisco Cosculluela Montanuy,
profesor del Curso de Observador de la 17 Promoción de la AGA.*



En la edición del año 2006 de una popular enciclopedia se encuentra como cuarta acepción de la palabra observador la siguiente definición: combatiente instruido para reconocer y señalar objetivos y posiciones del enemigo, transmitir o explotar las observaciones recogidas, dirigir y corregir el tiro de las armas y otras funciones. Aunque no totalmente satisfactoria, la citada definición recoge algunas de las tradicionales funciones que los observadores han realizado en el pasado y podrían realizar en el futuro con medios distintos. En este artículo se trata de recordar los primeros cincuenta años de historia de los observadores militares. Esos aviadores han realizado las funciones mencionadas en la enciclopedia y muchas otras en globos y dirigibles, en primitivos aeroplanos y en modernos aviones desde finales del siglo XIX hasta la actualidad.

Una día de diciembre de 1964, el teniente coronel Jefe de Estudios de la Academia General del Aire anunció a los alféreces alumnos del cuarto curso (ST) de la 17 Promoción¹ que iban a comenzar a partir de enero de 1965 un curso de Observador de Aeroplano. Entre esos alumnos se encontraba el autor de este artículo que acogió con alegría el anuncio y siguió con dedicación plena las clases teóricas y las prácticas en vuelo de aquel curso. Entonces no era consciente de que se iniciaba una nueva etapa en la historia de los observadores de aeroplano españoles. Una historia que ha estado íntimamente unida a la de nuestra Aeronáutica Militar en cuyas escuelas y unidades se formaron y sirvieron esos aeronautas. En este artículo nos detendremos en los aspectos de la historia de la Aeronáutica relevantes para seguir las vicisitudes de los observadores de aeroplano en el periodo comprendido entre 1884 y 1934. En ese medio siglo, los observadores sirvieron a España con heroísmo, entusiasmo y preparación contribuyendo en forma destacada a la creación y desarrollo de nuestra Aerostación y de nuestra Aviación. Espero que este pequeño relato sirva para recordar el glorioso pasado de los observadores y ayude a crear el ambiente adecuado para que se llene de contenido un título histórico. Para ello sería necesaria una preparación adecuada que sirva para responder a los retos que se están presentando en el aire y en el espacio.

UN NUEVO MODO DE OBSERVACIÓN

Parece que durante los períodos de conflicto, especialmente en tiempo de guerra, la imaginación de los hombres se agudiza y eso hace posible acelerar procesos que, en circunstancias normales, serían mucho más largos. Aunque los globos llevaban desarrollándose varios años, fue durante los turbulentos años de la Revolución francesa cuando la Aerostación avanzó rápidamente y muy pronto el globo de los hermanos Montgolfier² quedó obsoleto. En efecto, el estallido de la sangrienta Revolución francesa con su secuela de terror y asesinatos masivos provocó una reacción de rechazo en toda Europa. Ese rechazo se tradujo en la coalición de varios países cuyos ejércitos se aprestaron para atacar el territorio francés en un intento de acabar con las fuerzas revolucionarias. Esta situación fue percibida por la mayoría de los franceses, incluso muchos opuestos a las ideas revolucionarias, como una amenaza contra Francia. Esa percepción produjo una reacción patriótica inesperada y el Comité de Salud Pública fue encargado de adoptar cuantas medidas considerase necesarias para organizar la defensa del país. El Comité contaba con una Comisión científica que adoptó la idea de Guyton de Morveau³ de utilizar globos como medios de observación para realizar reconocimientos de los escenarios de posibles futuras batallas y otras actividades bélicas. En presencia del Comité de Salud Pública se realizaron con éxito ascensiones en globo cautivo en las que se llegó a alcanzar los 500 metros de altura. Estas demostraciones satisficieron al Comité que tomó la decisión de formar la primera Compañía de Aerostación de la historia.

Creada en 1794, esta primera “unidad aérea” actuó por vez primera el 13 de germinal del año segundo (26 de junio de 1794) en la primera batalla de Fleurus. En esa batalla, Jourdan⁴ al frente de las fuerzas francesas venció a un ejército anglo-holandés que había acudido a socorrer Charleroi sitiada por los franceses. Jourdan utilizó, por primera vez en la historia, un globo cautivo para observar al adversario y ganó la batalla que abrió Bélgica a los franceses y contribuyó a la caída de Robespierre cuyo régimen de terror ya no tenía justificación posible. Los globos fueron utilizados también entre otras batallas en las de Mauberge, Charleroi, Manguncia y Stuttgart. Ante la eficacia del nuevo medio de observación, los franceses crearon una segunda Compañía de Aerostación que fue preparada para ser usada en la expedición a Egipto de Napoleón. Sin embargo, tras la victoria de los ingleses en Abukir⁵, las tropas napoleónicas perdieron la pesada impedimenta⁶ de la segunda Compañía de Aerostación que pasó a poder de sus enemigos. Poco después, en 1799, Francia decide suprimir el Servicio de Aerostación que nunca gozó del favor de Napoleón⁷. La decisión fue criticada por muchos expertos que no se explicaban la falta de visión para valorar la importancia del nuevo sistema para conocer los movimientos del enemigo. Algunos autores han señalado que el final de la batalla de Waterloo hubiera sido distinto si Napoleón y sus mariscales hubiesen podido disponer de un sistema de observación mediante globos que les informasen sobre los movimientos de los regimientos de Wellington, de las fuerzas del príncipe Bernardo y del refuerzo prusiano de Blücher.

Los globos de las compañías de Aerostación demostraron la importancia de su uso para facilitar a los ejércitos propios información sobre los movimientos del enemigo. Esta valiosa información se podía conseguir a partir de entonces mediante la observación desde globos que sustituían con ventaja a puestos situados en colinas, campanarios y otros puntos dominantes del terreno. El uso de los globos para observación había revolucionado el arte militar. Sin embargo, la decisión errónea de un tirano hizo que el nuevo sistema de observación quedase relegado del campo de batalla durante años. Sin embargo, la utilidad del nuevo sistema se fue imponiendo a prejuicios y dificultades y surgieron nuevos usos militares de los globos. Los austriacos emplearon globos como bombas voladoras en el sitio de Venecia. Durante la guerra de Secesión estadounidense (1861-1865) se utilizaron globos para tomar fotografías del campo enemigo e incluso se efectuaron reconocimientos nocturnos como el que permitió la evacuación de Yorktown. Pero quizás el hito más importante en el uso de los globos durante esa guerra fue su utilización con éxito para dirigir desde ellos el tiro de artillería. Se había dado un nuevo paso: el observador no sólo informaba sobre la situación del enemigo y sus movimientos sino que también intervenía directamente en una de las funciones fundamentales en el combate como es el fuego. En efecto, el observador desde su inestable pero dominante plataforma podía con ventaja dirigir el fuego de la artillería corrigiendo su puntería cuando era necesario. Se había abierto el uso de espacio aéreo al arte militar y los protagonistas de este nuevo paso en el arte de la guerra eran los tripulantes de los globos encargados de esas nuevas funciones es decir los observadores.

Como se ha visto en el párrafo anterior, el uso de los globos para la guerra fue esporádico durante el siglo XIX desde la supresión del Servicio de Aerostación por Napoleón en 1799. Sin embargo, muchos líderes militares echaron en falta la información que hubiesen podido obtener de los globos en las batallas que habían dirigido o en que habían participado. Muchos intuían la importancia de la Aerostación pero pocos se atrevían a dar los pasos para la organización de unidades que utili-



Pedro Vives Vich, fundador de la Aeronáutica española.

zasen globos para observación y otras funciones. El continuo perfeccionamiento técnico de los globos durante el siglo XIX y los informes favorables sobre su uso en las ocasiones mencionadas decidieron a los estados mayores europeos organizar la Aerostación militar dentro de sus ejércitos. En 1877 se organiza en Francia; en 1879 se hace en Gran Bretaña; en 1884 Alemania y Rusia crean su Aerostación militar y finalmente en 1885 Italia hace lo propio.

