



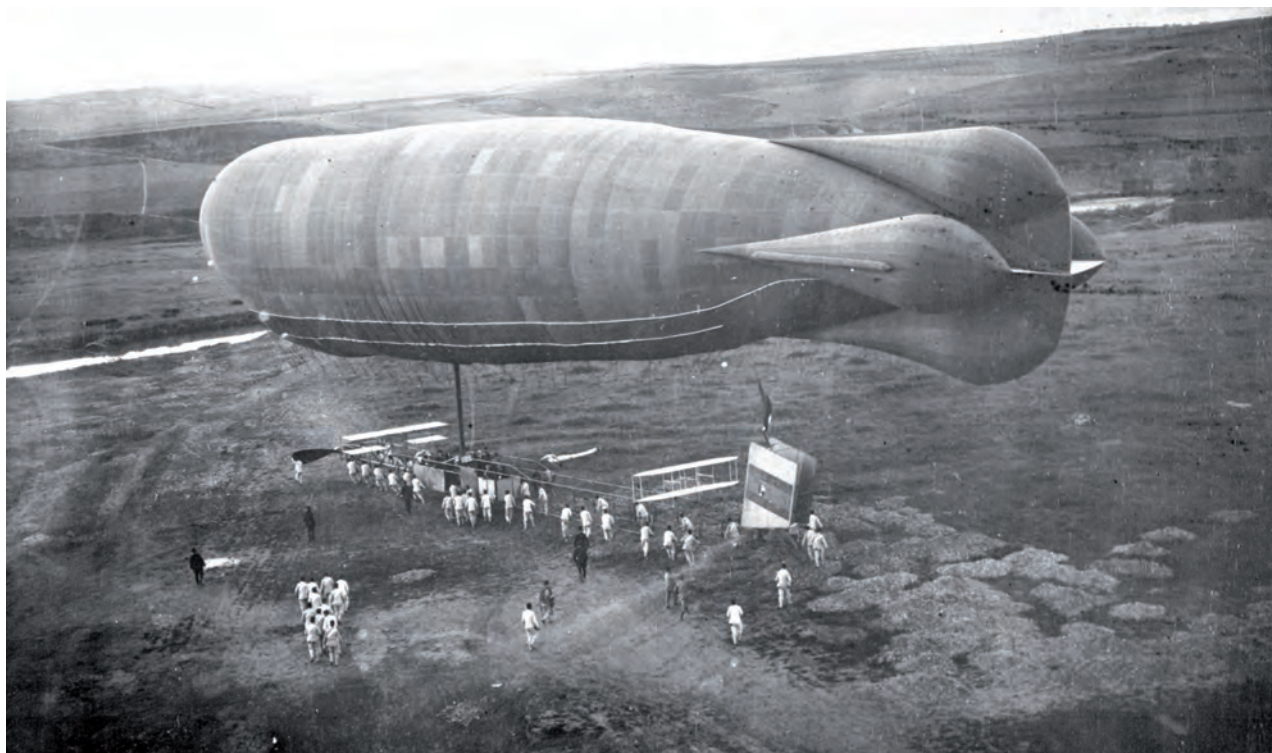
UNA NUEVA ERA, inicio de la Aeronáutica Militar

José M. Martínez Cortés
Coronel del Ejército del Aire

Mucho antes de la era de los vuelos propulsados, el hombre soñaba con el empleo de ingenios aéreos como armas para la guerra. Cuando a finales del siglo XVIII se producía el vuelo libre en globo, casi inmediatamente, se especulaba sobre su utilización en el campo de batalla. Durante el siglo XIX, diferentes instituciones militares experimentaron con aparatos más ligeros que el aire no solo para observación, sino también para ataque. Más adelante, en la época del vuelo de los hermanos Wright (1903), el mundo anticipaba la aviación militar y, aproximadamente, una década después los vuelos propulsados ya se integraban en la conducción de las operaciones militares. Como instrumentos de guerra, capaces de sobrevolar ejércitos e ignorar muchas barreras físicas de la superficie terrestre, los aeroplanos y los dirigibles removían la imaginación pública y generaban suficiente controversia como para forzar a los militares a valorar el papel que el aeroplano jugaría en conflictos futuros. Así, el desarrollo de la aviación ha ido íntimamente ligado a la innovación tecnológica, binomio que sigue plenamente vigente en nuestros días.

