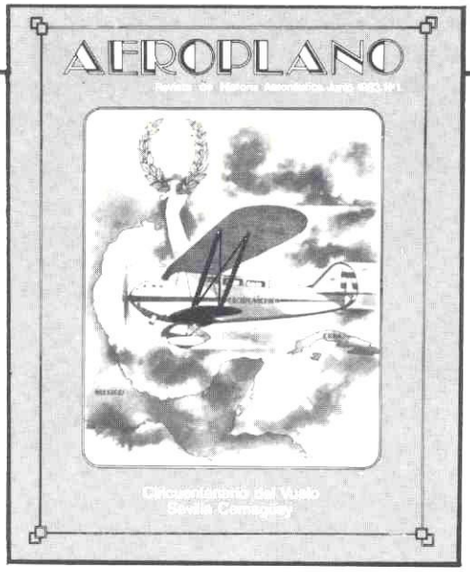
AEROPLANO

Revista de Historia Aeronáutica. Junio 1983. Nº 1.



Cincuentenario del Vuelo Sevilla-Camagüey



2 **PRESENTACION** de Abundio Cesteros García, General Director del Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica.

3 **SALUDO** de Emilio García-Conde, General Jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire.

4 **DE LA AEROSTACION A LA AERONAUTICA. ENTREVISTA CON EL TENIENTE GENERAL VIVES.** Por Marino Gómez Santos.

NUESTRA AVIACION EN SUS PRIMEROS TIEMPOS. Por Ramón Salas Larrazábal, General de Aviación. **14**

34 **GLORIA Y TRAGEDIA DEL VUELO SEVILLA-CUBA-MEJICO.** Por Antonio González Betes, Coronel de Aviación.

LA SERIE BREGUET XIX EN ESPAÑA. Por José Warleta Carrillo, Coronel de Aviación. **64**

86 **HISTORIA DEL AERODROMO DE LOS ALCAZARES.** Por Jesús Amurrio, Capellán del Cuerpo Eclesiástico del Aire.

DE PAU A GUADIX EN GLOBO. Por Emilio Herrera Alonso, Coronel de Aviación. **112**

120 **EL PRIMER VUELO DE UN AEROPLANO EN ASTURIAS.** Por Antonio González Betes, Coronel de Aviación.

LOS PRINCIPIOS DE LA AVIACION ESPAÑOLA EN AFRICA. Por Jaime de Montoto, Comandante de Aviación. **126**

COMIC: LOS PIONEROS. Por Juan Warleta. **138**

FALLO DEL CONCURSO DE FOTOGRAFIAS HISTORICAS DEL EJERCITO DEL AIRE. **142**

AEROPLANO

Revista de Historia Aeronáutica.

Edita: INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA AERONAUTICA
Princesa 88, MADRID, 8. ESPAÑA
Teléfonos: 2442612 - 2442819
Depósito legal: M 20014-1983 ISSN 0212-4556
Imprime: Gráficas Virgen de Loreto
Precio: 500 pesetas

PRESENTACION

Se presenta hoy ante el lector una nueva revista. Se denomina **AEROPLANO** y está patrocinada por el Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica, recientemente creado.

La finalidad de esta revista es publicar aquellos trabajos de investigación que, mereciendo ser divulgados y conocidos por todos los interesados en estos temas, no vayan a formar parte de alguno de los libros que edite el Instituto. Se trata por tanto de una revista de historia de la Aviación que viene a llenar un hueco existente hasta ahora en el conjunto de las publicaciones aeronáuticas españolas.

Hemos hecho un esfuerzo para que su aparición coincida con el cincuenta aniversario del glorioso vuelo de Barberán y Collar a bordo del *"Cuatro Vientos"*, de Sevilla a Cuba, vuelo que se puede decir culminaba la participación de la Aviación Militar española en la época de los grandes raids.

Pretendemos hacer una revista bien documentada y al servicio de la verdad histórica, pero que al mismo tiempo sea sencilla y sin grandes pretensiones, dirigida simplemente a todos los que desean conocer nuestra historia y abierta a sus sugerencias.

La periodicidad de su publicación será corta en principio. Un número o dos al año, de acuerdo con las disponibilidades de original y la acogida que tenga entre sus destinatarios.

Este primer número va a ser distribuido en su mayor parte junto con la Revista de Aeronáutica y Astronáutica, para darle la máxima difusión y asegurar así un general conocimiento entre sus lectores habituales.

Al publicarse **AEROPLANO**, el Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica quiere agradecer a todos los que han participado en los trabajos de su inmediato antecesor, el Seminario de Estudios Históricos Aeronáuticos, su entusiasta colaboración, que ha hecho posible la creación y consolidación de un organismo encargado de impulsar y apoyar los estudios de investigación histórica aeronáutica en España.



ABUNDIO CESTEROS GARCIA
General de Aviacion
Director del INSTITUTO de
HISTORIA Y CULTURA AERONAUTICA



Al iniciar su andadura la Revista "aeroplano" quiero expresar mis mejores deseos y esperanzas de que se cubran todos sus objetivos, lo que supondrá un importante impulso a los estudios de investigación histórica de temas aeronáuticos para un mejor conocimiento de los hechos y gestas de la Aviación Española

EMILIO GARCIA-CONDE CEÑAL
General Jefe del E.M. del
EJERCITO DEL AIRE



De la AEROSTACION a la AERONAUTICA

entrevista con el Teniente General VIVES

MARINO GOMEZ SANTOS

El carácter deportivo que la Aviación tuvo en sus comienzos explica el hecho de que una gran parte de las grandes figuras de la aeronáutica española se singularizaran por su personalidad abierta a las acciones generosas, a la alegría, al donaire, a la efusión. Despegados tempranamente de la tierra para navegar por la inmensidad del firmamento azul o por el negro lago del silencio, en la incierta noche, la vida para aquellos aviadores primeros era como un sueño del que no quisieran despertar y del que no se despierta del todo.

El Teniente General Vives pertenece a aquella generación de aviadores deportistas que ya han entrado en la Historia de la Aeronáutica. Nacido al pie de un hangar para globos –Ortega gustaba decir que nació sobre una platina– la vocación le vino dada. Su padre, don Pedro Vives Vich, fue el primer jefe del Servicio de Aerostación, a quien se debe la mayor parte de los progresos realizados en la Aeronáutica española en sus primeros tiempos.