OBSERVANDO DESDE GLOBOS

El Real Decreto de 15 de febrero de 1884 fue la primera disposición oficial que menciona a los globos como elementos que han de dotar al Ejército español. El 15 de diciembre del mismo año otro Real Decreto dispuso que la 4ª Compañía del Batallón de Telégrafos, tuviese a su cargo el Servicio militar de Aerostación además de sus cometidos habituales. Para comenzar sus nuevas funciones se dispuso también que se adquiriese en Francia un tren aerostático Yon. El material no llegó a España hasta 1889 e inmediatamente comenzaron las experiencias y ascensiones de prueba en la Casa de Campo, cedida para ese fin por la Reina Regente Doña María Cristina. El primer ascenso con el tren Yon^o lo hicieron el capitán Fernando Aranguren y los tenientes Anselmo Sánchez Tirado y Fernando López Lomo. El ascenso de los globos produjo una gran expectación y Doña María Cristina realizó el 27 de junio de 1889 una ascensión en un globo cautivo que fue bautizado con el nombre de la Reina Regente. La primera ascensión en globo libre tuvo lugar el 10 de julio de 1889 y se realizó para finalizar las pruebas de recepción por la Compañía de Globos del batallón de Telégrafos. En los siguientes meses los aerosteros españoles adquirieron gran dominio de sus globos y llegaron al convencimiento de que era preciso mejorar la organización y medios del Servicio de Aerostación que debía ser autónomo y no dependiente de la Compañía de Telégrafos. La Ley de 17 de diciembre de 1896 recogía esas ideas creando el Servicio de Aerostación, dotándole de una plantilla y ordenando la creación de un Centro permanente para la instalación de la primera unidad independiente de la Aerostación española. El Servicio de Aerostación se instaló en unos locales del Cuartel de San Carlos y en el Polígono de Prácticas del Henares situados ambos en Guadalajara. Dependiente del Servicio se creó el Parque de Aerostación que contaba como anejos el Palomar Central, la Fotografía militar y la Compañía de Aerostación. El comandante de Ingenieros Pedro Vives y Vich, figura señera de la Aeronáutica española, tomó el mando de la Compañía y del Parque. En los siguientes meses, la plantilla y la dotación de equipos y ganado fueron aumentando paulatinamente, destacando la incorporación de un globo esférico para ascensiones libres. Por otra parte, se instalaron en el Parque generadores de hidrógeno con lo que en 1901 el nuevo Servicio se podía considerar listo para desempeñar su misión. La Aerostación española tanto civil como militar siguió avanzando a muy buen ritmo y la celebración de concursos de muy diverso tipo ayudó a difundir sus posibilidades y aplicaciones. Nuestros aerosteros participaron en los primeros años del siglo XX en concursos nacionales e internacionales demostrando con sus proezas el nivel alcanzado por nuestra Aerostación. En el campo de la doctrina de empleo de los globos hay que destacar que durante unos ejercicios celebrados en la Escuela de Tiro de Carabanchel en enero de 1906 se realizaron por primera vez ejercicios de tiro contra globos. Para los artilleros el interés estaba en destruir el globo en el menor tiempo posible. Por su parte, los aeronautas buscaban poder desempeñar su misión de observación y fotografía sin ser alcanzados por los disparos de los cañones. La actuación de la Artillería estaba y está basada en principios científicos. La Aeronáutica también tiene fundamentos científicos que en los comienzos del siglo XX estaban siendo postulados y establecidos simultáneamente con la continua

E. *Observadores de aeroplano.*—Se procurará que los Oficiales pilotos de aeroplano sean, a la vez, observadores, pero convendrá, además, disponer de un número suficiente de Oficiales observadores, aunque no sean pilotos.

Los aspirantes a observadores efectuarán las prácticas de Aviación para acreditar que poseen las siguientes condiciones:

1.ª Serenidad en cuantas ascensiones hayan efectuado, aunque en algunas de ellas se hayan encontrado en situación difícil o peligrosa.

2.ª Preparación táctica suficiente para poder distinguir desde el aeroplano las diversas Unidades, sus formaciones de marcha, reposo, acantonamiento, despliegue y combate.

3.ª Facilidad en obtener croquis y fotografías y la transmisión de noticias.

4.ª Tener una totalización de vuelos no inferior a seis horas, de ellas cuatro por lo menos a más de trescientos metros sobre el terreno, demostrando buena aptitud.

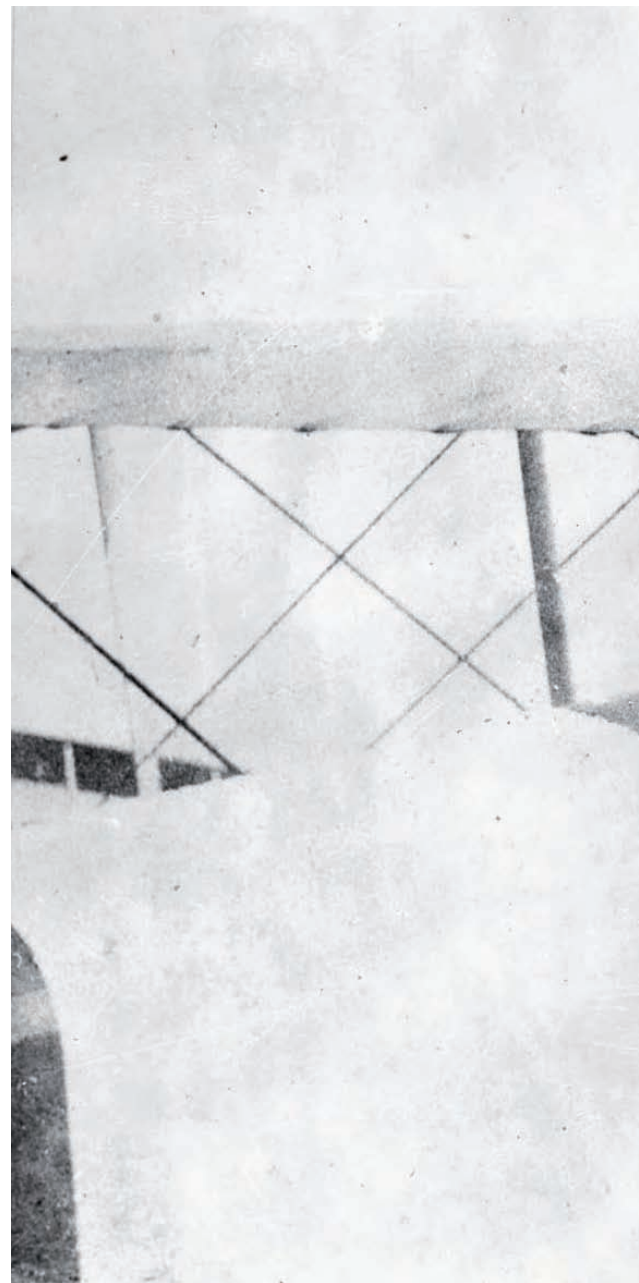
El examen, que sólo sufrirán los Oficiales que previamente hayan demostrado poseer las condiciones enumeradas, consistirá en efectuar tres reconocimientos aéreos, con sujeción al programa y a las hipótesis que fije el Director, a propuesta del Jefe de Aviación: procurando que uno sea de carácter táctico; otro, estratégico, y otro, topográfico, dentro de lo que permitan las circunstancias y los elementos de que se dispone.

evolución del empleo táctico de los globos. Había comenzado la pugna que ha continuado hasta nuestros días entre la Aeronáutica y la Defensa antiaérea. En España, artilleros y aerosteros acordaron colaborar lo más estrechamente posible al emplear sus propias doctrinas y tácticas de combate.

Los primeros aerosteros españoles, todos del Cuerpo de Ingenieros, demostraron una gran amplitud de miras al favorecer una disposición que abría los cursos de observación en la Compañía de Aerostación a oficiales de todas las armas. El principal propósito era que no se perdiese el carácter unitario del Servicio que para ellos era sinónimo de eficacia⁹. Abriendo los cursos a todos se quería demostrar que con un único Servicio de Aerostación se podía practicar en paz y operar en guerra, evitándose la existencia de diversos servicios. Parece conveniente recordar las múltiples aportaciones que la Aerostación española hizo al mundo de la ciencia durante los años en que los globos eran una novedad y una esperanza para el futuro. Hoy es público y notorio el apoyo que la Aeronáutica ha prestado y presta directa o indirectamente al progreso de la Humanidad contribuyendo a los avances de muchas ramas de la Ciencia. Sin embargo, no es tan conocido que desde sus comienzos la Aerostación fue instrumental en el progreso de muchas ramas del saber. Aunque la Astronomía y la Meteorología fueron las ciencias más favorecidas por la Aerostación, otras ramas del saber también se beneficiaron del uso de los globos. En efecto, las matemáticas, la agricultura, la arqueología y otras ciencias se vieron favorecidas por la Aerostación. Se pueden citar como ejemplo los interesantes experimentos científicos desde globos realizados en 1905 por el entonces teniente Emilio Herrera y el ingeniero de caminos Esteban Terradas.

