

# Aerostación y Aviación de cooperación se complementan

Por ARTURO DEL AGUA GUELL

Piloto y observador de Aerostación

La sinrazón de este título es la separación que desde el año 1931 pesa sobre ambas ramas de la Aeronáutica, y la razón del mismo, que actualmente sea muy debatido el asunto de la reincorporación de Aerostación al organismo aeronáutico.

Podríamos empezar exponiendo los argumentos de los órdenes histórico, doctrinal, orgánico, y hasta los de índole sentimental que a nuestro juicio abonan dicha reintegración, pero preferimos dejarlo para el final de este trabajo, o sea después que el lector se persuada de la verdad que defendemos por el examen de las opiniones ajenas más autorizadas e independientes, ya que las nuestras quizás puedan calificarse de apasionadas al ser las de un aerostero que, pese a los ocho años de trabajar en común con los aviadores, no puede olvidar el origen de sus títulos aeronáuticos, consolidados por dos años de profesorado y largos períodos de prácticas, no terminados todavía, por fortuna, en el viejo, glorioso y eficaz Servicio de Aerostación.

Para saber si dos disciplinas, servicios o Armas se complementan, precisa antes exponer sus definiciones y misiones, buscando en ellas los puntos de contacto, analogías o mutuas necesidades que puedan servir de base para demostrar nuestra tesis.

## Aviación de cooperación

### a) Definición.

El comandante de Aviación D. Luis Manzaneque, evidente autoridad en la materia, da en su libro *El dominio del aire y la defensa nacional* la siguiente definición de dicha especialidad:

"Es el conjunto de medios aéreos que sirven para facilitar las operaciones de las fuerzas de superficie (terrestres o navales), permaneciendo a las órdenes de los Mandos supremos de tierra y mar, o de los Mandos inferiores a que estén asignadas."

### b) Necesidad.

A renglón seguido se plantea el autor citado el problema de la utilidad de la mencionada clase de Aviación, y después de afirmar que en la guerra futura los Ejércitos y las Escuadras no podrán desentenderse de lo que ocurra en el aire (argumento en pro del predominio de la Armada Aérea sobre las Aviaciones auxiliares), termina diciendo: "nadie puede negar que un Ejército y una Marina, desprovistos de Aviación auxiliar, se encuentran en grandes condiciones de inferioridad respecto a un adversario que la poseyera".

### c) Misiones.

Reconoce que "es indudable que durante las operaciones terrestres será utilísimo explorar, reconocer, fotogra-

fiar, corregir el tiro, enlazar los mandos y las tropas, señalar los movimientos del adversario, etc., etc...", misiones asignadas también a la Aerostación.

## Aerostación de observación

### a) Definición.

Así le llama el reglamento francés a la Aerostación cautiva, y puede definirse diciendo "que tiene por objeto cooperar a la acción del Ejército y de la Marina, facilitando a los Mandos superiores y subordinados, así como a las tropas propias, el conocimiento de la situación del enemigo y de la suya propia".

### b) Necesidad.

Se deduce de la aplicación del principio general de observación expuesto en el artículo 56 del "Reglamento para el empleo de la Aeronáutica en la observación del tiro de Artillería y reconocimiento de objetivos", como sigue:

"Confiar al globo las misiones de exploración y observación del tiro sobre los objetivos que descubra, excepto aquellos que sean visibles desde observatorios terrestres.

"Completar los informes proporcionados por la exploración del globo con los reconocimientos efectuados por los aeroplanos.

"Emplear el globo en el desbaste del tiro contra objetivos cuya situación no se haya podido precisar con claridad, encargando luego al avión la verdadera observación.

"Reservar a este último los reconocimientos lejanos, la corrección del tiro sobre objetivos muy desenfilados, y, en general, los cometidos que no puedan ser desempeñados ni por la observación terrestre ni por la aérea desde globo cautivo."

Resulta patente la necesidad del empleo de la Aerostación de observación, pues por un lado conocida es la escasa distancia y limitado horizonte de observación que se alcanza desde la pequeña altura de los observatorios terrestres, y por otro el avión no ofrece la continuidad en la observación que rinde el globo cautivo.

### c) Misiones.

Nuestro "Reglamento del Servicio de Aeronáutica en Campaña" (Aerostación), año 1929, asigna a ésta, en su capítulo V, las siguientes misiones:

Exploración (vigilar organizaciones e instalaciones enemigas, movimientos sobre vías férreas, carreteras y pistas, agrupaciones de tropas, construcción de nuevas fortificaciones, actividad de la Artillería, establecimiento de nuevas comunicaciones, depósitos, vivacs, etc., y actividad de la Aerostación).