LOS AEROSTATOS EN ESPAÑA

La aeronáutica militar comenzó su funcionamiento en España con los aerostatos. Uno de los primeros usos del globo para la observación militar tuvo lugar en Segovia (1792) con un globo cautivo construido en el "Real Colegio de Artillería".



*El dirigible
España en
Guadalajara*

Ese mismo año se llevó a cabo una demostración en el Escorial, ante el Rey Carlos IV, realizada por oficiales y alumnos de la Academia de Artillería. Su éxito ponía de manifiesto la ventaja que suponía tener en campaña, en cualquier momento y situación, una atalaya para descubrir la disposición y evoluciones del enemigo. Aunque el soberano prometió ayuda a los artilleros para incorporar los aerostatos al Ejército, diferentes aspectos políticos relegaron el proyecto al olvido, del que no saldría hasta mucho después. Dos años después (1794) los franceses empleaban el globo en observación, por primera vez, en una operación real de guerra (batalla de Fleurus).

Fuera de nuestro territorio, los desarrollos de los principios de la aerostación se produjeron contemporáneamente con lo que acontecía en España. Durante siglos hubo tímidos intentos por alzar el vuelo, fracasando la mayor parte de ellos, y desde el siglo XVIII se comenzaba a experimentar con globos aerostáticos que lograban elevarse en el aire, aunque tenían el inconveniente de no poder ser controlados. Ese problema se superó, posteriormente, y fue en el siglo XIX cuando se construyeron los primeros dirigibles que sí permitían su control.

Los países desarrollados, sin embargo, no crearon servicios permanentes para aerostatos militares hasta casi un siglo después, tal como ocurrió en Francia en 1877. En España, la rama de aerostación militar, denominada Servicio Militar de Aerostación, fue creada a finales de 1884, para dedicarse al estudio

y tareas de observación. El comandante Pedro Vives Vich ingeniero del Ejército, responsable de sus primeros pasos, afrontó con éxito, aunque con escasez de recursos, un momento muy difícil con la independencia de Cuba y Filipinas y la guerra contra Estados Unidos.

No obstante, el empleo generalizado de los dirigibles se produjo a partir de 1900, cuando se adquirían los dos primeros globos operacionales en Alemania, creándose una unidad militar de aerostatos y comenzando sus operaciones la rama de aerostatos. En 1909, los considerados fundadores de la aviación militar española, el coronel Vives y el capitán Kindelán (más tarde piloto destacado), realizaron un viaje oficial por los principales países europeos, con el fin de evaluar las capacidades militares de los dirigibles y las del nuevo sistema, "el avión". A partir del mismo año, los aerostatos fueron desplegados en la guerra de Marruecos (1909-1927), constituyendo un apoyo muy válido para las operaciones militares como plataformas de observación, reconocimiento, diseño topográfico y corrección de artillería. Más tarde, el Servicio Militar de Aerostación fue suprimido en 1936, por lo que globos y dirigibles no llegaron a ser utilizados en la guerra civil española.

LA AVIACIÓN MILITAR

El histórico vuelo de los hermanos Wright tuvo un impacto temprano en España; los primeros pasos de la aviación en Es-

