

75 años de
la Aviación Militar

AFRICA

EDUARDO ALVAREZ VALERA,
Coronel de Aviación

LA entrada en un archivo da sensación de frío, de algo remoto; estantes llenos de legajos marcados con números y letras que nada dicen. Al empezar a buscar en los legajos todo aquello va cobrando vida y miles y miles de documentos dan fe de sufrimientos, sacrificios, heroísmo y patriotismo a raudales. Poco a poco se olvida uno del polvo y las incomodidades y empieza a devorar documentos, hasta perder la noción del tiempo.

En uno de estos archivos, uno de los pertenecientes al Servicio Histórico Militar, se encuentran los documentos que deciden el envío en 17 de octubre de 1913, de una escuadrilla de aeroplanos a la Campaña de Marruecos. No es una decisión tomada a la ligera, sino bien meditada y ejecutada: la expedición la componen, amén de los aviones, un taller, los repuestos necesarios y dos barracones desmontables. El Coronel D. Pedro Vives Vich, Jefe de la Aeronáutica Militar, había elegido unos días antes el emplazamiento del futuro aeródromo en unos terrenos recién conquistados, en las proximidades de Tetuán, en Sanía Ramel, y en noviembre estaba la Escuadrilla Expedicionaria lista para operar.

Cuando aquellos aviadores empezaron a prestar servicios de guerra, hubo ocasiones en que "no se pudo batir el objetivo porque el techo del avión era inferior a la altura en que se hallaban los blancos". A medida que se desarrollaban las operaciones se iba creando una técnica de empleo que, más tarde, cuando los medios progresaron, se utilizó a lo largo de toda la guerra sufriendo pocas modificaciones. No hay que olvidar que España empezó a emplear la nueva arma en operaciones reales unos nueve meses antes de que estallara la Guerra Europea. Nada había escrito, todo hubo que crearlo con medios que estaban en su infancia y cuyo perfeccionamiento probó que lo creado

no era un error, sino que daba resultados muy satisfactorios. El vuelo bajo, el reconocimiento, la fotografía aérea, así como el bombardeo con verdaderas bombas de aviación y no con improvisaciones, fueron los primeros éxitos de la aviación española en la guerra.

Pero, de entre todos aquellos éxitos, quizás uno de los más señalados sea el vuelo a baja cota, en contra de lo que se hacía en los campos de batalla europeos, donde la norma general era el vuelo a alta cota. En la Guerra Europea los objetivos los constituían extensas zonas bastante llanas, densamente fortificadas y fuertemente guarnecidas, con gran concentración de armas antiaéreas y una aviación enemiga enfrente, que forzaron el empleo del avión en altura.

En Africa se daba el caso opuesto: terreno muy quebrado, cubierto de monte bajo, la gaba, y la táctica enemiga de formaciones que se movían en pequeños grupos que se iban concentrando en unidades mayores para una acción determinada y que, además, eran maestros en el aprovechamiento del terreno. La consecuencia lógica era atacar



Eduardo González Gallarza.

las concentraciones en vuelo bajo, cuando alcanzaban cierta entidad y era más fácil verlas y batirlas. Aunque el enemigo no disponía de aviación ni artillería antiaérea, su reacción, con fuego de armas ligeras, fue siempre extremadamente violento, lo que sumado a la escasa altura a que se producían los ataques aéreos y a la poca velocidad de los aviones, resultaba de una efectividad muy aceptable, para ellos naturalmente.

Los servicios de bombardeo no eran nada fáciles, dada la movilidad de las fuerzas, sumada a lo cambiante del frente. El Jefe de la 1ª Escuadrilla, Capitán González Gallarza, recibió orden de bombardear la posición de Zoco el-Sebt, hasta hacia poco ocupada por tropas españolas. El Capitán sabía que se había efectuado una rectificación en la línea del Lau y no tenía la completa seguridad de que la posición del Zoco hubiese sido evacuada y, ante la posibilidad de bombardear a las fuerzas propias, prefirió perder unos minutos y tomar tierra en Uad Lau para comprobar que la posición había sido abandonada por nuestras fuerzas y ocupada por el enemigo; así lo hizo y una vez seguro de la situación, despegó y realizó el bombardeo teniendo la certeza de no cometer un error.