GLOBOS EN CAMPAÑA Y NUEVA ORGANIZACIÓN

Muy pronto, con apenas trece años de vida desde su creación oficial, el jovencísimo Servicio de Aerostación va a tener ocasión de demostrar su capacidad en el combate. Para entender el papel de la Aerostación en la campaña de Marruecos es preciso dedicar unas líneas a la compleja situación de la Aeronáutica en 1910. Tanto los globos cautivos como los libres tienen grandes limitaciones para el cumplimiento de misiones militares. Sin embargo, en aquellos momentos eran capaces de cumplir con ventaja algunas funciones militares como la observación del campo de batalla y la dirección de tiro. El globo no conseguía explotar todas las posibilidades de la Aeronáutica pero, con sus limitaciones, fue un avance muy importante en su progreso. Casi simultáneamente estaban desarrollándose dos nuevos sistemas aeronáuticos: los dirigibles y los aeroplanos. Durante más de treinta años -de 1903 a 1934- globos, dirigibles y aeroplanos fueron evolucionando en paralelo hasta que el aeroplano ganó una imaginaria competición que casi expulsaría de los cielos a globos y dirigibles. Sin embargo, estos continuaron y continúan desempeñando ciertas funciones y siguen presentes en los cielos del mundo. Muchos de los pioneros de la Aerostación en España participaron también en los primeros intentos de incorporar los dirigibles y los aeroplanos a nuestras unidades militares. En efecto, Vives, algunos de sus ayudantes y el ingeniero Torres Quevedo¹⁰ tuvieron un papel muy importante en las pruebas y adquisición de los primeros dirigibles para nuestro país. En medio de la tensión de las pruebas del dirigible España, se ordenó a la Compañía de Aerostación que iniciase los preparativos para que una unidad de globos pudiese ser trasladada a Melilla para tomar parte en las operaciones proyectadas en esa zona tras el sangriento combate del Barranco del Lobo. La unidad, al mando del capitán Gordejuela, se incorporó a Melilla el 13 de agosto de 1909 y los globos demostraron ya durante las primeras ascensiones las ventajas de la observación desde ellos. En efecto, desde los globos se hicieron reconocimientos y observaciones del terreno comprendido entre las estribaciones del Gurugú, Nador y Zeluán. Igualmente se hicieron fotografías y se dibujaron croquis del terreno, que permitieron al Mando conocer mejor la situación de zocos, poblados y accidentes topográficos. Toda la información facilitada desde los globos era de inestimable valor para el planeamiento de las operaciones¹¹. La unidad de globos con su impedimenta se trasladó por barco a Restinga a principios de septiembre de 1909. Desde su nueva base, en la vanguardia de las tropas españolas, se volvió a inflar el globo y la unidad siguió proporcionando una información muy valiosa sobre las posiciones enemigas. Poco después, el 26 de septiembre, el general en jefe ordenó su traslado a Nador a donde se llegó tras una dura marcha de aproximación de 40 kilómetros con el globo en el aire, observando en todo momento los movimientos del enemigo durante el camino. Con la ocupación de Zeluán se terminó la campaña de 1909 dándose por sofocado el levantamiento de los nativos rebeldes de la zona hasta el río Kert. La Unidad de globos que tan eficazmente había operado en esa campaña, retornó a su base en la Península, siendo enviada de nuevo a Marruecos el año 1912 para la llamada campaña del río Kert. El capitán Gordejuela mandó también inicialmente aquella segunda expedición pero murió de pulmonía y fue sustituido por el capitán García Antunez. Durante seis meses la Unidad estuvo acampada junto al río Kert y elevándose desde allí, realizó



Avión BreguetXIV con observador con cámara, 01 de enero de 1921.



durante ese periodo cientos de croquis de los campamentos enemigos y tomó numerosas fotografías de los mismos. La campaña terminó de forma victoriosa con la muerte en combate de El Miziam, jefe de los rebeldes. Los globos fueron utilizados de nuevo en las campañas de 1913 y 1914. Entonces la unidad de aerostación tuvo ya que compartir el espacio aéreo del Norte de Marruecos con los aeroplanos de la 1ª Escuadrilla de aviones que fue la primera unidad de este tipo utilizada en guerra.

En diciembre de 1910 se había elegido el emplazamiento en Cuatro Vientos del primer campo de Aviación de España. Unas semanas después, en febrero de 1911, se instalaron en el naciente aeródromo los primeros barracones y llegaron los aeroplanos Henry Farman dentro de sus voluminosos embalajes. En marzo de 1911, se inició en Cuatro Vientos el primer curso de pilotaje. Por otra parte, Vives y muchos de los pilotos y observadores del Servicio de Aerostación pasaron destinados al Centro de Experimentación de Aeroplanos aunque continuaron prestando servicio en Aerostación y realizando prácticas militares de vuelo en globo y dirigible. En la línea de potenciar la nueva base, en el recién nacido Aeródromo de Cuatro Vientos se construyó un hangar para el dirigible España en el que voló el Rey Alfonso XIII el 7 de febrero de 1913. Este vuelo significó para los dirigibles lo que para los globos supuso la ascensión de la Reina Doña María Cristina en 1889. En el dirigible figuraban como pasajeros observadores el Rey, el Príncipe de Battenberg y el general Marina estando la tripulación encabezada por Vives como encargado de la dirección del aparato.

En aquellos momentos la existencia de tres tipos diferentes de aparatos, globos, dirigibles y aeroplanos, suponía una evidente complejidad que podía prestarse a confusión. Para aclarar la situación se adoptó una nueva organización presentada en el Reglamento para el Servicio de Aeronáutica militar aprobado por la Real Orden Circular de 16 de abril de 1913¹². Ese Reglamento con las modificaciones in-

Introducidas por Decreto de 15 de mayo de 1922 fue hasta 1939 la base de la organización de nuestra Aeronáutica que quedó dividida en dos ramas: Aerostación y Aviación. El mismo Reglamento señalaba las atribuciones del Director de Aeronáutica que tenía la facultad de designar los cometidos de jefes y oficiales de ambas ramas “teniendo en cuenta sus aptitudes”, considerando su preparación y previa consulta al jefe de la rama correspondiente. El Reglamento detallaba muchos aspectos de la vida y funcionamiento del nuevo servicio. En su Apéndice núm. 1 se indican distintos títulos y las pruebas y formalidades necesarias para obtenerlos.

Los componentes de la rama de Aerostación participaron en los años anteriores a la Primera Guerra Mundial (IGM) en numerosos concursos demostrando su pericia y clasificándose en los primeros puestos. Los aerosteros españoles aplicaron en sus ejercicios y maniobras las enseñanzas que se iban produciendo a lo largo de la IGM. Durante gran parte del tiempo que duró la contienda europea, la Aerostación española estuvo en una situación de expectativa que duró hasta el año 1921 en que los globos de Guadalajara volvieron a Marruecos.

El papel de los globos y los dirigibles durante los años que duró la mencionada IGM fue desigual y controvertido. En efecto, al comienzo de las hostilidades era frecuente ver dirigibles en misión de reconocimiento en los cielos de Alemania y Francia. Sin embargo, los cada vez más rápidos y mejor armados aviones casi expulsaron del espacio aéreo a los majestuosos dirigibles que siguieron prestando otros servicios como misiones de exploración sobre el mar para detectar escuadras enemigas. Dirigibles y globos todavía permanecieron encuadrados en las unidades de Aerostación de nuestra Aeronáutica prácticamente hasta nuestra Guerra Civil pero su futuro se adivinaba limitado en el tiempo y en el tipo de misiones a desempeñar. No obstante, tanto los globos como los dirigibles desempeñaron un papel importante en las últimas fases de la campaña de Marruecos. En efecto, tras el desastre de Annual se ordenó la partida hacia Melilla de una unidad de Aerostación al mando del capitán Martínez Sanz y organizada por el capitán del Agua, diplomado de Estado Mayor y observador de globo. En un momento en que España entera estaba conmovida por la terrible tragedia que obligó al Ejército a evacuar el territorio de la zona de Melilla, los globos estuvieron de nuevo en vanguardia. La unidad actuó con gran eficacia en la corrección de tiro de la artillería propia que trataba de acallar a la enemiga que situada en el monte Gurugú disparaba sobre nuestra ciudad. Durante la penosa¹³ campaña de reconquista del territorio perdido, los globos acompañaron a nuestras tropas en la toma de Zeluán, Monte Arruit, Gurugú, Atlaten y otros enclaves controlados por los insurrectos. Los croquis, las fotografías y los constantes reconocimientos, en muchos casos bajo fuego enemigo, apoyaron el avance de nuestras unidades y evitaron maniobras envolventes del enemigo. La Aerostación volvió de nuevo a Marruecos en 1925 para participar en la brillante operación de desembarco realizada por nuestras fuerzas en Alhucemas. El victorioso desembarco tuvo lugar el 8 de septiembre de 1925 considerándose la primera operación conjunta de envergadura de la historia militar. La Unidad de Aerostación se empleó en la corrección de tiro de los buques de nuestra Armada y en la observación de los movimientos del enemigo durante las largas horas del desembarco y el avance inicial de nuestras tropas.

OBSERVADORES DESDE AEROPLANOS

El primer vuelo en formación de la entonces recientemente creada Aviación militar se realizó el 14 de julio de 1913. Las dos escuadrillas creadas en Cuarto Vientos, una con aviones “Farman” y otra de “Bristol”, se trasladaron en formación al pueblo de Ciempozuelos en vuelo de ida y vuelta que duró 90 minutos. La Primera escuadrilla estaba formada por cinco “Farman”, cada uno de ellos con dos tripulantes, un piloto y un observador. El observador del primer aparato de la Primera escuadrilla era el coronel Vives que llevaba como piloto al capitán Kindelán. La Segunda escuadrilla estaba formada por cuatro “Bristol” siendo el piloto del primer aparato el capitán Emilio Herrera y su observador el capitán Luis Dávila.