Observación del tiro de Artillería.

Enlace con el Mando (observar la maniobra y vigilar su ejecución, marcha del combate y situación al fin del mismo).

Enlace con tropas (jalonamientos).

Unión con el Mando (el Estado Mayor, la Artillería, carros de asalto, aeroplanos en vuelo y ejecutantes).

#### Analogía de las misiones de Aerostación y Aviación de cooperación

La sola lectura de las anteriores definiciones, necesidades y misiones, pone de relieve la mencionada analogía.

Por algo nuestra "DOCTRINA" para el empleo de las Armas y servicios, en su página 13, al tratar de la Aeronáutica, dice: "En sus dos ramas, Aviación y Aerostación, se ha manifestado como un excelente medio de observación, reconocimiento y enlace...", y en la 80, termina la exposición de las misiones de Aerostación con el siguiente párrafo: "La combinación de globos y aviones para la observación puede ser de gran rendimiento".

Y también el reglamento táctico de Grandes Unidades, en el artículo 62, al tratar de Aerostación, dice: "Como la Aviación de observación, con la que ha de coordinar su acción, la Aerostación trabaja en beneficio del Mando y más especialmente de la Artillería, y a más de la observación del tiro, que es su papel principal, puede auxiliar a la vigilancia general del campo de batalla".

Como observamos, las misiones son análogas y deben ejecutarse en íntima relación. Sólo varía en que unas veces las misiones se realizan desde un observatorio aéreo de relativa fijeza (globo cautivo), y otras desde uno móvil (avión).

Punto de observación...	Único.....	Desde el aire.
Teatro de actuación....	Único.....	Fuerzas de superficie.
Medios de actuación...	Los mismos.	} La observación aérea con análogos fundamentos, en globo o en avión.

La única diferencia esencial es que el avión (arma con alas, según el general Douhet) tiene acción ofensiva sobre el enemigo, mediante sus ametralladoras o el lanzamiento de bombas. Pero aparte de que lo anterior es ajeno a la función de observación, recordemos que actualmente es asunto muy discutido el de que el bombardeo sea misión de la Aviación de observación, según puede cerciorarse el lector por los artículos del comandante Kauffmann, piloto aviador y profesor de la Escuela de Aviación francesa, publicados recientemente en *L'Aéro*.

La Aerostación no tiene acción ofensiva, ni hace falta para el desempeño de las misiones de observación; sólo puede defenderse en precario, el observador, con el empleo del fusil ametrallador, aparte de que la defensa principal del globo la efectúa la sección de ametralladoras contra aeronavés afecta a la unidad de Aerostación.

#### Analogía de objetivos de observación

Sabemos que en la zona de los Ejércitos existen los siguientes:

a) Línea de combate; tropas de contacto.

b) Retaguardias inmediatas; refuerzos inmediatos; puestos de mando; posiciones artilleras; depósitos de municiones, etc.

No creemos que haya ninguno que pueda ser exclusivo de alguno de los servicios de observación aerostera o de Aviación.

#### La Aerostación de observación economiza la Aviación de observación y aumenta las misiones de Aeronáutica de Cuerpo de Ejército

Nuestra creencia de que Aerostación y Aviación deben depender de un solo organismo director no es de hoy, no es debida a preocupación por los actuales azares de la organización interna de Aviación, de los que siempre Aerostación debe estar al margen por no ser un Arma sino un Servicio.

Ya en la desaparecida revista *Aérea* (mes de septiembre de 1929) publicamos un artículo en el que figuraba como uno de sus apartados el que ahora acabamos de encabezar. Allí decíamos:

"La conservación o el incremento de la Aerostación de observación daría como resultado lo expuesto en el título, puesto que dichas observaciones no se estorban sino que se complementan.

"El reglamento de maniobras de la Aeronáutica francesa dice que sólo las misiones que la Aerostación no esté en buenas condiciones de cumplir deben ser confiadas a la Aviación. Por otra parte, para que cada uno de dichos servicios esté bien penetrado de esta verdad esencial y del principio de repartición de misiones entre globos y aviones, el Mando francés ha creído conveniente reunir los dos reglamentos por un capítulo titulado "Generalidades sobre la observación aérea comunes a la Aviación y a la Aerostación". No existe Aviación por un lado y Aerostación por otro; existe sólo Aeronáutica.