Pero había bombardeos que resultaban muy caros, como es el caso del Capitán D. Ricardo Burguete; con motivo del ataque a unas concentraciones enemigas en el aduar de Jayuca, frente a Taatof, el General de la Zona cursa el siguiente parte: "... En este momento tuvo que aterrizar al pie de Taatof el aparato pilotado por el Capitán D. Ricardo Burguete, gravemente herido de dos balazos enemigos, significando a V.E. la serenidad de este aviador que, con dos balazos en el vientre, aterrizó a cubierto de la posición sin causar desperfectos en el aparato. El Capitán Burguete fue evacuado por ambulancia a Alcazarquivir. Ordeno el transporte del avión por camión a Alcazar por no haber sitio en Taatof para elevarse, saliendo un piloto para hacerse cargo del aparato".

Lo escueto del parte no refleja enteramente el heroísmo del Capitán, herido en el costado izquierdo al dar la primera pasada de bombardeo; en la segunda recibe otro balazo en el vientre, pero no por eso

deja de terminar la misión, dando una pasada de ametrallamiento. Concluido el servicio, se dirige a la posición de Taatof a cuyo pie aterriza y aún le quedan ánimos para rodar el avión y desenfilarlo de los fuegos enemigos. Este era el tercer hijo del General Burguete herido grave en esta campaña.

Pero en los servicios en que nuestros aviadores demostraron más claramente su valor y su tesón fue en los aprovisionamientos a posiciones asediadas. En esta clase de misiones nuestros aviadores fueron como en el bombardeo, precursores, pues hasta que ellos lo hicieron, a nadie se le había ocurrido este sistema de ayudar a una posición sitiada. Eran misiones especialmente duras y difíciles, por cuanto debían lanzar las cargas en varias pasadas, cada avión llevaba varios paquetes de 5 ó 6 kilos, y colocarlos en una superficie de dimensiones bastante reducidas y rodeadas de un enemigo numeroso que tiraba a un blanco que se desplazaba a velocidad relativamente baja y efectuaba siempre el mismo recorrido, la dirección del eje mayor de la posición, con objeto de asegurarse la mayor precisión en el lanzamiento. La lista de posiciones aprovisionadas es interminable: Kobba-Darsa, Sidi Ozman, Zinat, Kesil, Maraya, Kolea, Kalaa y un largo etcétera.

Con motivo del asedio de Kobba-Darsa se organizó una columna de socorro y en cierto momento el General en Jefe comunica al Jefe de la Columna: "Hoy al atardecer la escuadrilla de servicio arrojará paquetes de hielo a Kobba-Darsa. Es preciso se advierta por heliógrafo a la posición citada para que estén atentos a fin de ver si pueden recoger alguno y además para que se guarezcan convenientemente para evitar que en la caída ocasionen algún herido".

La frecuencia con que debían hacerse los servicios de aprovisionamiento condujo a que por el Estado Mayor, Aviación, las Armas y los Servicios se creara lo que ahora se llamaría una carga tipo, que era un paquete de 5 a 6 kilos de peso. Dado lo heterogéneo de los envíos se creó un código de colores para los paquetes, de manera que al mandarlo a los aeródromos para su transporte por los aviones se supiera qué se enviaba y las remesas estuvieran más acordes con las



Mariano Barberán y Tros de Iarduya.



Ricardo Burguete Reparaz.

necesidades de las posiciones, que hacían sus peticiones por medio de paneles o estaciones ópticas, si disponían de ellas.

El paquete único permitió a los servicios calcular el número de ellos que podía transportar cada avión, en función del volumen y la carga útil. Al ser todos del mismo peso simplificaron enormemente la técnica del lanzamiento de un objeto sin ningunas cualidades balísticas y la única puntería válida era el "ojímetro" y volar bajo y despacio, pues cuanto más alto se lanzaran, menos probabilidades había de colocarlos en la diana.

También se llegó a seleccionar el contenido de los paquetes buscando los alimentos más concentrados, según los que se producían en

aquellos años. Los más frecuentemente lanzados eran: jamón, embutidos, queso, frutos secos, botes de leche condensada y esterilizada, latas de sardinas, rancho en frío, carne en conserva y, por supuesto, pan y galleta. Los medicamentos eran un capítulo muy importante, aunque era frecuente la rotura de frascos y ampollas, y de botes, en el impacto, con las consiguiente pérdidas. Aún no se había inventado el suministro con paracaídas.

En los momentos de abatimiento, sufriendo los efectos del hambre y la sed, la mayor parte de los días a menos de un cuarto de ración y con unas gotas de agua, durante días, semanas, incluso meses, era una gran alegría el recibir el aprovisionamiento, sobre todo cuando se podía incluir tabaco, puros, papel de fumar..., lo mismo que suponía una tremenda decepción ver los paquetes perderse por la gaba cuando no iban bien dirigidos; tan duro debía ser que el jefe de una posición en situación muy apurada pedía se le aprovisionara "por medio de aviones blindados, que de paso podían bombardear".