Mi padre nació en Igualada, provincia de Barcelona *–dice el Teniente General Vives–* de una familia catalana de labradores y tejedores de algodón. Una familia muy trabajadora, que tenía en su casa una pequeña fábrica de hilados y, al mismo tiempo, agricultura en los alrededores de Igualada. También había en la casa una bodega para hacer vino de la viña. Eran una mezcla de industriales y agricultores catalanes establecidos en Igualada –conservo el árbol genealógico– desde el siglo XVIII. En Cataluña se mantenía la institución del hereu, el cual heredaba todo el patrimonio, mientras a los demás hijos se les daba una carrera o estudios no universitarios. Cuando mi padre, que era el tercer hijo, estudiaba bachillerato, hubo en Igualada una invasión de Carlistas y entonces se produjeron episodios que iban a afectar a mi familia; los Carlistas cogieron rehenes para pedir dinero de rescate y uno de los que cayó en sus manos fue el hermano mayor de mi padre, que era el hereu. Impresionado por aquellas cosas que el pueblo había vivido, al tiempo que conoció la vida militar, mi padre quiso ingresar en el Ejército. En aquella familia catalana y trabajadora del siglo XIX, sorprendió que el chico quisiera ser militar, sencillamente porque no había tradición en la casa. Y como mostró mucho empeño se fue a Guadalajara, a la edad de catorce años, dispuesto a prepararse para su ingreso en la Academia de Ingenieros Militares. Mi padre se encontró, de pronto, en un ambiente extraño para él, ya que en su casa y en su pueblo todo el mundo hablaba catalán y en Guadalajara, que es Castilla, hubo de vencer los primeros inconvenientes idiomáticos. Pero era muy joven, tenía una gran inteligencia y con la voluntad que puso a prueba ya entonces, hizo la carrera de Ingeniero Militar. Salió de la Academia con el número uno de su promoción, fue un militar distinguido desde un principio y estuvo en la guerra de Cuba.

El Teniente General Vives nació en Alcalá de Henares, en 1900. Allí estaba la casa familiar de su madre y allí nacieron también sus hermanos. Hacía cuatro años que su padre era Jefe del Servicio de Aerostación, ya que en 1896, siendo Comandante don Pedro Vives Vich, se formó en Guadalajara un pequeño grupo de aerosteros que sería el principio de la Aeronáutica. No había más que globos libres y cautivos, a los cuales iba unido un Servicio de palomas mensajeras, medio de comunicación utilizado por los globos cuando salían de ascensión libre.

Los globos cautivos permanecían atados por un cable y se utilizaban para observaciones militares y, también, en cursos. Los globos libres, como su nombre indica, se soltaban a merced del viento y con ellos se efectuaban viajes de fortuna, unas veces más largos o más cortos; su práctica estaba llena de sorpresas. Con ellos se empezaron a conocer los caminos del aire. La aviación surgiría siete años después de mi nacimiento; pero a España no llegó hasta 1909. En mis álbunes hay fotografías de los primeros aeroplanos franceses. Fue mi padre a verlos y a volar en ellos. Y casi inmediatamente comenzaron a navegar en el aire los dirigibles, globos con motor y timón que al poder ser dirigidos, tomaron de ahí su nombre. Mi infancia transcurrió en un pabellón militar que había en el Cuartel de San Carlos de Guadalajara, destruido durante la guerra civil. En el último piso de aquel pabellón militar estaba instalado el palomar. Mi infancia estuvo ligada a los globos que salen y a las palomas que regresan con un parte de los aerosteros, lanzado desde medio viaje o a su llegada.

El entonces Comandante de Ingenieros, don Pedro Vives Vich viajó por toda Euro-

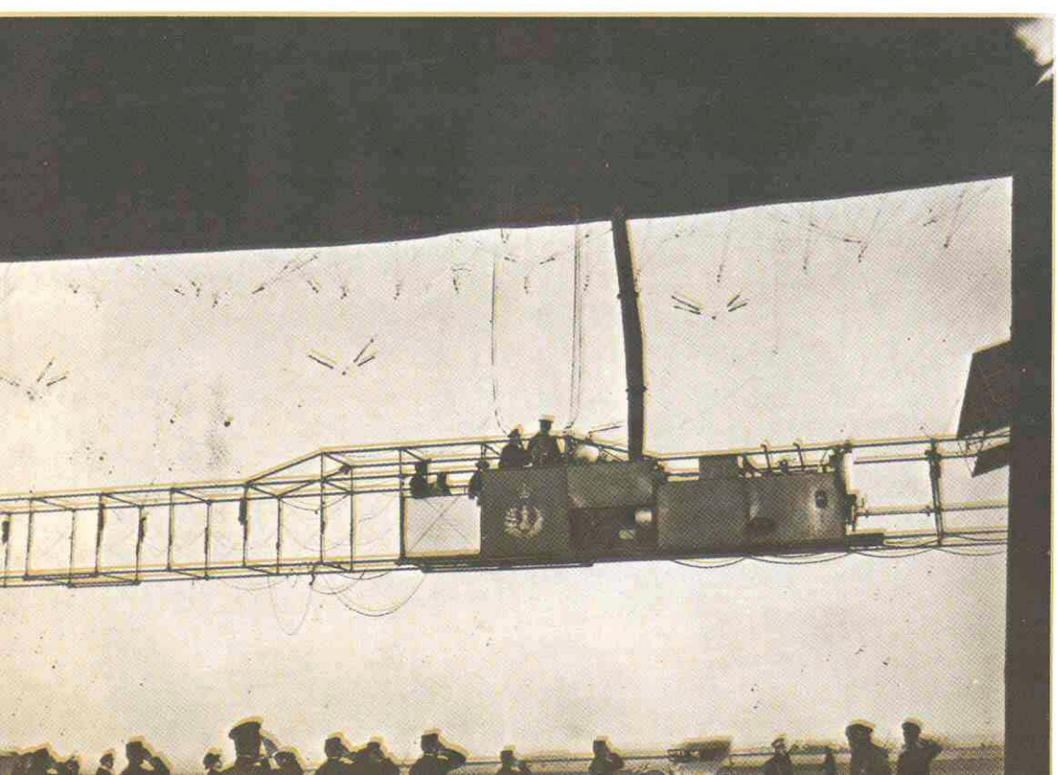
El General don Pedro Vives Vich padre del entrevistado y fundador de la Aviación Española salió de la Academia de Ingenieros con el número uno de su promoción y fue un distinguido militar que participó, además, en la Guerra de Cuba.