"Así como en Aviación es muy difícil deslindar la separación existente, por mínima que ella sea, entre caza, bombardeo y observación, menos la hay, si es posible, entre observación en globo y observación en avión. Estos medios se completan tan estrechamente que la disminución de uno de ellos provoca inmediatamente una disminución considerable del rendimiento del otro.

"Ejemplo: disponiendo de diez aviones de observación y de uno o dos globos, lo cual es una proporción conveniente y generalmente adoptada, ¿qué pasará si se tienen en cuenta solamente las disponibilidades de personal y material? Se podrán hacer como máximo de doce a quince salidas de avión de dos horas y media. Para trabajar eficazmente, la observación deberá estar protegida, y si la de caza no viene suficientemente en ayuda, estará obligada a protegerse a sí misma la observación de avión, lo cual disminuirá en otro tanto el número de salidas. La cifra de doce o catorce salidas de avión constituyen no solamente el máximo, del que no se puede pasar, sino un máximo posible únicamente durante algunos días de crisis. Conclusión: las peticiones de misiones de observación hechas por el mando de Aeronáutica serán

casi siempre superiores a las posibilidades materiales de Aviación. Pero, para esto, los globos tomarán de su cuenta, en condiciones de visibilidad normal, las misiones de observación en la mitad más aproximada a la zona de acción de la Aviación de Cuerpo de Ejército, y esto constituirá un buen auxilio para la escuadrilla de observación divisionaria.

"Aunque el Mando esté decidido a comprender el intenso despilfarro de tiempo y de salidas de avión que piden las observaciones de tiro, y aunque estas observaciones sean consideradas actualmente como un medio a restringir, no es menos verdadero que las misiones de tiro y de vigilancia siguen representando en el espíritu del Mando el más grande y penoso trabajo de la Aviación de observación. Debe evitarse este despilfarro de las fuerzas aéreas, que a la larga produce su agotamiento prematuro; pero lo cierto es que ello demostraría únicamente la incompreensión de sus posibilidades y las de la observación.

"Con el empleo de los globos se ahorrarán salidas de aviones, que se podrán dedicar a otras misiones fotográficas y a reconocimiento sobre la zona más alejada del sector de la Aeronáutica de Cuerpo de Ejército; he aquí misiones que habrán sido pedidas a la Aviación y que se podrán cumplir gracias al globo.

"En resumen, el globo permite economizar la Aviación de observación. El globo permite a la Aeronáutica de Cuerpo de Ejército asumir un mayor número de misiones."

Pero por si las opiniones anteriores, compartidas por aviadores y aerosteros franceses, pueden parecer anticuadas o apasionadas, notemos que en la actualidad el anteriormente citado comandante Kauffmann, al prever el caso de que el Mando supremo de las fuerzas aéreas prive, en circunstancias determinadas, a las grandes unidades, de sus Aviaciones orgánicas para incorporarlas eventualmente a la guerra aérea total, recomienda "el empleo intensivo de la Aerostación".

Es decir, que Aerostación es un servicio simultáneo del de la Aviación de cooperación; funcionan en íntima relación, y todo nos permite ratificarnos en la opinión anterior; esto es, que con el empleo del globo cautivo se aminora el desgaste de la Aviación y se aumentan para ésta sus misiones de Cuerpo de Ejército y sus posibilidades de incorporarse eventualmente y en momentos oportunos a la lucha aérea, si las condiciones del personal y material de la Aviación auxiliar fueran adecuadas para dicha incorporación.

#### Reintegración de Aerostación a la Aeronáutica

En contra de dicha reintegración, se aducen los siguientes argumentos:

1.º *Que en caso de organizarse el Cuerpo de Aviación, y más adelante la Subsecretaría o Ministerio del Aire, podría ser una dificultad la existencia de personal de distinta procedencia al actual de Aviación, que quizás provocaría pronto otra separación.*

Aparte de que dichas razones no son actuales, puede solventarse dicha dificultad para lo futuro, haciendo constar

en la parte dispositiva del decreto de reintegración que "ésta no tiene relación alguna en la organización que en su día adopte la Aviación Militar como Cuerpo". Con ello, Aerostación sería, en el conjunto de Aeronáutica, un organismo independiente más de los varios con que actualmente está integrada.