En momentos de dura necesidad, en que era preciso reparar las posiciones, se enviaron por avión sacos terreros y alambre espinoso y en una ocasión, 200 sacos de cebada para el ganado del campamento del Zoco el-Jemis.

Que el aprovisionamiento a los compañeros cercados era uno de los servicios en que mayor interés ponían los aviadores lo demuestra el hecho siguiente: La situación de Kobba-Darsa fue motivo de gran actividad aérea, haciéndose numerosos aprovisionamientos y bombardeos. El parte del día 5 de marzo de 1924 dice: "Un aparato tripulado por el Piloto Capitán de Infantería D. Eduardo González Gallarza y Observador Capitán de Estado Mayor D. Ramón Ochando, logró meter en el barracón de la posición un fardo de unos 5 Kg. de hielo, a pesar de que antes de llegar había sido herido en una mano y una pierna el piloto, Capitán González Gallarza, el cual, con gran desprecio de la vida, después de colocar el primer paquete dentro de la posición y otro al lado, volvió a pasar otra vez para arrojar el último fardo de hielo y bombardear al enemigo, regresando a Uad Lau con la misión cumplida y salvando el aparato.

Con arreglo al Reglamento de la Cruz Laureada de San Fernando para Aviación, puede estar comprendido”.

Los servicios de aprovisionamiento a Kobba-Darsa se suceden y otro avión, tripulado por los Capitanes D. Mariano Barberán y D. Julio Ruiz de Alda, logra colocar otro paquete de hielo dando tres pasadas a la posición, resultando herido en la última de ellas el piloto, Capitán Barberán, regresando, no obstante, a Uad Lau habiendo cumplido su misión y sin causar desperfectos al avión.

Sigue el apoyo a Kobba-Darsa y siguen los derribos: El Capitán Esteve y el Teniente Rexach consiguen meter un paquete en la posición, pero a costa de ser abatidos. Igual suerte (mala suerte) corren los Tenientes Villalba y Díaz Trechuelo, derribados al dar una pasada para arrojar un paquete de hielo. Más tarde y con la misma misión entran otros cuatro aparatos siendo heridos los pilotos de dos de ellos y derribados los otros dos aviones.

Kudia Tahar fue otro hueso duro de roer. Cercada como Kobba-Darsa, el Mando decide mantenerla a toda costa. El parte del General en Jefe dice más que cualquier comentario: “Considero la actuación de la Aviación digna del mayor elogio; los bombardeos, aprovisionamientos y reconocimientos de Kudia Tahar, la dirección de los fuegos de la Artillería propia y neutralización de la enemiga. Heridos el Capitán Castro Garnica, los Tenientes Nombela (laureado) y Pardo, Suboficial Gayoso y Sargento Terrones. Las 2.755 bombas y 418 sacos, de 2.000 a 2.500 kg., de aprovisionamiento; 6 pilotos heridos y dos aviones inutilizados por el fuego enemigo son las cifras”.

Maraya también se cobró el precio del aprovisionamiento pues, amén de varios aviones averiados por impactos, el de los Sargentos D. Dámaso Alvarez y D. David García fue derribado.

El ser aprovisionado por aire tenía sus riesgos, como lo prueba el caso de la posición de Menzah, cuyo jefe comunica: “Ayer al arrojar Aviación sacos, cayó uno sobre Soldado Batallón Chiclana Segundo Casillas Sánchez, produciéndole heridas y fuerte conmoción; estado grave”.

Durante el año 1924 los servicios



Aprovisionamiento aereo a las posiciones sitiadas. Dibujo publicado en la Revista Aérea en 1924.

de abastecimiento aumentan de día en día, especialmente en los meses de octubre y noviembre en que se aprovisionan unas doce posiciones por día, en un esfuerzo tremendo de hombres y material, sin contar los servicios de bombardeo y reconocimiento.

Hoy día, en que tanto pesa la relación coste-eficacia, habrá quien piense que se pagó un precio excesivo en tripulantes y aviones para mantener unas posiciones cercadas por el enemigo, posiciones, que en el mejor de los casos, deberían haberse rendido. Pero son muchos,

de entonces y de ahora, los que piensan de otra manera y creen que todo aquel esfuerzo fue lo menos que pudo hacerse en beneficio de un puñado de compañeros que derrochaba heroísmo en cada minuto del asedio y que nunca pensaron en pasar por la vergüenza de una rendición.

Pasado el tiempo, al leer estos viejos documentos brota la admiración al ver el temple, el sentido del deber, del compañerismo y el espíritu de sacrificio que derrocharon nuestros aviadores, creando un estilo admirable y difícil de emular. ■