El dirigible "España" pilotado por el Coronel don Pedro Vives Vich vuela sobre Madrid. En la vista, tomada desde el puente de Segovia, se observa la Iglesia de San Francisco el Grande y el Seminario. A la izquierda el Sacre Coeur de París desde el "España". Abajo, ascensión del mismo dirigible llevando a bordo a S.M. el Rey don Alfonso XIII.



pa, incluida Rusia y el resultado de aquellos viajes fue la iniciación del Servicio de Aeronáutica Española, que el propio Vives iba a mandar por espacio de veinte años, desde 1896 a 1916.

Durante esos veinte años se pasó de los globos libres y cautivos al globo dirigible —con hélice, motor y timones— y a la aviación. Lo que más porvenir tenía era la aviación, que había llegado a Europa con los americanos y que implantó en Francia, concretamente en Pau, su primera escuela, en la que mi padre realizó su bautismo del aire en aeroplano. Inmediatamente después se organizó la Escuela de Cuatro Vientos de la que Kindelán fue su primer jefe, siendo capitán y mi padre coronel. Alfredo Kindelán fue un oficial muy distinguido, que ingresó en aviación cuando era teniente, con otros aviadores muy destacados que luego han tenido ocasión de demostrar en la vida todo lo que valían: Kindelán, Herrera, Barrón, don José Ortiz Echagüe, que luego fue fundador de la Seat y de Construcciones Aeronáuticas.

La memoria del Teniente General Vives es caudal inagotable de recuerdos históricos. Por ejemplo, la ascensión del dirigible "España" llevando a bordo a S.M. el Rey don Alfonso XIII, tripulado por su padre, el entonces Coronel Vives.

En Guadalajara se construyó un hangar de dirigibles, donde fue albergado el "España". Los dirigibles llevaban dos pilotos. El primero asumía la dirección total del apara-



Los Infantes don Alfonso y doña Beatriz junto con el coronel Vives conversan en Cuatro Vientos con el Ministro de la Guerra inglés Mr. Seely. Arriba el capitán Barrón, con el Ministro, preparándose para un vuelo.

"Mi infancia estuvo ligada a los globos que suben y a las palomas que regresan con un parte de los aerosteros lanzado desde medio viaje o a su llegada".



to y el segundo piloto llevaba el mando de los timones. Mi padre y Kindelán formaron pareja desde muy pronto con una amistad verdadera, no obstante la diferencia de categoría, ya que mi padre era coronel y Kindelán, capitán. En la amistad de ambos no hubo nunca diferencia alguna. Como es sabido, el primero que se hizo piloto en España fue el Infante don Alfonso de Orleans, en la Escuela de Mourmelon (Francia). De allí vino a España con su título. Y cuando se organizó la Escuela de Aviación en Cuatro Vientos, se formaría la primera promoción de pilotos españoles que fueron cinco y entre los cuales había tenientes y capitanes de Ingenieros: Kindelán, Herrera, Barrón, Ortiz Echagüe y Arrillaga. Este sufrió un accidente, con una larga convalecencia y quedó inválido. En todo ese tiempo, además, se emplearon globos en la guerra de Marruecos, para la observación del enemigo, y también aeroplanos. España fue la primera nación del mundo que empleó la aerostación y la aviación en la guerra, porque la de Marruecos duró varios años y hubo ocasión de emplear los dos procedimientos de vuelo. En los veinte años en que mi padre fue jefe de aviación, desde Guadalajara donde estaban los globos, el desarrollo de la aeronáutica fue enorme. La aviación estaba en Madrid y con la construcción de aeródromos en el territorio nacional, lo que antes era una promesa se convirtió en el vehículo de transformación de la humanidad, de una manera verdaderamente deslumbrante. No obstante, quiero decir que, en realidad, los caminos del aire comenzaron a estudiarse y descubrirse –me refiero a España– en Guadalajara.

El Teniente General Vives salió de la Academia en 1920 como Teniente de Ingenieros y prestó sus servicios en el Batallón de Aerostación de Guadalajara. Por esta razón su bautismo del aire debería haber sido en globo; pero, en realidad, lo fue diez años antes a bordo de un aeroplano pilotado por un aviador francés.

Hablamos de la relación personal que el Teniente General Vives ha tenido con los primeros aviadores deportistas que protagonizaron los históricos "raids". Esta "belle epòque" aeronáutica rejuvenece el espíritu de nuestro interlocutor.

La época de los "raids" en España está unida al deporte. El Aero Club, que se funda cuando no funcionaba más que la aerostación, se hace internacional con la aviación. Desde un principio cultivó el deporte: había, de vez en cuando, suelta de globos libres, con premios para el que hiciera el viaje más largo, el que alcanzara mayor altura, de manera que el deporte estaba muy estrechamente unido a la navegación aérea.

En todas las biografías existe lo que podríamos denominar un capítulo de oro: una situación, un momento, un episodio que ilumina para siempre el nombre o el recuerdo de alguien. Nos atreveríamos a decir que en la biografía del Teniente General Vives existen pluralidad de episodios aeronáuticos considerables, aunque su nostalgia se relacione particularmente con la amistad que le unió a Mariano Barberán. Coincidieron, en los años juveniles, en la Academia de Ingenieros. Barberán había ingresado antes; era algo mayor que Vives; hombre de reconocido talento, como lo demostraría durante su vida y, sin embargo, por alguna extraña circunstancia, fue mediano estudiante: repitió curso.