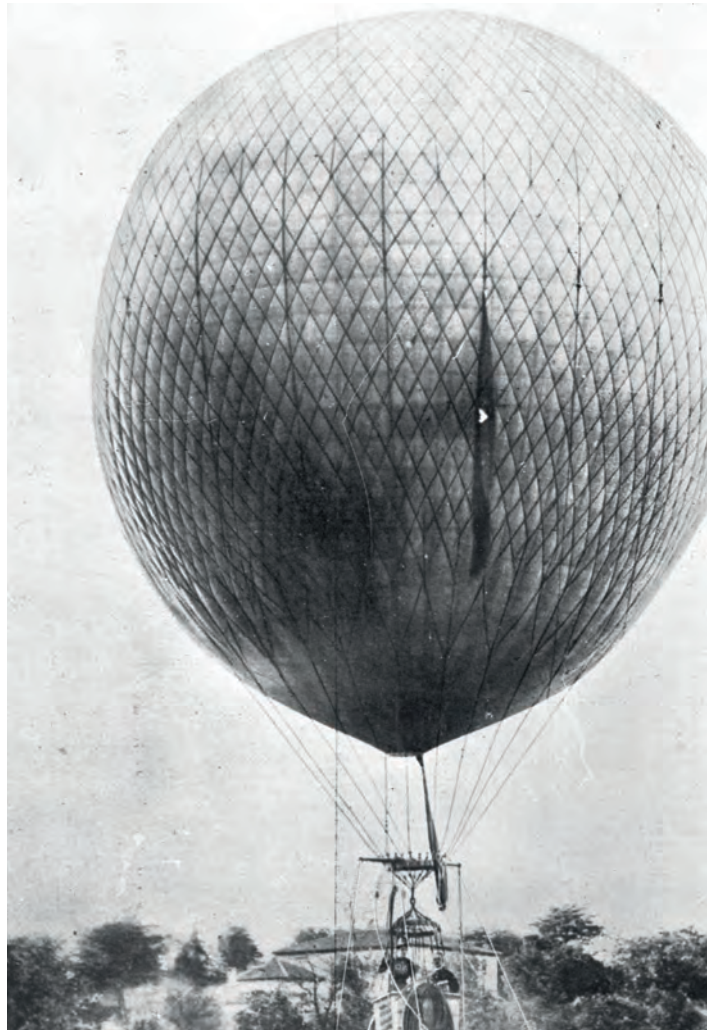
paña se producen en 1906, cuando en abril se creaba el "Real Aeroclub de España (RACE)", una institución civil para promover todo tipo de actividad de vuelo. Poco después, el coronel Vives dirigió en 1909 la expedición mencionada de ingenieros militares por Europa para conocer la nueva "máquina voladora" y asistir a los primeros vuelos de demostración que los Wright hacían en este continente, así como a otros realizados por pioneros europeos de la aviación (franceses, ingleses, alemanes e italianos). Emocionado por los contactos con sus homólogos aéreos, Vives regresó a España decidido a convencer de la necesidad de implementar el avión y de utilizarlo con fines militares. Se iniciaba una larga historia de esfuerzos para aquellos que empezaban a creer en las nuevas capacidades militares.

Vives persuadió con sus argumentos y Kindelán regresó a Francia para adquirir tres aeroplanos (dos Henry Farman y un Maurice Farman), dando paso a la construcción en Cuatro Vientos del primer aeródromo cerca de Madrid y a la creación de la primera escuela militar de aviación. La Aviación Militar española daba así sus primeros pasos el 7 de marzo de 1911 en lo que se convertiría en el Aeródromo de Cuatro Vientos (cuna de la Aviación Militar española), fecha que se contempla como el nacimiento de la Aviación Militar española. Tras la creación de la escuela, otras actividades aeronáuticas y diferentes cursos de vuelo en escuelas francesas contribuyeron a incrementar el ya elevado interés despertado por la aviación.

La necesidad de adquirir nuevos aviones y el creciente número de aviadores obligaron al gobierno a adaptar la organización creada. Así, el 28 de febrero de 1913 fue creado el Servicio de Aeronáutica Militar (SMA), bajo la rama de Ingenieros del Ejército, aunque directamente dependiente del Ministro de Defensa, fecha identificada como el nacimiento oficial de la Aviación Militar española. La orden de su creación incluía un concepto clave hacia la independencia; por primera vez, era utilizado el término "Dominio del Aire". La iniciativa y esfuerzos de Vives, Kindelán y otros comenzaba a dar sus frutos. La idea que justificaba la existencia de un nuevo ejército, independiente del Ejército y de la Armada, y su implementación, la Aviación Militar española nacía y esta se desarrollaba a la vez que lo hacían otras aviones pioneras extranjeras, solapándose, y progresivamente relegando, a globos y dirigibles como instrumento militar aéreo.