El coronel Vives, Director General de Aeronáutica, fue encargado en agosto de 1913 de proponer al Ministro de la Guerra los elementos de la Aeronáutica que podían ser necesarios en nuestra zona de protectorado en Marruecos. El coronel eligió el campo de Sania Ramel, próximo a las líneas enemigas pero el más adecuado en aquella zona de Marruecos. El Ministro de la Guerra ordenó el 18 de octubre de 1913 que se formase una escuadrilla que debería cooperar con el Ejército de África en las operaciones a emprender en los alrededores de Tetuán. El traslado desde Madrid de los cuatro “Farman”, los cuatro “Lohner” y los cuatro “Nieuport” más el resto del equipo de la escuadrilla se hizo en tren. El personal navegante estaba formado por ocho pilotos y seis observadores, dos de ellos pertenecientes a la Marina. El jefe de la expedición era el capitán Kindelán que se convirtió en el primer oficial en mandar una escuadrilla de Aviación en tiempo de guerra. Los pilotos y observadores de aquella escuadrilla fueron pioneros en muchas actividades relacionadas con la guerra en el aire. El teniente Alonso, piloto, y el alférez Sagasta, observador, fueron los primeros



Capitán José Carrillo Durán Muerto en acción en Marruecos, 28 de septiembre de 1924.

aviadores en despegar el 2 de noviembre de 1913 en un avión en misión de guerra. El 19 de noviembre del mismo año el teniente piloto Julio Ríos y el capitán observador Barreiro fueron gravemente heridos cuando volaban a baja altura en una misión de reconocimiento, siendo el primer piloto y el primer observador heridos en combate. Los capitanes Eduardo Barrón y Carlos Cifuentes, piloto y observador respectivamente, realizaron el que muchos consideran el primer bombardeo aéreo de la historia sobre Ben-Karrix el 7 de noviembre de 1913.

La campaña de Marruecos continuaba y los éxitos de la escuadrilla desplegada en la zona de Tetuán, animó al mando a enviar otra al aeródromo de Zeluán cerca de Melilla. La nueva escuadrilla expedicionaria estaba al mando del capitán Emilio Herrera, que tenía a sus órdenes tres pilotos y dos observadores. Salió de Madrid el 16 de mayo de 1914 con una dotación de aviones "Nieuport" monoplanos. La escuadrilla participó en las acciones que tuvieron lugar hasta el final del año 1914 y tuvo que superar grandes dificultades como eran las derivadas del primitivo diseño del avión que estaba sometido a continuos desajustes y tenía un tren muy duro que ocasionaba fuertes botes en las tomas. En la zona de Melilla la recién iniciada guerra aérea no finalizó hasta 1927. En ella destacó la valentía de pilotos y observadores que sin temor al riesgo expusieron sus vidas en aviones que en aquella época eran muy inseguros y se enfrentaron con un enemigo aguerrido y cada vez mejor dotado de armas modernas.

La IGM hizo prácticamente imposible comprar aviones en el extranjero y en España no se disponía de la infraestructura industrial suficiente para construir aeroplanos. Sin embargo, se hizo un gran esfuerzo para crear una industria aeronáutica nacional que más tarde dio sus frutos. En 1915 se introdujeron los hidroaviones en el inventario de nuestra Aviación, eligiendo el coronel Vives el emplazamiento de su primera base en Los Alcázares. En un hidroavión "Curtis" de esa base, el teniente White Santiago fue el primer español que realizó un vuelo en ese nuevo tipo de aparato volador. En esos tiempos difíciles, cuando más necesario era su liderazgo, el coronel Vives tuvo que dejar la Dirección de la Aeronáutica militar en octubre de 1915. Poco antes de su cese, el coronel Vives observador experimentado, tomó parte volando como tal observador en las operaciones encaminadas a ocupar una posición conocida como "El Morabito". El todavía Director realizó varios croquis que lanzó al Puesto de Mando y cuando las tropas se replegaron preparó un nuevo croquis de gran interés para el mando.

La IGM terminó en 1918 y como la guerra en el Norte de África seguía, se mandaron allí nuevos aviones y nuevas unidades. Los "Breguet XIV" se incorporaron inicialmente a la zona de Tetuán haciéndolo varios de ellos en vuelo sin escala desde Madrid. A Melilla se incorporó una escuadrilla "De Havilland DH.4"¹⁴ con motor "Rolls Royce Eagle" y se activaron dos escuadrillas mixtas con una patrulla de cada tipo de avión en Tetuán y Larache. Los nuevos aviones permitieron realizar un servicio eficaz que hizo a las unidades de Aviación cada vez más imprescindibles y más apreciadas por el mando. El 17 de marzo de 1920 se publicó un Real Decreto sobre la organización territorial de las fuerzas y servicios de la Aeronáutica militar. El Decreto consideraba el territorio nacional dividido en cuatro zonas con la denominación de bases aéreas. En el decreto se crean esas cuatro bases aéreas, correspondientes a cuatro zonas, denominadas: primera o Central, con capitalidad en Madrid; segunda o Norte, con capitalidad en Zaragoza; tercera o Sur con capitalidad en Sevilla; cuarta o Noroeste con capitalidad en León. Otro Real Decreto de gran importancia se publicó el 18 de septiembre de 1920 modificando el Reglamento de la Aeronáutica militar de 1913. Por Real Orden de 7 de diciembre de 1920 se nombraba Patrona de la Aviación española a Nuestra Señora de Loreto.

UNA ETAPA GLORIOSA

La experiencia adquirida en las campañas precedentes fue aprovechada y las lecciones de años anteriores bien aprendidas. En efecto, cuando se inició la trágica retirada de Annual el 21 de julio de 1921, la Aviación militar, pese a la escasez de aparatos, estuvo en la primera línea junto a su hermana la Aerostación militar. Con sus valerosos esfuerzos consiguieron mitigar en parte los terribles efectos del derrumbamiento casi total de la Comandancia de Melilla. Los "De Havilland DH.4" de la escuadrilla del aeródromo de Zeluán¹⁵ bombardearon a los insurrectos que atacaban Tugunt y pudieron ver como se retiraban nuestras tropas. El aeródromo de Zeluán¹⁶ fue sitiado por los insurrectos y con su resistencia se paró el avance del enemigo que estaba prácticamente a las puertas de Melilla. Los aeródromos de Marruecos habían quedado reducidos a los situados en la parte occidental del Protectorado. Dada la situación, el entonces jefe de la Sección de Aeronáutica general Echagüe ordenó que se formara en Tetuán una escuadrilla con aviones de ese aeródromo y del de Larache. Simultáneamente, en Melilla se intentaba preparar un terreno en la Hípica como pista de aterrizaje. Cuando los trabajos no estaban todavía terminados, el día 29 de julio por la mañana aterrizó allí un "Bristol Tourer" procedente de Granada, pilotado por el capitán Luis Manzanque

Feltre y con el capitán José Carrillo Durán¹⁷ como observador. El mismo día aterrizó un "DH.4" que al ser más pesado que el "Bristol" se averió en la toma. El efecto moral de la presencia del avión "Bristol" y de sus vuelos posteriores fue decisivo para devolver la esperanza a los habitantes de Melilla. Además, el pequeño avión suponía para el mando la posibilidad de observar al enemigo y conocer sus movimientos. El "Bristol" comenzó inmediatamente a aprovisionar el aeródromo de Zeluán donde resistía el teniente observador Manuel Martínez Vivanco con sus hombres. También se aprovisionó a la guarnición de Monte Arruit con gran riesgo para Manzaneque y Carrillo que volvían de cada salida con el avión agujereado como un colador. Tras una heroica resistencia, Zeluán y Monte Arruit cayeron los días 3 y 9 de agosto respectivamente pese a los esfuerzos del "Bristol" y los de la escuadrilla de "DH.4", que tras el acondicionamiento del campo de la Hípica pudo operar desde allí. Sufriendo con dignidad el terrible dolor por las atrocidades cometidas contra nuestros soldados, España reaccionó de forma contundente. Se aprobaron créditos extraordinarios para la Aeronáutica, se desplegaron nuevas unidades terrestres y escuadrillas de Aviación y comenzó la contra-ofensiva. Las dos escuadrillas que estaban desplegadas en la Hípica de Melilla se pudieron trasladar a Tauima¹⁸ el 18 de octubre y el día 24 se reconquistó el Monte Arruit. No puede describirse con palabras el terrible espectáculo que se ofreció a la vista de nuestros soldados. La campaña prosiguió durante más de cinco años y los actos de heroísmo se sucedieron uno tras otro. Para hacer frente a la situación, las Fuerzas Aéreas de Marruecos aumentaron significativamente en personal y en número de aparatos jugando un papel fundamental en las operaciones. Todas ellas son dignas de recuerdo pero sólo unas pocas caben en este artículo.