Estudié con Barberán como compañero, los cursos cuarto y quinto. Entonces iniciamos una amistad que se consolidaría más cuando coincidimos en aviación años después. En aviación fue donde la personalidad de Barberán, su talento, sus condiciones excepcionales para la aeronáutica, se pusieron de relieve. Coincidí con él, en 1925, cuando el desembarco de Alhucemas. Se formó entonces un grupo de dos escuadrillas de aviación equipadas con material nuevo. Eran los sesquiplanos Breguet, franceses, los que ayudarían al desembarco. La primera escuadrilla la mandaba Mariano Barberán, que era el más antiguo, en la cual yo fui destinado. La segunda escuadrilla la mandaba Alejandro Arias Salgado, mientras que el conjunto del grupo estaba a cargo del comandante Sandino. Tengo que decir que los dos capitanes de escuadrilla tenían una personalidad extraordinaria, muy superior a la del comandante jefe que nos mandaba a todos.

Salieron en vuelo de Madrid, para hacer etapa en Granada antes de saltar a Melilla. Llegaron a Granada en plenas fiestas del Corpus, con mal tiempo, que les obligó a permanecer varios días allí, sin poder reanudar el vuelo. Cien millas sobre el agua, en aquellos tiempos y con aquellos aeroplanos, no resultaba fácil empresa.

Mariano Barberán era hombre de gran amor propio y con un riguroso sentido del deber. Cada día que pasaba sin que pudiéramos salir de Granada era tal su impaciencia, que en un momento determinado decidió que su escuadrilla despegara con mal tiempo; que no seguía allí ni un día más. Discutió con el otro jefe de escuadrilla y con el comandante del grupo. Y como se proponía, realizamos la travesía en un día malísimo, aunque tuvimos la fortuna de llegar a Melilla felizmente. Pero de aquella operación quedó un malestar y una cierta enemistad de Barberán con los otros jefes de aquel grupo, lo cual le hizo encontrarse a disgusto. Por eso, cuando terminaron las operaciones de Alhucemas, Barberán decidió marcharse de aviación. Era un hombre que cuando tomaba una decisión la mante-

nía hasta el final y, efectivamente, insistió en irse y se fue, a pesar de que todo el mundo, incluso los que habían tenido diferencias con él, trataron de hacer lo posible porque se quedara. Pero no se consiguió. Al marcharse de aviación perdió la oportunidad de ser protagonista, con Ramón Franco, del viaje del "Plus Ultra" a la Argentina. Este viaje había sido estudiado para que Barberán fuera como navegante y Franco como piloto. Porque Barberán era el más capacitado navegante que había en la aviación española.

Se reincorporó al Cuerpo de Ingenieros, siendo destinado a Canarias. Allí presenció la llegada del "Plus Ultra" en su primera etapa, camino de la Argentina, y aunque Ramón Franco le rogó que se incorporara a la expedición, Barberán mantuvo sus decisiones.

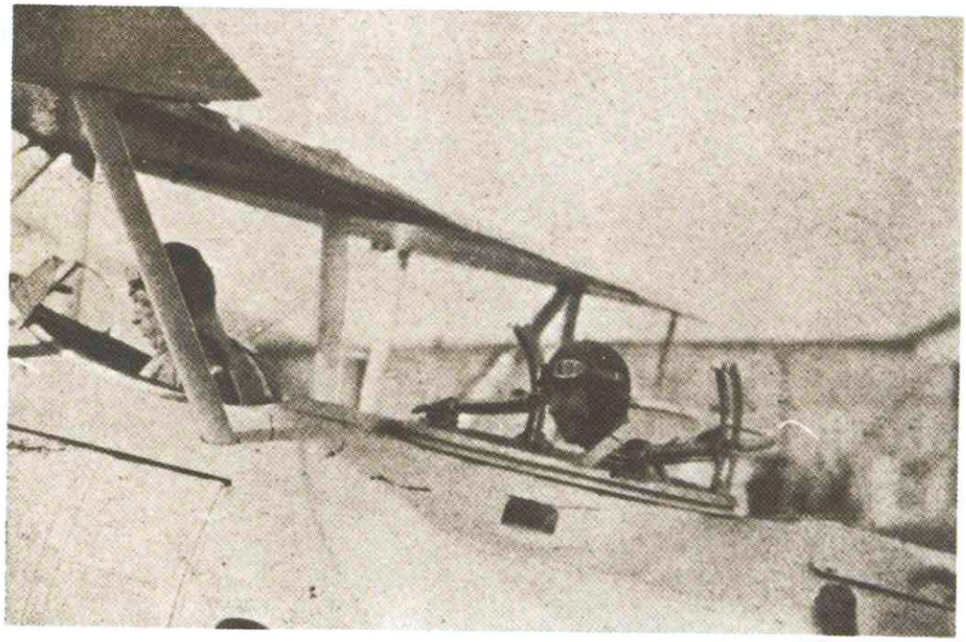
Poco tiempo después volvió Barberán a aviación y reanudamos nuestra relación de compañeros, que se estrechó más cuando yo me disponía a tomar posesión de mi destino como Agregado Militar en la Embajada de España en Cuba. Desde allí fui corresponsal de Barberán en todo lo relacionado con el viaje de Sevilla a La Habana. Nos escribimos y nos comunicamos y yo le anticipé los datos de los posibles aeródromos que podría utilizar y de las ayudas que iba a tener, así como de otros datos de interés para la navegación. Cuando llegó a Cuba, tanto Barberán como Collar, estuvieron viviendo en mi casa y nuestra relación fue muy estrecha. Los días que permanecieron allí, que no recuerdo si fueron ocho o diez, el Centro Gallego, el Centro Asturiano y otras Sociedades españolas, recibieron a Barberán y Collar con tal entusiasmo, que les faltaban días y horas para acudir a las fiestas que organizaron en su honor. Pero Barberán tenía una idea tan rigurosa del cumplimiento de su deber, que aunque no quería quedar mal con nadie, no deseaba más que reanudar su vuelo. Recuerdo que era verano y hacía un calor enorme. Los dos, Barberán y Collar iban con aquel uniforme azul de tela muy gruesa y Mariano decidió hacerse un traje blanco que no tuvo hasta varios días después. La fatiga por los agasajos continuos y la falta de descanso agobiaban a Barberán. Después del viaje de Jiménez e Iglesias, varias entidades cubanas habían establecido premios en metálico para los primeros pilotos que llegaran de España a Cuba. A éstos se unió el importe de una suscripción popular que alcanzó una cifra considerable cuando llegó a la Habana Barberán. Sorprendió su gesto cuando, sin dudarlo un momento, aquel dinero que debía repartir con Collar, lo entregó a la Beneficencia Cubana para que fuera distribuido, a partes iguales, entre la Beneficencia Española y la Cubana.