2.º *Que no tiene analogía Aerostación con Aviación en la forma de prestar el servicio aéreo de cooperación con el Ejército (único que puede ejecutar Aerostación).*

a) *Porque Aviación tiene gran movilidad táctica (única precisa para la cooperación) y Aerostación sólo puede ofrecer un observatorio anclado a tierra y difícil de mover por la servidumbre de los pasos de obstáculos y desplazamientos de la unidad de servicios.*

Aerostación no es culpable de que no se le haya dotado todavía de los moto-globos, usados desde hace años en Francia, Italia, Suiza, etc., con los que tendría gran movilidad táctica, necesaria para sus misiones.

b) *Que el marco de la actuación aerostera es terrestre y el de la Aviación entra en el dominio del aire.*

Aparte de que en las dos ramas las misiones principales de cooperación se realizan en un medio común, que es la observación desde el aire, recuérdese que una de las misiones que se asignan a los globos es la de "Vigilancia de la actividad aeronáutica enemiga", y ya sabemos que el aire se vigila mal desde el aire en movimiento (como los aviones), y bien desde el aire estando en reposo (como se hace desde el globo), aunque limitada la vigilancia a la zona de cooperación.

En el aire se establecen las barreras de protección de globos.

El fundamento de las enseñanzas en las dos Escuelas de Observadores (Aerostación y Aviación) es el mismo, y lo prueba la brevedad de los cursos recíprocos cuando se hace el intercambio de observadores entre las dos Escuelas.

c) *Que no hay analogía de material, cuyo entretenimiento se facilitaría con la misión de Aerostación y Aviación.*

Si se adoptan los moto-globos, ya habría más analogía. El de los servicios cartográficos, fotográficos, radioeléctricos, meteorológicos, transportes, etc., es el mismo.

d) *Que Aerostación tiene su marco más adecuado dentro del Cuerpo de Ingenieros, en que actualmente se halla, como también dicho Cuerpo tiene Ferrocarriles, Transmisiones, etc.*

Aparte de que no toda Aerostación es de Ingenieros, pues hay un núcleo de unos 90 pilotos y observadores que son jefes y oficiales de las distintas Armas y Cuerpos (de ellos unos 30 están destinados en Aviación), y aun dentro del regimiento de Aerostación hay plantilla de cualquier Arma o Cuerpo, no se ve la analogía entre los fines y los medios de Aerostación con los de sus servicios de Ingenieros que se citan.

Por otra parte, en lo doctrinal (reglamentos, cursos, etcétera) no depende de Ingenieros, sino del Estado Mayor Central, como actualmente Aviación, para dicho fin.

e) *Que Aerostación es a lo más un Servicio, y Aviación es además un Arma, interviniendo en el combate con*

*sus bombas, ametralladoras, etc., y por ello no hay analogía para la misión de ambas ramas.*

Conforme, y por esto no se proyecta la *unión o fusión* de Aerostación y *Aviación*, sino la reintegración de aquélla a la Dirección General de Aeronáutica, sin relación alguna con la organización que en lo futuro adopte *Aviación Militar* como Cuerpo.

3.º *Que la reintegración de Aviación a Guerra no es una razón para que se unan las dos ramas, pues ya estuvieron separadas cuando las dos dependían de Guerra, en los años 1931-1932 y 1933.*

Es verdad, pero es porque en dichos años no existió en Guerra una Jefatura o Dirección General de Aeronáutica y ahora sí existe.

#### Fundamento para la reintegración de Aerostación a la Aeronáutica.

El Decreto de 26 de junio de 1931 (C. L. núm. 399), dispuso la separación de las dos ramas, *Aviación* y *Aerostación*, que hasta dicha fecha integraron la *Aeronáutica Militar*.

Dicha separación sólo tuvo realidad en los aspectos orgánico y administrativo, pues en el doctrinal, de orden táctico, siguieron unidas dichas ramas. Basta recordar que en nuestros reglamentos básicos (Doctrina para el empleo de las Armas y Servicios, y Reglamento para el empleo táctico de las Grandes Unidades) siguen vigentes los artículos que se refieren a *Aeronáutica*, como si *Aviación* y *Aerostación* no estuvieran separadas. Ejemplo, el mantenimiento del cargo de jefe de *Aeronáutica* en las Gran-

des Unidades, con jurisdicción táctica y técnica sobre las mencionadas ramas.