Durante las operaciones en Beni Ulixek en junio de 1922, el capitán José García de la Peña y el teniente José Florencio Perera fueron capturados cuando el "Bristol" que tripulaban cayó en territorio controlado por los insurrectos. Los dos aviadores fueron trasladados a Axdir donde estaban otros prisioneros españoles, entre ellos el general Navarro y el teniente observador Manuel Martínez Vivanco, que había organizado la defensa del aeródromo de Zeluán. Los capitanes Rafael Llorente y Mariano Barberán¹⁹, piloto y observador respectivamente, aterrizaron dos días después con su "Bristol" en las proximidades del avión derribado²⁰ colocándose junto a sus restos y tras fotografiarlos volvieron a Tauima sin novedad. La situación en Melilla seguía siendo tensa pues se preveía un ataque a Tizi Asa. El 28 de mayo de 1923 el capitán observador Barberán, jefe de la Primera escuadrilla de "Bristol", descubrió en los barrancos de Tarfesit detrás de Tizi Asa un gran número de insurgentes escondidos en los repliegues del terreno. Los aviones salieron de Tauima y la delicada situación pudo superarse temporalmente aunque lamentándose la pérdida de una tripulación. Meses más tarde, en julio de 1924, Barberán fue gravemente herido cuando como piloto participaba en el aprovisionamiento de Coba Darsa. Su observador entonces era el capitán Ruiz de Alda.

Abd el Krim continuó en 1924 con sus agresiones en la parte oriental del Protectorado. En la zona occidental, mientras El Rausini estaba envejecido y poco activo, surgió un seguidor de Abd el Krim llamado El Jeriro (otras veces El Heriro) que se dedicaba a atacar las posiciones españolas del Lau, entre Xauen y el mar, como eran Coba Darsa y Solano. Llegó un momento en que casi todas nuestras posiciones del Lau se encontraban en una situación delicada. El 21 de agosto de 1924 el cabo piloto José María Gómez del Barco ganó una Laureada de San Fernando por su heroicidad en el abastecimiento a Solano.

El 2 de septiembre de 1924 llegó como refuerzo a la zona de Tetuán el Grupo "Rolls" mandado por el capitán José Carrillo Durán y dotado de aviones "DH.4". Sólo dos días después de llegar a Tetuán mataron a su excelente observador el capitán Ángel Orduna López y tras él otros cinco aviadores del Grupo "Rolls" murieron en acto de servicio en un plazo de cinco días. El día 28 de septiembre murió también el heroico jefe del Grupo Carrillo que fue gravemente herido antes de empezar a bombardear y su avión cayó al suelo explotando las bombas con el impacto. Honor y gloria al Grupo "Rolls".

El 25 de septiembre de 1924 se trasladó desde Melilla al aeródromo de Larache la escuadrilla "De Havilland DH.9" reforzada por "Bristol" blindados. En la mañana siguiente el capitán observador Ramón Ochando Serrano, que volaba en un "DH.9" con el teniente piloto Alejandro Gómez Spencer, fue gravemente herido al abastecer la posición García Acero. Pese a sus graves heridas, el capitán Ochando terminó la misión, muriendo el 12 de octubre en el hospital como consecuencia de las mismas. Se le concedió la Cruz Laureada de San Fernando.

El teniente observador Antonio Nombela Tomasich ganó la Cruz Laureada el 9 de octubre de 1925 por su actuación heroica en un abastecimiento. El teniente Nombela destinado en el Grupo de "Breguet XIX" desplegado en Sania Ramel (Tetuán) recibió la orden de aprovisionar Cudia Tahar con el "Breguet XIX" nº 12 y bombardear con él los grupos enemigos que cercaban la posición. La misión se realizaba en malas condiciones meteorológicas y con escasa visibilidad lo que obligaba a volar muy bajo para mejor aprovisionar la posición. El teniente recibió un balazo que le produjo una grave herida y la pérdida momentánea del conoci-





Primer curso de Observador con fase en Los Alcázares. 1925.

to. Vuelto en sí pidió al piloto capitán Gallego Suárez-Somonte continuar con la misión por quedar víveres y bombas por arrojar. Cumplida la misión, los defensores de Cudia Tahar pudieron prolongar su extraordinaria resistencia y el avión aterrizó en Sania Ramel con un casi moribundo Nombela.

LOS GRANDES VUELOS Y EL FIN DE UNA ÉPOCA

Los aviadores derrocharon valor, dedicación y heroísmo en Marruecos. Pilotos y observadores formaban un fraternal equipo que hacía posible el cumplimiento de las misiones más difíciles. Las acciones reseñadas anteriormente son sólo una muestra de las innumerables acciones en las que participaron. Algunas fueron reconocidas con la más preciada recompensa al valor frente al enemigo y con otras condecoraciones. Sin embargo, todas las misiones encerraban gran riesgo y se realizaban en muchos casos en condiciones extremas. Los campos de vuelo a menudo no reunían las condiciones adecuadas y los aparatos utilizados no siempre eran del último modelo. Por otra parte, la necesidad en la mayoría de las misiones de volar bajo sobre un terreno abrupto obligaba a un esfuerzo extraordinario de pilotos y observadores y aumentaba el riesgo del vuelo y la probabilidad de ser alcanzados por los disparos de un enemigo cada vez más avezado en el ataque a nuestros aviones.

Los aviadores españoles habían adquirido en el norte de África una gran preparación. Acercándose el fin de la campaña, pilotos y observadores estaban deseos-

Los observadores de aeroplano participaron de forma muy activa en la mayoría de los grandes vuelos realizados por los aviadores españoles en el periodo comprendido desde 1925 a 1934. Sin olvidar el vuelo de tres "Breguet XIV" y un "Dornier Wal" que llegan a Canarias el 17 de enero de 1924, el primer gran vuelo que se conoce mejor es el del "Plus Ultra". Es bien sabido que el capitán Barberán participó en la redacción de la Memoria del vuelo y que sus conocimientos de radiogoniometría fueron esenciales para la redacción de esa Memoria. En efecto, en su parte final se indicaba que se usaría durante la travesía navegación a la estima, astronómica y radiogoniométrica. En la Memoria se señalan los equipos a utilizar y las posibilidades de captar estaciones radio en las distintas etapas del vuelo. Barberán y Franco habían trabajado en Melilla en el verano de 1925 en la definición de la instalación radiogoniométrica de a bordo. El capitán Barberán tuvo un incidente con otro capitán. Fue arrestado y causó temporalmente baja en Aviación en septiembre de ese año. El comandante Franco se encontró sin el observador más indicado cuando el hidroavión estaba casi listo para el vuelo. Para sustituir a Barberán eligió al capitán Julio Ruiz de Alda Miguélez que era observador desde 1922 y al que el proyecto del gran vuelo le había atraído desde el principio. Ruiz de Alda se ofreció como compañero de vuelo y aunque no era radiotelegrafista se entrenó y aprendió el manejo de todos los equipos. El radiogoniómetro funcionó perfectamente desde la primera etapa como pudo comprobar Barberán²¹ en Las Palmas. Los medios de navegación demostraron ser los adecuados siendo el primer vuelo de gran distancia en que se usó el radiogoniómetro.

Las tripulaciones de la Patrulla Atlántida contaban con un observador en cada avión. Los observadores de los hidroaviones Valencia, Cataluña y Andalucía fueron respectivamente los capitanes Teodoro Vives Camino, Cipriano Grande Fernández Bazán y Antonio Cañete Heredia. Bajo el mando del Comandante Rafael Llorente, la Patrulla unió Melilla con los territorios españoles en Guinea Ecuatorial volando un total 15.047 Km en 9 etapas a la ida y 12 a la vuelta entre los días 10 de diciembre del 1926 y el 26 de febrero de 1927. Alguno de los aviones de la Patrulla realizó kilómetros adicionales como fue el caso de la Cataluña. Los "Dornier Wal" utilizados estaban desplegados en Mar Chica y eran hidros que habían participado en numerosas operaciones en Marruecos. Un aparato no llevaba radio por llevar equipo fotográfico muy pesado y pese a ello fue posible aceptar ese riesgo porque durante todo el trayecto se pensaba navegar en formación, cosa que se consiguió en casi todas las etapas.