Barberán decidió abandonar la Habana y su amigo Vives asoció aquel impulso al episodio de Granada, cuando despegaron rumbo a Melilla, en un día que no era el indicado, por lo que tuvieron que desafiar al temporal.

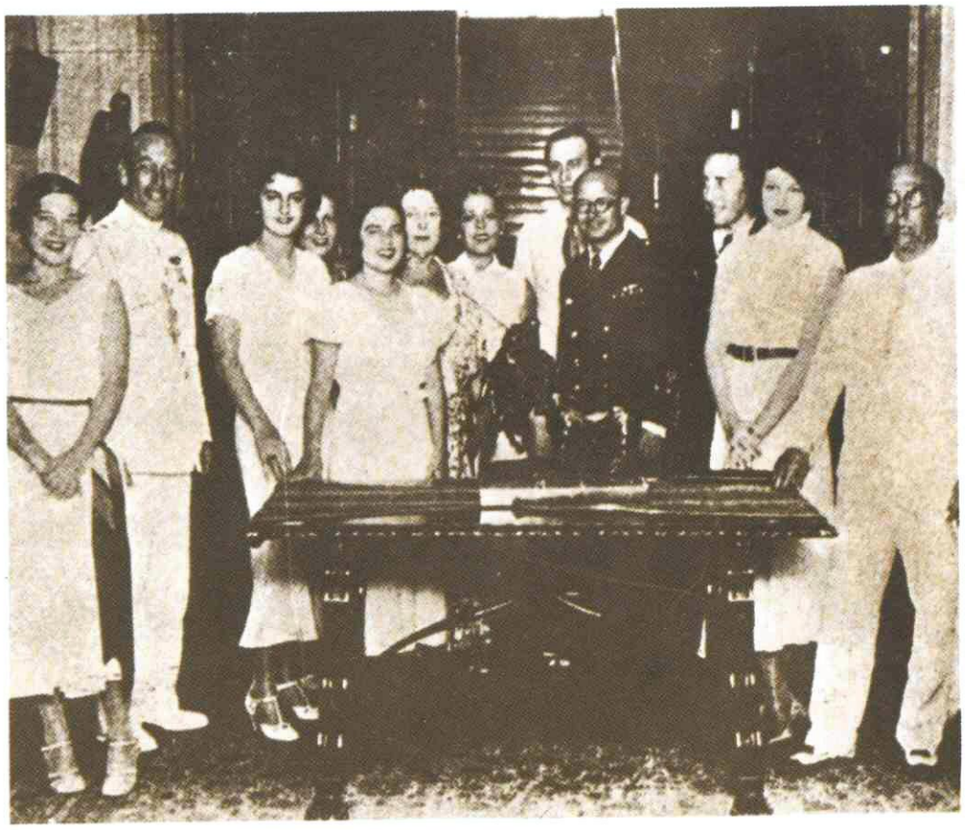


Carta autógrafa de Mariano Barberán dirigida al entrevistado con motivo de la preparación del vuelo del "Cuatro Vientos".

El viaje a Méjico desde La Habana se hacía entonces con la Pan American, en dos etapas, dos veces a la semana, costeando, hasta llegar a Veracruz al nivel del mar. Se partía de madrugada para coger buen tiempo y evitar los ciclones que se formaban al medio día. Se hacía noche en Veracruz y al día siguiente, al amanecer, se daba el salto de Veracruz a Méjico, proeza tremenda, porque hay picos de más de 5.000 metros y eso no se podía hacer con mal tiempo, cuando no era posible volar entre nubes. Los vuelos normales a Méjico se hacían siempre siguiendo los valles y los barrancos, sin pretender coronar los picos, porque no tenían techo los aeroplanos para ello. Entonces, Barberán, que había triunfado en su dificilísimo vuelo de Sevilla a Cuba, consideraba la etapa de Méjico de menor importancia. La víspera de su partida, estuvimos hablando por la noche en



El capitán Vives a bordo del avión que le llevó de La Habana a Camagüey el día de la llegada a esta última ciudad del "Cuatro Vientos".



El entonces capitán Vives junto con Barberán y Collar y un grupo de amigos en la residencia de la familia Gómez Mena en La Habana después de la llegada del "Cuatro Vientos".



Junto con Jiménez e Iglesias, héroes del vuelo del "Jesús del Gran Poder".

casa. Decía que si Hernán Cortés había subido por el valle de Otumba con una coraza puesta y montado en un caballo, él, con un aeroplano, llegaría mucho mejor. Estudiarion una ruta que era la recta, una vez llegados a la costa. Pensaban que con la gasolina de que disponían y con bastantes horas de luz por delante, si la cosa no se ponía bien, podían volverse. Pero tuvieron mala suerte. Primero, porque despegaron más tarde de lo debido; tenían que haber salido al amanecer y lo hicieron a las ocho de la mañana, por lo cual ya les quedaban menos horas de luz. Al medio día es cuando se formaban los ciclones en La Habana. Les cogió el ciclón. A partir de aquí, no tengo elementos de juicio para pensar qué es lo que realmente les ocurrió: si se estrellaron en tierra o si intentaron volverse y se metieron en el mar... ¡en fín, no se sabe! Méjico es un país sobre el que hay que volar a alturas muy grandes. Tiene bastantes zonas deshabitadas... Parece que ha habido indicios de que se estrellaron en algún barranco, porque aparecieron algunos restos. Si eso es así, tardaron mucho tiempo en descubrirse, porque yo estaba en Cuba y seguí con ansiedad la intensa búsqueda que se llevó a cabo. La aviación mejicana rastreó todo lo inimaginable sin encontrar indicio alguno.

Recientemente ha sido publicado por Pedro Páramo, un amplio reportaje en el que se da cuenta de las investigaciones realizadas por el periodista mejicano Jesús Salcedo en el que se mantiene la tésis de que el "Cuatro Vientos", pilotado por Barberán y Collar, tomó tierra en la montaña denominada Tzinzinzepetl, en la cumbre de la Guacamaya, de mil setecientos metros de altitud, donde al ser descubiertos por los indígenas fueron asesinados para apoderarse de sus botas y cazadoras de vuelo.