La experiencia deducida de la actuación de éstas en las grandes maniobras pasadas (Pisuegra y León), ha puesto de relieve que dicha separación no es conveniente ni aun en los órdenes citados (orgánico y administrativo), pues de ello se han originado retrasos y dificultades que han perturbado frecuentemente la eficiencia táctica de la *Aeronáutica*.

Por otra parte, nótese que en las naciones europeas de mayor analogía con la nuestra (Francia, Italia, Bélgica, etcétera), se mantienen unidas dichas ramas.

Por último, la incorporación de la Dirección General de *Aeronáutica* al ramo de Guerra parece indicar la conveniencia de volver a unir *Aviación* y *Aerostación*, pues si no se sustraería a su jurisdicción y dependencia una de las ramas que siempre han integrado la *Aeronáutica*.

\* \* \*

Con todo lo anterior, creemos habrá llegado al ánimo del lector desapasionado y justo el convencimiento de la verdad del título de este artículo y la razón que nos asiste para propugnar el retorno de *Aerostación* al solar aeronáutico que ella fundó, edificó y amplió con el nacimiento, organización e instrucción de una nueva rama aeronáutica, la *Aviación moderna*, de tan amplias posibilidades que se escapan del reducido marco de origen; y a *Aerostación* sólo cabe el orgullo de contemplar más de cerca y siempre al margen de las cuestiones internas de su organización, el progreso y la gloria de su hermana de actuación en la guerra.

## Reunión del Consejo General de la F. A. I.

DURANTE los días 16 y 17 del pasado enero, se reunió en París, como de costumbre, el Consejo General de la Federación Aeronáutica Internacional.

Se declaró desierta la medalla de oro de 1935, por no reunir mayoría de votos ninguna de las dos candidaturas presentadas.

Se aceptó la propuesta de Polonia para instituir una nueva Copa u objeto de arte, que continúe el historial de la Gordon-Bennett. Se aprobó el reglamento provisional presentado por el A. C. de Francia sobre una carrera alrededor del mundo, que debe disputarse en 1937 con el itinerario París-Bagdad-Karachi-Hanoi-Tokio-Seattle-San Francisco-Nueva York-París. La carrera será sin handicap, abierta a cualquier tipo de avión terrestre.

Se aprobó un reglamento para establecer records de modelos de aviones y otro para homologar los records de motoplanceadores. Estos últimos se dividirán en dos categorías: 1.ª, monoplazas, con peso en vuelo que no exceda de 350 kilogramos y motor que no exceda de 1.000 centímetros cúbicos, con un coeficiente que no exceda de 2,5 kilogramos por metro cuadrado; 2.ª categoría, biplazas con peso en vuelo no superior a 450 kilogramos, motor que no exceda de 1.300 centímetros cúbicos y carga alar no superior a 2,5 kilogramos por metro cuadrado. Todos ellos deberán despegar salvando un obstáculo de ocho metros a 250 del punto de partida y aterrizar en las mismas condiciones. Para batir cualquier record, se limitará la cantidad de gasolina a 20 litros para los monomotores monoplazas, 30 para los biplazas y 35 para los bimotores.

Los records que se reconocen, son: duración con retorno al punto de partida, distancia en línea recta y altura sobre el punto de partida. El reglamento entra en vigor en 1 de abril de 1936.

En cuanto a los records de modelos reducidos, se admiten tres tipos: aviones, hidroaviones y planeadores; para cada categoría se prescriben características y normas que insertamos en el lugar correspondiente de este número.

Se acordó, por último, que la XXXVI Conferencia General se celebre en Varsovia, en los días 24 al 30 de agosto próximo.

#### Calendario Aeronáutico 1936

En la anterior reunión quedó aprobado el siguiente calendario: 4 a 16 de febrero, raid con ocasión de la Olimpiada Blanca (Alemania).

1 al 10 de abril, raid sahariano organizado por Italia.

27 a 28 de junio, raid y Concurso de Auvernia (Francia).

12 de julio, las Doce Horas de Angers (Francia).

25-26 de julio, Copa Armand Esders, Gran Premio de Francia.

30 de julio, raid aéreo de turismo (Alemania).

1 de agosto, raid del Littorio (Italia).

29 de agosto, Copa Hélène Boucher (Francia).

30 de agosto, XXIV prueba de globos libres, trofeo Gordon-Bennett (Polonia).

13 de septiembre, Copa Deutsch de la Meurthe (Francia).

25 de octubre, carrera París-Saigón-París (Francia).