Uno de los grandes vuelos mejor preparados fue el que realizaron los capitanes Francisco Iglesias Brage e Ignacio Jiménez Martín. El capitán Iglesias fue el observador que llevaría la navegación en un "Breguet XIX" que era un magnífico avión como había probado el capitán Jiménez en sus plusmarcas nacionales de distancia de 28 de agosto de 1925. Sin entrar en otros apasionantes detalles de las vicisitudes ocurridas en las fechas previas, el día 30 de octubre de 1926 el nuevo avión "Breguet XIX Gran Raid" núm. 72 fue bautizado Jesús del Gran Poder. Por diversas circunstancias el primer vuelo de larga distancia del Jesús del Gran Poder se realizó hacia Oriente saliendo el 29 de mayo de 1928 y tras volar 28 horas y recorrer 5.100 Km llegaron a Nassiryha, lugar situado entre Bagdad y Basora. Nuestros aviadores permanecieron en un campo de la RAF a la espera de unas válvulas hasta el 11 de septiembre en que emprendieron viaje de regreso en dos etapas. Durante los meses necesarios para la revisión a fondo del avión, Iglesias preparó el nuevo itinerario y los cálculos de navegación astronómica. Iglesias también se formó como piloto en ese tiempo y practicó muchas horas con el sextante que sería un instrumento fundamental en el próximo vuelo. Por fin llegó el momento de la partida a las 17 horas 35 minutos del día 24 de marzo de 1928. El resto es bien conocido y sólo mencionaremos que para reducir peso no se llevaba a bordo ni equipo de radio (transmisor-receptor) ni goniómetro y la navegación fue a la estima y astronómica. Durante los meses anteriores al vuelo, el capitán observador Iglesias se había hecho un experto en uso de sextante. En la primera etapa llegaron a Bahía habiendo permanecido en el aire cuarenta y cuatro horas y recorrido 6.550 Km. Sin comentarios.

Todos los grandes vuelos y también los vuelos buscando récord de la época tuvieron una preparación exhaustiva. Baste recordar el detalle que el teniente Carlos de Haya González y el capitán Cipriano Rodríguez Díaz, piloto y observador respectivamente, pusieron en la preparación de sus tres vuelos para conseguir tres plusmarcas. El capitán Rodríguez, que también era piloto, actuó como observador y además de calcular con precisión las distancias geográficas de los circuitos elegidos previamente aseguró el paso por los puntos marcados. Los vuelos se realizaron en un avión "Breguet XIX" con motor Hispano-Suiza de 600 HP y se lograron las plusmarcas siguientes:

Velocidad sobre 5000 Km. Sobre circuito Sevilla-Utrera-Carmona los días 7 y 8 de octubre de 1930 a 208,152 kilómetros por hora.

Velocidad sobre 2000 Km. Con carga útil de 500 kilos. Aeródromo de Tablada (Sevilla) el día 11 de octubre de 1930 a 220,428 kilómetros por hora.





Curso de Observador en Cuatro Vientos. Enero de 1928.

Velocidad sobre 2000 Km. Sin carga a 220,428 kilómetros por hora.

Al final del periodo considerado, la Aviación militar y con ella los observadores participaron en la ocupación de Iñuri en la primavera de 1934 y contribuyeron a sofocar la revolución de Asturias de octubre de 1934.

A lo largo del artículo hemos podido ver algunos ejemplos de la integración de los observadores en la actividad operativa de la Aerostación y de la Aviación militar desde sus comienzos. En las operaciones realizadas en Marruecos durante más de quince años los observadores fueron combatientes distinguidos y en muchas ocasiones heroicos. El equipo formado por piloto y observador demostró su eficacia en el combate y su capacidad para trabajar unidos. En los grandes vuelos los observadores desempeñaron un papel relevante no sólo en su realización sino también en su preparación. En algunos casos excelentes pilotos no dudaron en asumir las tareas del observador para las cuales estaban bien preparados en la mayoría de los casos por haber realizado el curso correspondiente. Además del trabajo diario en equipo de pilotos y observadores durante los planes de Instrucción y en maniobras y ejercicios, existía también una excelente colaboración fuera de las actividades regulares del servicio. Un buen ejemplo fueron los concursos de patrullas militares de Aviación²² organizados a partir de 1932 por la recién nacida Revista de Aeronáutica. Se celebraron cuatro concursos, el primero en 1932 y el último en 1935. En los cuatro participaron patrullas de Reconocimiento y en los tres últimos también patrullas de Caza. Sin entrar en detalles, se puede decir que los observadores eran elementos esenciales de las patrullas de Reconocimiento y que además de los premios a las patrullas mejor clasificadas, hubo premios reservados al mejor observador y al observador que obtuviese la mejor fotografía al menos en el primer concurso. Por razones de muy diversa índole la figura del observador fue difuminándose en la Aviación española. Espero poder encontrar algunas

explicaciones a esa nueva situación y contarlas en un próximo artículo sobre observadores.

APRENDIENDO A DOMINAR EL AIRE

Desde los primeros pasos en España de la Aeronáutica militar, se dio gran importancia a la formación adecuada de los que iban a tripular los recién llegados globos. En los comienzos tanto de la Aerostación como de la Aviación los primeros aerosteros y aviadores adquirieron sus conocimientos sobre pilotaje de una manera informal mediante un aprendizaje casi autodidacta pues sólo se podía contar con la guía de alguno de los pocos pioneros. Para añadir mayor dificultad, los primeros aparatos eran artilugios carentes de seguridad y sin manuales de vuelo. El estudio detallado de la formación de esos precursores se escapa de los límites de este artículo. Animo a los amantes de la historia de la Aeronáutica a continuar las investigaciones existentes sobre las apasionantes vicisitudes del aprendizaje de los que pusieron su ilusión en elevarse del suelo y muchas veces sacrificaron sus vidas en aras de esa ilusión.

Desde los tiempos en que el servicio de Aerostación militar estaba encuadrado en la 4ª Compañía del Batallón de Telégrafos, la instrucción era una prioridad que pudo materializarse con la llegada en 1889 del equipo Yon. Los primeros aerosteros españoles adquirieron un gran dominio de sus globos en los siguientes meses. Tras la creación del Servicio de Aerostación en 1896 y su establecimiento en Guadalajara se normalizó la formación de los aerosteros realizándose desde 1901 hasta 1906 una Escuela Práctica por año. Aunque los ejercicios de corrección de tiro ya se habían realizado en los meses de constitución de la Unidad, es en 1901 cuando se ejecutó por primera vez un Plan de Instrucción completo. Terminado el periodo de Instrucción y Prácticas con ascensiones de globos cautivos, se inició en junio de 1901 la práctica de ascensiones libres con un programa preparado y aprobado por la Jefatura del Servicio. Ese año se realizaron más de 80 ascensiones siguiendo un programa de prácticas en misiones de reconocimiento y orientación. También se hicieron tres marchas transportando el globo inflado y elevado con las dificultades que es fácil imaginar. Las escuelas prácticas tenían por objetivo principal la formación de observadores de globo cautivo.

La Unidad de globos participó en las maniobras que tuvieron lugar en La Mancha, Carabanchel y Galicia los años 1904, 1905 y 1907. Los oficiales aerosteros aprovecharon la oportunidad para mejorar su instrucción y explicar a sus compañeros la disponibilidad del servicio de Aerostación para todas las unidades del Ejército tanto en paz como en guerra. De esa forma se completaba el mensaje dado por la disposición que había abierto los cursos de Observador a todos los oficiales del Ejército e incluso de la Marina. En la disposición se señalaba también la necesidad de que, dado el constante progreso de la Aerostación, los jefes y oficiales que habían adquirido la especialidad renovasen periódicamente sus conocimientos de la misma.

Por Real Orden de 8 de marzo de 1911, se nombró al capitán Kindelán “encargado” del aeródromo de Cuatro Vientos y se destinaron al mismo los primeros alumnos de la Escuela de Pilotos, todos ellos pilotos de globo libre pertenecientes al Cuerpo de Ingenieros, que constituyeron la Primera Promoción. Al año siguiente se convocaron dos cursos (Segunda y Tercera Promoción) de pilotaje de avión para oficiales de todas las armas. Los designados para el curso se incorporaron a Guadalajara para comenzar sus prácticas aeronáuticas como observadores de globo trasladándose al finalizar éstas a Cuatro Vientos para iniciar las clases de pilotaje de avión.

En el Apéndice núm. 1 del mencionado anteriormente Reglamento para el Servicio de Aeronáutica militar de 16 de abril de 1913, se indicaban los distintos títulos reconocidos en la Aeronáutica militar española: *pilotos de esférico, pilotos de dirigibles, mecánicos de dirigible, pilotos de aeroplano y observadores de aeroplano*. El Apartado E²³ del citado Apéndice del mencionado Reglamento está dedicado a los Observadores de Aeroplano y dice en el primer punto: “*Se procurará que los oficiales pilotos de aeroplano sean, a la vez, observadores, pero convendrá, además, disponer de un número suficiente de oficiales observadores aunque no sean pilotos*”. En el mismo Apartado se indican las condiciones necesarias para obtener el título y el examen “*que sólo sufrirán los oficiales que previamente hayan demostrado poseer las condiciones enumeradas*”. En el Apéndice núm. 3 del Reglamento dedicado a los emblemas, se indica que los observadores llevarían solamente el emblema de la Aeronáutica militar.

OBSERVADORES, CURSOS Y TÍTULOS

El día 1 de mayo de 1913 fueron destinados a Cuatro Vientos para comenzar las prácticas como observadores 20 oficiales de los cuales 15 eran del Ejército





Curso de Observador en Los Alcázares. 15 de abril de 1931.