Yo de eso no sé nada, ni puedo opinar. Cuando me fuí de Cuba, un año después de la desaparición de Barberán y Collar, tampoco se sabía nada. Luego empezaron a surgir noticias, más o menos dudosas, sobre la aparición de restos en diversos lugares. ¿Intentaron volver, encontrándose con el tiempo cerrado y se metieron en el agua? No se sabe.

Desde la Embajada de España en Cuba, el Teniente General Vives envió a Madrid varios informes sobre el vuelo y la desaparición de Barberán y Collar, episodio del que aún recuerda detalles y matices que todavía permenecen inéditos.

El destino me ha deparado la suerte de ser meta de tres grandes "raids". El más importante ha sido éste de Barberán y Collar; otro de paralela significación fue el de Jiménez e Iglesias, con el "Jesús del Gran Poder", en cuya ocasión también esta-

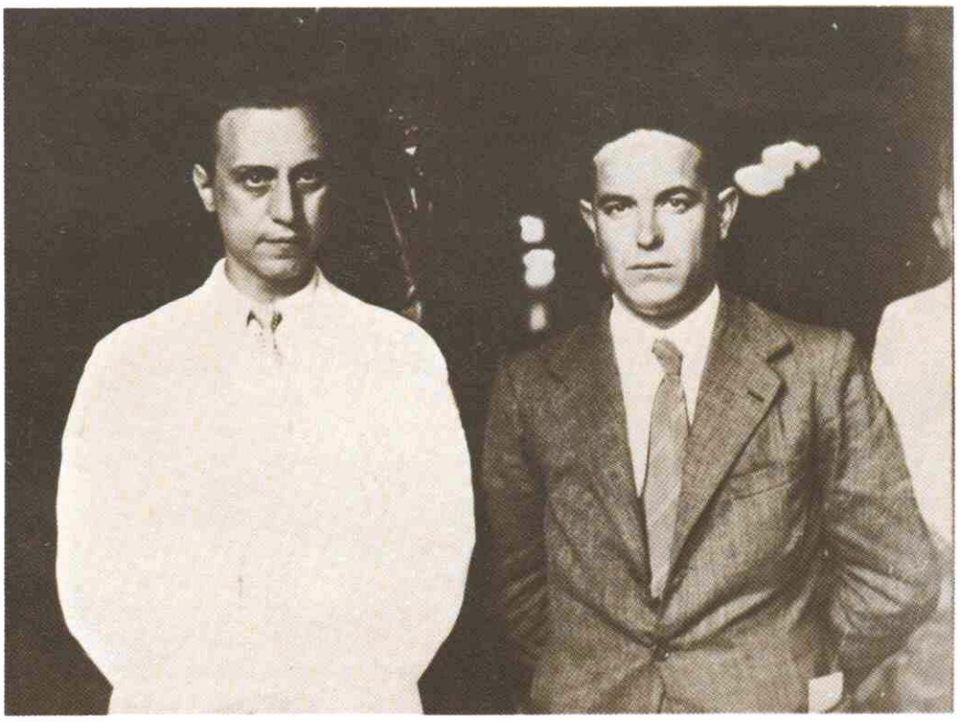
ba yo en La Habana y les acompañé durante todo el tiempo que permanecieron allí. Fue un vuelo estupendo, en el que batieron varias marcas mundiales, tanto de distancia como de duración. Estuve de meta también, por casualidad, en el vuelo que hicieron a Guinea desde Sevilla a Bata, Carlos Haya y Cipriano Díaz Rodríguez, "Cucufate", que también fue un viaje muy bonito, y sobre todo, porque la llegada era difícil, ya que no había ningún aeródromo preparado y tuvimos que elegir el campo menos malo, que se marcó para que tomaran tierra. Y luego, lo que son los contrastres de la vida: el vuelo difícil lo habían realizado bien y en el de vuelta, proyectado por etapas cortas y por sitios conocidos, en la primera etapa sufrieron una avería y allí se acabó todo. No obstante, aquel vuelo fue muy valioso, ya que volar sobre Africa –donde no existía ninguna ayuda para la navegación, ni aeródromo, ni socorro posible– constituía un mérito grande.

Preguntamos al Teniente General Vives que cual es, a su parecer, lo que motivó aquel protagonismo de la aviación española mediante los "raids".

Durante la guerra de Africa la aviación tuvo que emplearse muy a fondo y allí adquirió el gran espíritu aeronáutico como consecuencia del entrenamiento intensivo. De allí surgieron elementos muy valiosos, algunos de los cuales participaron en los "raids". La época de los grandes "raids" españoles fue gloriosa. No hay que olvidar el vuelo maravilloso a Filipinas, protagonizado por Gallarza; ni el ya mencionado del "Plus Ultra", a la Argentina, que fue extraordinario. Y los que se hicieron en la Escuadrilla Atlántida, a Guinea, con tres hidros, vuelo ya un poco masivo, aunque con muchas dificultades; pero se hizo la ida y la vuelta felizmente.

Con el tiempo se formarían familias de tradición aeronáutica, que están en la mente de todos. Recordamos el nombre de don Juan Pombo Ibarra, un gran señor y un estupendo señorito, de aquellos señores y aquellos señoritos que, por serlo tan de verdad, se arruinaban. Como tenía una gran fortuna, se compraba aviones en Londres para fomentar la afición a la aviación en Santander, dando bautismos de aire gratis. En 1916, don Juan Pombo Ibarra vuela en el "San Ignacio III" con doña Concha Espina como pasajera. La ilustre escritora experimenta una fuerte sensación y escribe el poema titulado "Sol", que viene a ser como una crónica versificada de su bautismo del aire. En 1912, don Juan Pombo realizó el "raid" Santander-Madrid en un "Bleriot".

Su hijo Juan Ignacio cruzó el Atlántico en avioneta, que fue toda una hazaña; pero tenía mala salud y después apenas pudo



El mecánico Madariaga –a la derecha– estuvo perdido varios días en el Atlántico junto con Ramón Franco.