Aunque España no participó en la Primera Guerra Mundial, sí lo hacía en la guerra de Marruecos, como ya se ha señalado. A partir de 1913, una vez creado el SMA, los globos utilizados en las operaciones aéreas fueron complementados con aeroplanos, cuya influencia en la guerra fue mayor.

Por su parte, en el exterior, a principios del siglo XIX, muchos investigaron el vuelo con planeadores, máquinas capa-



ces de sustentar el vuelo controlado durante algún tiempo, y también se comenzaron a construir los primeros aeroplanos equipados con motor, pero que, incluso siendo impulsados por ayudas externas, apenas lograban despegar y recorrer unos metros. No fue hasta principios del siglo XX cuando se produjeron los primeros vuelos con éxito. El 17 de diciembre de 1903 los hermanos Wright se convierten en los primeros en realizar un vuelo en un avión controlado, aunque, también en este caso, algunos afirman que ese honor le corresponde a Alberto Santos Dumont, que realizó su vuelo el 13 de septiembre de 1906.

La Reina Regente María Cristina fue la primera persona de sangre real que realizó una ascensión en globo

LA GUERRA EN MARRUECOS (1909 - 1927)

Bajo varios tratados, Marruecos era reconocido internacionalmente como una zona de influencia franco-española con sendos protectorados que comenzó su vida administrativa en