(dos de ellos de Estado Mayor), 1 de la Guardia Civil y 5 pertenecían a la Marina. Terminadas las clases teóricas y las prácticas de observación con ascensiones de globo libre durante veinte días, los alumnos volvieron a sus unidades. El 1 de septiembre fueron llamados de nuevo, para formar parte de la Cuarta Promoción, los alumnos del curso de pilotos que iba a comenzar en Alcalá y Cuatro Vientos. Sin embargo, algunos no se pudieron incorporar al curso por haber sido destinados como observadores, al terminar esa fase de la enseñanza, a la escuadrilla que estaba destacada en Marruecos.

En aquellos años hubo varios intentos privados de crear Escuelas de Pilotos que tuvieron poco éxito. La Escuela Nacional de Getafe inaugurada el 20 de septiembre de 1913 bajo los auspicios del Ministerio de Fomento fue un intento no muy duradero de crear una escuela de Aviación Civil siguiendo el modelo de Cuatro Vientos. No obstante fue muy notable el número de civiles que se interesaban por los temas aeronáuticos y por el diseño de aeroplanos. Uno de ellos fue el ingeniero Sr. La Cierva que ya en el año 1914 proyectó y construyó un monoplano. Años más tarde el Sr. La Cierva alcanzaría renombre universal por su invento del Autogiro. El empeño de hombres como La Cierva hizo que la industria aeronáutica fuese poco a poco implantándose en España alcanzando niveles de calidad muy altos especialmente en la fabricación de motores de Aviación.



Por Real Decreto de 13 de agosto de 1915 fue llamada una nueva Promoción de pilotos que debería seguir un "Plan de Enseñanza" diseñado por el coronel Vives, plan que iba a regir también en cursos sucesivos. Los alumnos de esa Quinta Promoción, como los de las que la precedieron, se incorporaron a la Escuela de Observadores en Cuatro Vientos para seguir el curso de Aerostación. En ese curso se hacían ascensiones en globo cautivo para hacer prácticas de lectura de planos, realización de croquis y fotografía para pasar a ascensiones en globo libre con ejercicios de navegación y otras prácticas. Posteriormente se comenzaron en Cuatro Vientos las prácticas con aviones teniendo los primeros vuelos la finalidad de resolver en vuelo los problemas planteados en las clases teóricas del curso de Observador. Los alumnos pasaron después al aeródromo de Alcalá de Henares donde realizaron las prácticas de pilotaje a cuya finalización fueron destinados como pilotos y observadores a distintas unidades aéreas en los primeros meses de 1916. En agosto de ese año se convocaron 20 plazas para el curso de oficiales aspirantes a pilotos y 30 para el curso de oficiales aspirantes a observadores formando la Sexta Promoción. Con fecha 15 de septiembre de 1917 se convocó a los oficiales para seguir un curso de pilotos que constituyeron la Séptima Promoción. En el mes de febrero de 1918, el general Rodríguez Mourelo, entonces Director de la Aeronáutica, ordenó la convocatoria del primer curso de pilotos para soldados, cabos y sargentos que se realizó en la Base de Alcalá de Henares. Por Orden Circular de 14 de febrero de 1918, se convocaron a los oficiales aspirantes que figuraban en las dos relaciones que constituían la Octava Promoción para que asistiesen a la segunda parte del curso de pilotos. Los de la segunda relación estaban realizando el curso de aspirantes a observadores de aeroplano.

Desde 1913 hasta 1936, la Aeronáutica militar cambió su organización varias veces y su jefe tuvo diversas denominaciones y distintos empleos hasta el comienzo de la Guerra Civil. Mientras tanto los cursos de Observador de aeroplano se realizaron primero en Guadalajara y desde 1921 en la Escuela de Observadores de



Curso de Observador en Cuatro Vientos, 1933, con Barberán, Lacalle y Laviña.

Cuatro Vientos con periodos de prácticas en Los Alcázares a partir de 1922. Después de la Guerra Civil, la Escuela se trasladó a la Base Aérea de Málaga, donde se realizaron también otro tipo de cursos. Los últimos cursos de Observador se realizaron en la Academia General del Aire²⁴.

El Real Decreto publicado el 18 de septiembre de 1920 se articulaba en cinco partes: Organización, Instrucción de pilotos, Instrucción de observadores, Situaciones y Emblemas. En el decreto se señalaba que el personal de la Aviación militar quedaría constituido con las siguientes clases:

“Pilotos aviadores oficiales

Oficiales observadores

Pilotos aviadores de tropa

Tendrá, además, afecto el personal administrativo y pericial necesario para el mejor desempeño de los cometidos que a aquellos se encomienden y del que atañe a la construcción, entretenimiento y reparación de los aeroplanos y motores y a la fotografía”.

Para la instrucción del personal existirían escuelas de pilotaje y de observadores así como de mecánicos y de operadores fotógrafos. Para la instrucción de observadores se creaba una sola Escuela de Observadores en Madrid o en sus inmediaciones. En el apartado dedicado a los emblemas se creaba el de observador de aeroplano consistente en una estrella dorada de cinco puntas, inscrita en el círculo rojo central del emblema de Aeronáutica militar²⁵.

En 1920 una Real Orden de 31 de enero convocó a un centenar de oficiales para realizar cursos de Aviación con la Décima Promoción. Coincidiendo prácticamente con la fecha de incorporación de los oficiales convocados en la mencionada orden, se convocó en el Diario Oficial núm. 55, de 9 marzo de 1920 a una nueva promoción formada por trece oficiales del Ejército y uno de la Marina para realizar el curso de Observador con la Once Promoción. Pocos meses más tarde, el 2 de septiembre de 1920 se dispuso por Orden Circular la incorporación al aeródromo de Cuatro Vientos de los oficiales asistentes al curso de Observador con la Doce Promoción. Por otra circular de 18 de enero de 1921 se hizo lo mismo con los asistentes a un nuevo curso de Observador con la Trece Promoción. Es de destacar la oportunidad de esas convocatorias que consiguieron aumentar de forma muy considerable el número de pilotos y observadores de la Aviación militar en unos momentos muy difíciles de la campaña en Marruecos.

En este punto parece oportuno detenerse en el plan de estudios de esos cursos de Observador. En la parte teórica de los cursos se impartían clases de navegación, bombardeo, cooperación con el Ejército -especialmente corrección de tiro artillero- y en muchos casos fotografía y planimetría. En las clases prácticas en vuelo se identificaban objetivos, se hacía tiro aire-aire y se hacía bombardeo, generalmente en el mar, contra blancos fijos y móviles. Para las clases de tropa se creó la Escuela de Tiro y Bombardeo²⁶ que como su nombre indica formaba a ese personal para desempeñar funciones de tirador y bombardero a bordo de los aviones. Durante años se siguió el programa indicado que se consideraba suficiente para cumplir las funciones de Observador en la llamada guerra de África. La Escuela de Observadores tomó nuevo impulso bajo la dirección del comandante de Estado Mayor Luis Gonzalo Victoria²⁷ y en ese año y los dos siguientes se convocaron dos cursos anualmente. La segunda promoción del año 1921 fue la primera en completar la instrucción recibida en Cuatro Vientos con prácticas de tiro y bombardeo en Los Alcázares. Nada más terminar el curso, los oficiales eran destinados como observadores en prácticas a las escuadrillas destacadas en Marruecos prestando la mayoría de ellos un servicio excelente. El comandante Gonzalo continuó como Director hasta 1922 en que fue relevado por el también comandante de Estado Mayor José Aymat Mareca. El comandante Gonzalo se hizo cargo de nuevo de la Dirección de la Escuela en 1923 siguiendo al frente de la misma hasta 1926. En 1924 se hicieron observadores los jefes que hacían el curso para mando que comenzó el año anterior. Siete de ellos desempeñarían más tarde destinos en Aviación. La Escuela contaba en Cuatro Vientos con aviones “Bristol F2B” -bombardeo y tiro-, “Spad 13” -caza- y para remolque de bancos el “DH.6”. En Los Alcázares contaban los siguientes hidroaviones: “FBA” tipo H, el “Macchi M.7”, el “Macchi M.9” y los bombarderos “Savoia”.

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. La segunda fase se haría en Los Alcázares aplicando los conocimientos teóricos a las prácticas de tiro y bombardeo. La Escuela de Observadores adquirió un gran prestigio y en ella, además de la primera parte del curso de Observador, se realizaron diferentes cursos de Aplicación de las armas del Ejército. El capitán Mariano Barberán Tros de Ilarduya fue Director de la Escuela de 1928 a 1930. En ella realizó una labor encomiable dando al curso de Observador un carácter científico y consiguiendo que los alumnos recibiesen las enseñanzas de navegación más completas de la época. Durante esos años se convocaron cuatro promociones de oficiales aviadores cuya instrucción comenzaba con el curso de Observador en Cuatro Vientos y Los Alcázares. En ese periodo muchos pilotos veteranos se hicieron observadores por ser necesario para continuar en la Escala. La Escuela de Observadores de Cuatro Vientos y la de Tiro y Bombardeo de Los Alcázares siguieron funcionando durante la República y al final de 1934 estaban dotados de aviones "Breguet XIX" que ya empezaba a ser un modelo algo veterano pero continuaba siendo un gran avión.