Los tres hermanos Vives, Francisco, Fernando y Teodoro en una fotografía al final de la guerra española.



"La aviación estaba en Madrid y con la construcción de aeródromos en el territorio nacional, lo que antes era una promesa se convirtió en el vehículo de transformación de la Humanidad de una manera verdaderamente deslumbrante".

seguir volando. Vive y, afortunadamente, tiene una mala salud de hierro. En cambio, su hermano Teodosio, nació pájaro; es un hombre que ha nacido para volar. Fue piloto muy jóven, antes de alcnazar la edad, y luego ha volado muchísimo en la guerra y en la paz y, siempre, muy bien, extraordinariamente bien. Es muy amigo mío. Se ha retirado con más de 37.000 horas de vuelo y está en posesión de las distinciones aeronáuticas más importantes. Si hablamos de familias aeronáuticas hay que citar a los Ansaldo, que han sido seis hermanos varones, todos pilotos. Empezaron en mi tiempo. Juan Antonio Ansaldo, que era de mi edad, se hizo piloto al mismo tiempo que yo. Y también José, que es un año mayor, el único que vive. Ignacio, después de haber perdido una pierna en accidente de vuelo, siguió volando con una artificial. Hizo la guerra con su prótesis, porque tenía un espíritu tremendo, y aunque después le falló la salud, sin embargo nunca dejó de volar. En un vuelo de Albacete a Baleares se perdió en el mar.

Naturalmente, no podemos dejar de referirnos a la aventura de José Ansaldo, con su globo. Al Teniente General Vives se le ilumina la cara y exclama:

Eso fue maravilloso; un milagro de la naturaleza. Porque yo que he sido globero de verdad, piloto de globo –empecé de teniente– tengo que decir que las técnicas fueron cambiando. Primero se llenó el globo de aire caliente y hemos pasado por el hidrógeno y por el gas de alumbrado para volver al aire caliente otra vez. Ansaldo proyectó algo totalmente irrealizabe: un globo que tenía en su interior unos globitos auxiliares, que llenaba de aire, para que cupiera el gas cuando se dilataba. Todo eso era prácticamente irrealizable porque la dilatación del gas era tan grande que no bastaban aquellos pequeños globos de compensación. En otro tiempo cuando el gas se dilataba, dejábamos una salida, porque si nos empeñábamos en detener el globo preso se estallaba. A Ansaldo se le metió en la cabeza hacer un globo a su manera, porque no se le ponía nada por delante y, además, como era sordo, no entendía lo que le decían los demás. Hizo tres intentos y, normalmente se debía de haber matado en alguno de los tres; pero tuvo suerte y no le ocurrió nada. Era tal su entusiasmo, que cuando ya tenía el globo preparado se compró un terrenito cerca de Barajas donde construyó un pequeño hangar y un taller de carpintería para su globo. La gente de Barajas estaba temerosa de que le ocurriera lo peor, porque pensaban que aquel proyecto era una barbaridad. Resultaría muy prolijo referir todas las aventuras que corrió José Ansaldo con su globo. Recuerdo el último intento, el de Maspalomas. Salió su hermano Ignacio con una canoa para seguirle desde abajo y por eso cuando cayó al mar pudo recogerle. En Maspalomas dejó el globo por la noche y se le estalló solo; no sé lo que ocurrió. José no alcanzó éxito con sus tres intentos; pero resultaba maravilloso ver el entusiasmo con que los emprendía.

A Juan de la Cierva le conoció el Teniente General Vives, cuando se hallaba en plena fiebre de inventor.

Era muy inteligente. Construyó y puso en vuelo el autogiro, que en aquel tiempo fue una novedad grande y que parecía que tendría mucho porvenir. Su padre, el conocido político, estuvo en la Embajada de Noruega, durante la guerra española, refugiado. Mi padre, que murió con ochenta años, estaba refugiado también allí. Vivieron juntos los últimos años de su vida y juntos murieron también. Juanito, porque para mí es Juanito –siendo yo teniente de aviación, él era un hombre jóven que acaba-

Junkers 52 de plata ofrecido por el entonces coronel Vives, Jefe del Regimiento de Transporte de Alcalá a la Ermita de Nuestra Señora de Loreto en Cella.



ba de terminar la carrera de Ingeniero de Caminos– formaba parte de un grupo de media docena de aficionados a la aviación en que todos eran inventores, voladores e investigadores de la aviación, entonces, una cosa nueva de la que no se sabía apenas nada, por lo que surgieron apasionados enormes. Hubo varios que llegaron a construir aeroplanos. El que más se distinguió fue Barrón.

Un salto en el tiempo y llegamos al 21 de octubre de 1951, cuando un avión Ju-52 del Primer Regimiento de Transporte, procedente de la Base Aérea de Jerez, pierde el enlace radio con tierra, durante la noche. El Teniente General Vives se refiere a la que después fue conocida como emergencia o milagro de Cella.

Siendo yo coronel en Alcalá y tenientes, José Antonio López Viciana y Ricardo Garrido Jiménez, realizábamos un servicio de estafeta. Todos los días salía un Junkers de Alcalá para hacer vuelos a varios aeródromos, a los que llevaba el correo de aviación. Recorríamos los de la península y llegábamos hasta Africa. En uno de esos servicios, yendo López Viciana de primer piloto y Garrido de segundo, se les estropea la radio, se pierden, se les echa la noche encima, no saben donde están, se meten en mal tiempo, y, para colmo de males, se les empieza a acabar la gasolina. Entonces deciden tirarse en paracaídas; no había otra solución. Vieron las luces de un pueblo, pero sin tener idea de dónde estaban. López Viciana les dice al cabo, al mecánico, al radio, a un sargento y a un soldado que iban como pasajeros: "Daremos vueltas alrededor de esas luces, os vais tirando y yo me tiraré el último". A los que se tiraron primero les recomendó que en caso de ver algún sitio despejado encendieran una hoguera. Así lo hicieron y, entonces, López Viciana decide tomar tierra. No tenía la menor idea de su situación. Garrido, que se había quedado acompañando a López Viciana, participa en la preparación de una toma de tierra. A poco se dan con la torre del pueblo; se dejaron el tren de aterrizaje contra una cerca y el aparato, roto, fue dominado al chocar contra un muro de piedra. Y aquí viene lo que se ha dado en llamar milagro, porque precisamente en aquel pueblo había una ermita de la Virgen de Loreto. Yo estaba de coronel en Alcalá y les mandé un exvoto: un modelo de Junkers, en plata, con una inscripción. Ahora, al cabo de treinta y dos años de aquella emergencia, Ricardo Garrido es general y está destinado en Valencia. La ermita ha sido restaurada y recientemente se celebró una fiesta a la que asistió López Viciana, llegado a Cella, provincia de Teruel, desde Valencia. Como después de buscarme, para que le acompañase, no me encontró –hubiera ido con mucho gusto– vino a verme a Azuqueca recientemente, para regalarme un escudo de Cella. Al parecer pronunció un discurso en el que recordaba aquella emergencia que fue, verdaderamente, un milagro.