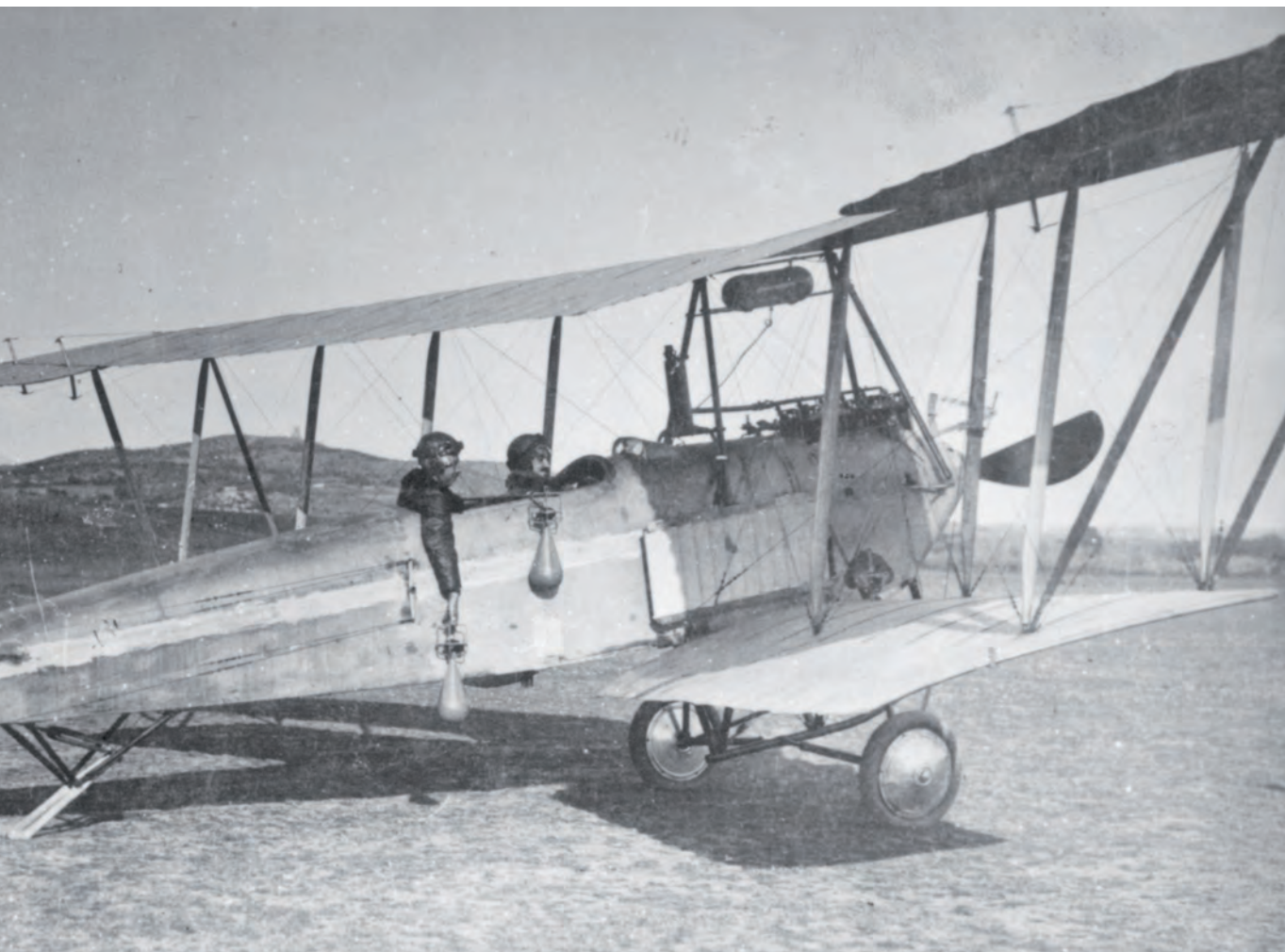


1907. Dos años más tarde, una agresión de tribus rifeñas contra trabajadores españoles en una mina, cerca de la ciudad española de Melilla, hizo que el ejército español interviniera en campañas sucesivas que se produjeron sin interrupción desde 1909 hasta 1927. La guerra de Marruecos iba a dar un gran impulso al desarrollo aeronáutico en España. La utilización de globos, con un impacto significativo en misiones de reconocimiento, observación y corrección de tiro de artillería, se vio complementada, a partir de 1913, con la utilización conjunta de aeroplanos en las operaciones aéreas, con una influencia mayor en la guerra.

Tras la creación del Servicio de Aeronáutica Militar, la actividad de la aviación en la guerra comenzaba con un primer despliegue de 12 aeroplanos (OCT.1913), bajo el mando del capitán Kindelán. En noviembre, la Escuadrilla Expedicionaria española empezaba su intervención en el conflicto, siendo la primera actuación en conflicto de una unidad militar de aviación organizada. Algo después, el 17.DIC.1913, dos oficiales

españoles, volando un biplano Lohner, realizaban el primer bombardeo aéreo planificado en la historia mundial militar, contra las tropas rifeñas, con procedimientos y material específico, bombas especialmente construidas para aviación. Así, puede afirmarse que fue en este conflicto en el que la Aviación Militar española operó, por primera vez en la historia de la aeronáutica mundial, como un ejército aéreo, de acuerdo con el concepto de "Fuerza Aérea", haciendo misiones, no de forma aislada y esporádica, sino de manera conjunta y coordinada.

Este hito histórico es, no obstante, compartido ya que el italiano Gavotti, en SEP.1911, lanzaba cuatro granadas sobre posiciones turcas en Libia, durante la guerra italo-turca, aunque sin el mencionado concepto de "Fuerza Aérea", en una acción puntual y fruto más de la improvisación que de una misión planeada. Es en esta contienda donde se forjaría el carácter específico de la aviación española, caracterizado por los arriesgados vuelos a baja altura, denominados "vuelos a la española".



Durante la I GM la actividad en las operaciones en Marruecos se mantuvo al mínimo para evitar cualquier daño a la neutralidad española en el conflicto, pero su intensidad se incrementó una vez acabó la Gran Guerra, aunque la falta de medios hizo mucho más difícil la misión de la aviación. Cabe destacar que, desde el inicio del despliegue hasta 1920, la aviación fue principalmente utilizada para apoyar a las fuerzas de superficie. Más adelante, durante 1921, cuando varias derrotas sufridas por las tropas españolas culminan con el desastre de Annual (miles de soldados españoles mueren en retirada), los aviones españoles llevaron a cabo continuos vuelos de suministro a las tropas sitiadas, bajo ataques rifeños, y de hostigamiento intensivo contra las fuerzas enemigas (una sola escuadrilla realizó 250 salidas de combate en 55 días, lanzando 2.000 bombas).