Tras la fracasada revuelta del 15 de diciembre de 1930 en Cuatro Vientos, se suprimieron por un Real Decreto de 8 de enero de 1931 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 si bien otras permanecieron incluso durante la República. El 15 de abril de 1931 se nombra al comandante Ramón Franco jefe de la Aeronáutica militar. El comandante Pastor es nombrado jefe de la Aviación en abril de 1931. El 13 de mayo 1931 se reestableció la Jefatura Superior de Aeronáutica siendo Ramón Franco nombrado para ocupar el puesto. Otros cambios se produjeron poco después cuando el 26 de junio de 1931 el Jefe de la Aviación militar pasó a depender directamente del Ministro de la Guerra, se suprimió la Aeronáutica militar y la Aerostación volvió a Ingenieros. Por Orden Circular de 11 de julio de 1931 se creó un nuevo uniforme de la Aviación de color azul y corte similar al de la Marina pero con las divisas del Ejército. El 13 de octubre de 1934 se nombra jefe de la Aviación militar al comandante Sáenz de Buruaga. Los cambios mencionados en las anteriores líneas no alteraron significativamente 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.

La creación de la Aeronáutica Naval por Real Decreto de 1917 ocurrió en un momento difícil que obligó a la Marina a esperar hasta el año 1920 para iniciar realmente la actividad de la nueva rama de la Marina. La Aeronáutica Naval ha desarrollado una importante actividad en las distintas etapas de su historia. La primera etapa como Aeronáutica Naval 1917-1939, la segunda etapa como Aeronáutica Naval 1940-1954 y la tercera como Arma Aérea desde 1954. La Aeronáutica Naval ha contado entre sus oficiales con aviadores formados en distintas escuelas²⁸ y preparados para volar tanto en globos y dirigibles como en aviones y helicópteros. Entre los cursos relacionados con el curso de Observador -además de los de piloto de distintos tipos de aeronaves- en que han participado oficiales de la Marina figuran los de: Observador de globo, Observador de aeroplano, Observador Aerostero, Aerostación, Observador naval, Artillero de bombardeo aeronaval, Observador de Aviación, Tacco-navegante (EE.UU.), Tacco-navegante (Francia), Tacco-navegante, Controlador de Interceptación (CI del EA), Operaciones aeronavales (OAn) y (CTAM) Controlador táctico de aviones en la mar. Un análisis del contenido de los cursos relacionados a lo largo del tiempo, pone de relieve la voluntad de actualizar la formación en las funciones relacionadas tradicionalmente con los observadores de acuerdo con las necesidades operativas de cada momento.

FUENTES CONSULTADAS Y BIBLIOGRAFÍA

- Archivo Histórico del Ejército del Aire
- Biblioteca Central del Ejército del Aire
- Hemeroteca Municipal de Madrid
- de la Guardia, Rafael. *Crónica de la Aeronáutica naval española*. Madrid, diciembre de 2002.
- 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.



Foto ADAR



NOTAS

¹Se trataba de los alumnos de la 17ª Promoción que habían ingresado el 24 de julio de 1961 en la AGA como cadetes del Arma de Aviación, Servicio de Vuelo.

²El 5 de julio de 1783 se elevó en una plaza de la ciudad francesa de Annonay un globo de papel construido por los hermanos Esteban y José Montgolfier. El globo alcanzó unos 2.000 metros de altura y permaneció mucho tiempo en el aire.

³Luis Bernardo Guyton de Morveau, magistrado y químico francés (Dijon 1737-Paris 1816), efectuó la licuefacción del amoniaco. Junto a Lavoisier y otros puso los fundamentos de la nomenclatura química moderna. Fue miembro de la Asamblea legislativa y de la Convención nacional y organizó el primer servicio de Aerostación militar.

⁴Juan Bautista Jourdan, mariscal de Francia (Limoges 1762-Paris 1833), general desde 1793. Se distinguió en la campaña de Bélgica y aunque en un principio se opuso a Napoleón, éste le nombró mariscal y jefe del Estado Mayor de José Bonaparte en España. Más tarde sirvió a Luis XVIII que le hizo conde.

⁵La primera batalla de Abukir tuvo lugar el 1 de agosto de 1798. En ella la escuadra francesa del almirante Brueys fue destruida por la de Nelson.

⁶La maquinaria necesaria entonces para producir el hidrógeno de los globos y otros arneses constituían una impedimenta muy pesada que para Napoleón era un obstáculo para desarrollar su estrategia basada en la movilidad y en la sorpresa.

⁷Se cita la siguiente frase del tirano: "Las dificultades de inflar los globos y transportarlos, es un trabajo muy perturbador". Sin embargo, el incidente ocurrido a un globo durante los actos de su coronación como emperador (recogido en el libro Navegación aérea de Lecornu) parece ser el origen de la antipatía de Napoleón por la Aerostación.

⁸Se trata de todo el equipo necesario para transportar e inflar los globos, fabricado en los talleres del Sr. Yon en Paris.

⁹Eficacia basada en una única unidad con una sola técnica, una única moral y un único presupuesto.

¹⁰Don Leonardo Torres Quevedo, ingeniero y matemático español (Santa Cruz de Iguña 1882-Madrid 1936) fue autor de varios inventos importantes en el campo de la Aeronáutica y la Automática. Se creó para él en 1904 el Centro de ensayos de Aeronáutica y tres años más tarde el Laboratorio de Mecánica aplicada. Entre 1902 y 1909 inventó y patentó un dirigible trilobulado. Diseño (1914 a 1916) el teleférico, aún en servicio, de las Cataratas del Niágara.

¹¹Los croquis preparados tras las observaciones de los capitanes Gordejuela y Herrera son una excelente muestra del fruto del trabajo en campaña de aquellos primeros observadores.

¹²El contenido del Reglamento se comenta en "OBSERVADORES, CURSOS Y TÍTULOS"

¹³Durante su avance nuestras tropas tuvieron que contemplar los cuerpos terriblemente mutilados de los soldados españoles que habían sido masacrados por los insurrectos.

¹⁴Los motores "Rolls" eran potentes y fiables dando nombre al Grupo "Rolls" de Melilla dotado de "DH.4".

¹⁵El aeródromo de Zeluán estuvo mandado desde 1918 por el capitán observador Pedro González Díaz que fue sustituido en 1919 por el capitán piloto César Gómez Lucia.

¹⁶Por su heroico comportamiento en el asedio del aeródromo de Zeluán se concedió la Laureada al soldado del Servicio de Aviación militar Francisco Martínez Puche.

¹⁷El capitán de Artillería Carrillo había servido como observador los seis primeros meses de 1921 en Tetuán. Fue observador del Grupo "Rolls" desde su formación hasta 1922 siendo un ejemplo de preparación, valor y dedicación al servicio. Se hizo piloto y volvió a Melilla en 1923, muriendo en acto de servicio el 28/IX/ 1924.

¹⁸Tauima sería desde entonces el aeródromo de Melilla.

¹⁹Aunque la figura de Barberán es bien conocida, es oportuno recordar que hizo el curso de Observador en 1918-19 sirviendo varios meses en Tetuán y Melilla. Llegó a Melilla en marzo de 1922 con la Segunda escuadrilla de Bristol y llegó a mandar la Primera escuadrilla de enero a julio de 1923 por su gran valor y preparación. Se hizo piloto en 1923-1924.

²⁰Se trataba de dilucidar si era o no conveniente aterrizar en territorio enemigo para recoger a la tripulación de un avión abatido. Se puede considerar esta operación precursora de las de "Combat-SAR"

²¹El capitán Barberán había sido destinado tras el arresto al Grupo de Ingenieros de Gran Canaria.

²²Para mayor información sobre el tema véase el artículo "Concursos de patrullas militares de Aviación" del coronel Rodríguez Villena. Revista Aeroplano núm. 26. Año 2008.

²³Véase el Apartado E reproducido en el Cuadro 1.

²⁴Me propongo escribir un artículo que cubra las actividades de los observadores desde 1934.

²⁵Se modificaba el Reglamento de 1913 en el que se indicaba que los observadores llevarían solamente el emblema de la Aeronáutica

²⁶Llamada anteriormente Escuela de Combate y Bombardeo y conocida también como Escuela de Ametralladores y Bombarberos.

²⁷El segundo apellido del comandante Gonzalo aparece unas veces como Victoria y otras como Vitoria.

²⁸Escuela de Aeronáutica Naval en Barcelona y en las Escuelas de Observadores en Guadalajara, Cuatro Vientos y Los Alcázares. Después de la Guerra Civil en Albacete y Málaga. También se graduaron oficiales de la Marina en diversas escuelas en EE.UU. y Francia.