A partir de 1921, la actividad aérea alcanzó su nivel máximo, sobre todo, en respuesta a la ofensiva rifeña. En los últimos 30 días de la guerra, la aviación española realizó 2.250

horas de vuelo y lanzó casi 13.000 bombas. El impacto del éxito del desembarco de Alhucemas en 1925 y el de la actuación de la aviación en el resultado final del conflicto, demuestran claramente la importancia y el prestigio que, ya en ese momento, tenía la aviación militar.

En lo que respecta a conclusiones sobre la actuación de la aviación militar española en este conflicto, en particular en sus inicios, según escribiera el entonces comandante Jaime Montoto en un artículo de la Revista Aeroplano, "de los resultados obtenidos por la Aeronáutica española en las campañas de 1909 a 1913, puede decirse que hizo todo lo que pudo y que no se le podía pedir más". Así mismo, dado que la Aeronáutica militar de todo el mundo estaba en "mantillas", que no existía aún una doctrina de empleo en ninguna gran potencia y que en España, en los inicios de la guerra, no se tenía más experiencia de su empleo operativo que las informaciones que se hubieran podido obtener sobre las campañas de otras naciones, los resultados fueron asombrosos,

El 17.DIC.1913 dos oficiales (Caps. Barrón y Cifuentes) realizaban el primer bombardeo aéreo en la historia militar mundial, con procedimientos específicos y con bombas (Carbonit) especialmente construidas para aviación.



Aeródromo de la Aviación Militar española en Nador, norte de Marruecos.

más aún teniendo en cuenta la precariedad del material aéreo disponible.

De forma global, puede concluirse que la Aviación Militar española en esta campaña fue un protagonista clave del conflicto y que, como consecuencia del mismo, llevó a cabo una mejora forzada por la exigencia de los hechos. Voló todo tipo de misiones, desde el reconocimiento y la fotografía aérea al ametrallamiento, bombardeo y suministro por aire, con excepción de la interceptación aérea y el bombardeo estratégico, que no se llevaron a cabo por razones específicas; porque el enemigo no efectuó ninguna actividad aérea y por la falta de centros industriales o de población que atacar. No obstante, el papel más eficaz, realizado por la aviación militar española en este conflicto, fue la "cooperación con las fuerzas terrestres".

IGUERRA MUNDIAL

Desde el punto de vista militar, material y conceptual, el Poder Aéreo experimentó un impresionante, aunque progresivo, desarrollo durante la Primera Guerra Mundial (IGM), demostrando que poseía un mayor potencial para la guerra en el aire que el derivado del reconocimiento y observación y corrección de la artillería, en parte, gracias a una espiral de desarrollos tecnológicos que le permitieron ampliar tales cometidos.

Al principio de la contienda, los aviones se utilizaban para vigilar los movimientos de las Unidades terrestres, pero, a medida que los beneficios de los "ojos en el cielo" se hacían cada vez más evidentes para ambas partes, era obvio que la nueva arma permitiría tomar ventaja sobre el oponente. El enemigo tenía y podía ser derribado. Al principio esta idea se puso en práctica mediante el "intercambio de disparos con revólveres del servicio"; sin embargo, según fue mejorando la tecnología, los aviones se volvieron más maniobrables y los motores más potentes, y pronto fue posible montar ametralladoras. La era del combate aire-aire había comenzado y, por consiguiente, la lucha por controlar el nuevo dominio de actuación.

Las mejoras también significaron que las tripulaciones podían llevar más que simples granadas de mano en sus bolsillos; así, las bombas lanzadas desde el aire agregaron el componente de "ataque / bombardeo" a los roles o funciones del Poder Aéreo en la guerra. Este desarrollo tomó un giro cualitativo cuando Alemania comenzó bombardeos de largo alcance sobre Gran Bretaña y Francia, inicialmente con Zeppelines y, posteriormente, con bombarderos. Esta nueva misión, atacando centros logísticos y de producción, prefiguró una estrategia comúnmente adoptada años más tarde. Inevitablemente, los bombardeos de puertos y fábricas fueron rápidamente adoptados por todas las partes.



Aunque el número de civiles muertos por bombardeos aéreos fue reducido durante esta guerra, estas incursiones aéreas causaron, sin embargo, un terror generalizado. No obstante, en otras ocasiones, los aviones eran bienvenidos; aviones y globos fueron utilizados por los aliados (de 1915 a 1918) para lanzar propaganda sobre la Francia ocupada, Bélgica e Italia con el fin de combatir la guerra psicológica alemana. Esta propaganda fue también lanzada sobre los soldados alemanes en un intento de desmoralizarlos. La guerra total había llegado a los hogares del oponente.

El control del aire también se hizo primordial sobre las trincheras y se ha mantenido así, desde entonces, en cada conflicto. A medida que avanzaba la guerra, la táctica y la tecnología mejoraron notablemente; cada bando intentaba superar al otro, tanto en el aire como en los diseños de aeronaves, lo que fue acompañado por un crecimiento sin precedentes en la industria de la aviación. Como consecuencia de ello, a principios de 1915, se necesitaban cada vez más pilotos para volar nuevos aviones y reemplazar bajas, ya que, aunque éstas eran cuantitativamente reducidas, su proporción era, al menos, tan alta como en la infantería. Sin embargo, nunca hubo escasez de voluntarios para volar como piloto u observador (evitaba el horror de las trincheras y ofrecía una nueva manera de combatir).

Durante el conflicto hubo más de 50 diseños diferentes de aviones, con cinco generaciones tecnológicas distintas, según el historiador estadounidense Richard Hallion. Los países involucrados en la lucha produjeron más de 200.000 aviones y aún más motores, aunque en una proporción muy desigual. Al final de la guerra, las naciones aliadas producían cerca de cinco a uno, en términos de aviones, y de siete a uno, en motores, lo que producían los alemanes. En 1918, los aviones eran claramente reconocibles como descendientes directos de sus antecesores, pero habían alcanzado un elevado grado de sofisticación en el manejo y rendimiento del motor que los convertiría en una plataforma sólida para desarrollos futuros.

En el ámbito civil, a medida que se abrieron rutas de correo y se llevaron a cabo vuelos de exploración, se establecieron records en cruces transoceánicos y todo estaba listo para el despegue de la industria de la aviación comercial. Sin embargo, este impulso no se produjo en la aviación militar; la tecnología necesaria para convertir los aviones de transporte en bombarderos de largo alcance era mínima, por lo que no fue hasta más tarde cuando se produjo el desarrollo de grandes bombarderos con gran capacidad de carga, dando lugar a las polémicas campañas de bombardeos de la II GM.

De este período, podemos concluir que, al final de la I GM, ya se habían demostrado los papeles clave básicos del Poder Aéreo: control del aire, ataque, reconocimiento y transporte, roles que hoy, de forma general, siguen siendo los mismos. Al principio, con aviones extremadamente básicos, la aviación, sin base doctrinal ni suficiente autonomía, se limitó a la misión de reconocimiento y fue, progresivamente (durante 1915), afianzando sus capacidades de reconocimiento táctico del campo de batalla, fotografía aérea y enlace aire-tierra por telegrafía sin hilos. En 1916 comenzó a adquirir su verdadera dimensión con la plena especialización de misiones, técnica y doctrina, apareciendo los primeros grupos de aviación naval, de caza y bombardeo. Y es en 1917 cuando se crean las primeras Grandes Unidades Aéreas, que lucharon entre sí, y cuando aparece, aunque de forma muy rudimentaria, la cooperación aeroterrestre y la caza y bombardeo nocturnos. El último año de la contienda fue el de la consagración de la aviación como arma independiente, en lo doctrinal y en lo operativo, con la aparición de la caza de gran altura, el esbozo del futuro bombardero estratégico y el concepto de actuación en masa (en número de aeronaves), y con la plena reafirmación de la cooperación aeroterrestre, ya por entonces fundamental para lograr el éxito de las operaciones de superficie.

Por razones obvias, consecuencia directa de este rapidísimo crecimiento de la Aviación fue la súbita y progresiva potenciación de la industria aeronáutica, necesaria para afrontar la continua demanda de aviones para el frente, en cantidad y calidad. •