Recuerdos, recuerdos aeronáuticos estrechamente unidos a la biografía del Teniente General Vives. Algunos de los episodios más antiguos fueron protagonizados por su padre; otros, están relacionados con su Hoja de Servicios. Los cuarenta y cuatro años en que permaneció en activo el Teniente General Vives coinciden con el gran desarollo tecnológico de la Aviación española. Aquel Teniente que en 1920 prestó servicios en el Batallón de Aerostación de Guadalajara, que participó en la Campaña de Marruecos, en el desembarco de Alhucemas y en otras acciones militares, siendo herido en campaña, conserva a sus 83 años una vigencia física que no va a la zaga de su mente para participar de la vida actual. Su inquietud no ha decrecido, además, para seguir de cerca la marcha de la Aeronáutica que es un componente más de su sangre y el mayor estimulante de su espíritu.

El Teniente General Vives, con el General Cesteros, Director del Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica y con el Coronel Dáneo, Director de AEROPLANO.



Los primeros tiempos de nuestra AVIACION

RAMON SALAS, General de Aviación

ANTECEDENTES

La Aviación española nació en el primer decenio del siglo actual pero sus antecedentes se remontan a tiempos lejanos y se sitúan en el Real Colegio de Artillería de Segovia en momentos inmediatamente anteriores a la Revolución francesa. El famoso químico francés Luis Proust fue contratado por Carlos IV para prestar sus servicios como profesor en el Colegio de Artillería con la graduación equiparada de capitán. Corría el año 1784 y el insigne descubridor de las leyes de las proporciones definidas —constantes y múltiples— construyó un globo con el que se efectuaron ascensiones los días 3, 5 y 6 de noviembre de 1792, que se repetirían el día 14 en el Escorial en presencia del Rey. Ya en aquel lejano tiempo los artilleros vieron al globo como un ingenio capaz de subir a considerable altura para desde ella "descubrir y registrar el campo enemigo con comodidad". (1).

Sin embargo habrían de pasar cien años para que lo que se inició en Segovia llegara a adquirir realidad orgánica. En 1884 se creó la Dirección Técnica de Comunicaciones a la que se dio como misión la explotación del telégrafo militar y secundariamente la de los globos aerostáticos y las palomas mensajeras. Ese mismo año, por decreto de 15 de diciembre, se constituyó el servicio militar Aerostación. Aparecía como órgano de la Dirección Técnica de Comunicaciones, que contaba con un batallón de Telégrafos, del que su cuarta compañía "se ejercitará en la construcción e inflacción de los globos aerostáticos y en su manejo, libres o cautivos, emprendiendo en la medida de los recursos de que puedan disponer, los ensayos y experiencias necesarios para las más útiles aplicaciones de estos nuevos instrumentos de guerra". El conjunto quedó al mando del coronel don Licer López de la Torre Ayllón. (2).

(1) Don Pedro Abarca de Bolea, Conde de Aranda, decía así en el informe que elevaba a la Secretaría de Guerra el 15 de noviembre de 1792: "Cuanto conducía al objeto premeditado de tener en campaña, y en cualquier situación y hora del día, una atalaya fija o ambulante a voluntad, y susceptible de mucha elevación para descubrir los terrenos del contorno de su Ejército, y los movimientos como evoluación en el del enemigo, en la disposición de su ataque y durante él las variaciones que intentasen con igual aplicación al registro interior de una plaza, o de ella hacia afuera... Bien que el solo manejo del globo se deducen sus aplicaciones" y terminaba: "Unicamente me ha sido sensible la variedad del tiempo. En el día fue el más hermoso posible, prometiéndonos también agradables algunos sucesivos; pero de el 11 acá, parece que a cual peor con aguas cuatiosas y ráfagas de viento que se empeñan en privarnos de igual complacencia y de la variedad de algunos otros ensayos que hubieran sido adaptables en confirmación de la utilidad aplicada".

El Teniente Coronel don José Gomá Orduña reproduce el texto íntegro de este escrito y facilita otras noticias interesantes en torno a estos primeros ensayos en "Historia de la Aeronáutica Española". Tomo 1.º, páginas 24 a 27.

(2) Real Decreto de 15 de diciembre de 1884. Colección Legislativa núm. 413, página 726. El Decreto daba nueva organización a las tropas de Ingenieros y creaba la Dirección Técnica de Comunicaciones militares a cuyo cargo estaría el Servicio Telegráfico y sus tropas, y de las que la 4.ª compañía tendría a su cargo el manejo de los globos.

Las actividades no comenzaron hasta fines de 1888 en que, dispuesto el material, se iniciaron en la Casa de Campo de Madrid, cedida por la Reina María Cristina. Las primeras ascensiones se hicieron en globo cautivo y la que dió comienzo a los vuelos libres fue la efectuada por el coronel Jefe del Servicio el día 10 de julio de 1889. Unos días antes la propia reina regente llevó a cabo una ascensión de 300 metros en globo cautivo. La fecha de este acontecimiento se sitúa en el día 27 de junio de 1889. (3).

El aumento de actividades aconsejó la creación de un organismo autónomo que independizará al servicio de Aerostación del de Telégrafos lo que de hecho sucedió en agosto de 1896 aunque no quedara sancionado hasta la promulgación de la Ley de 17 de diciembre de 1896. (4).

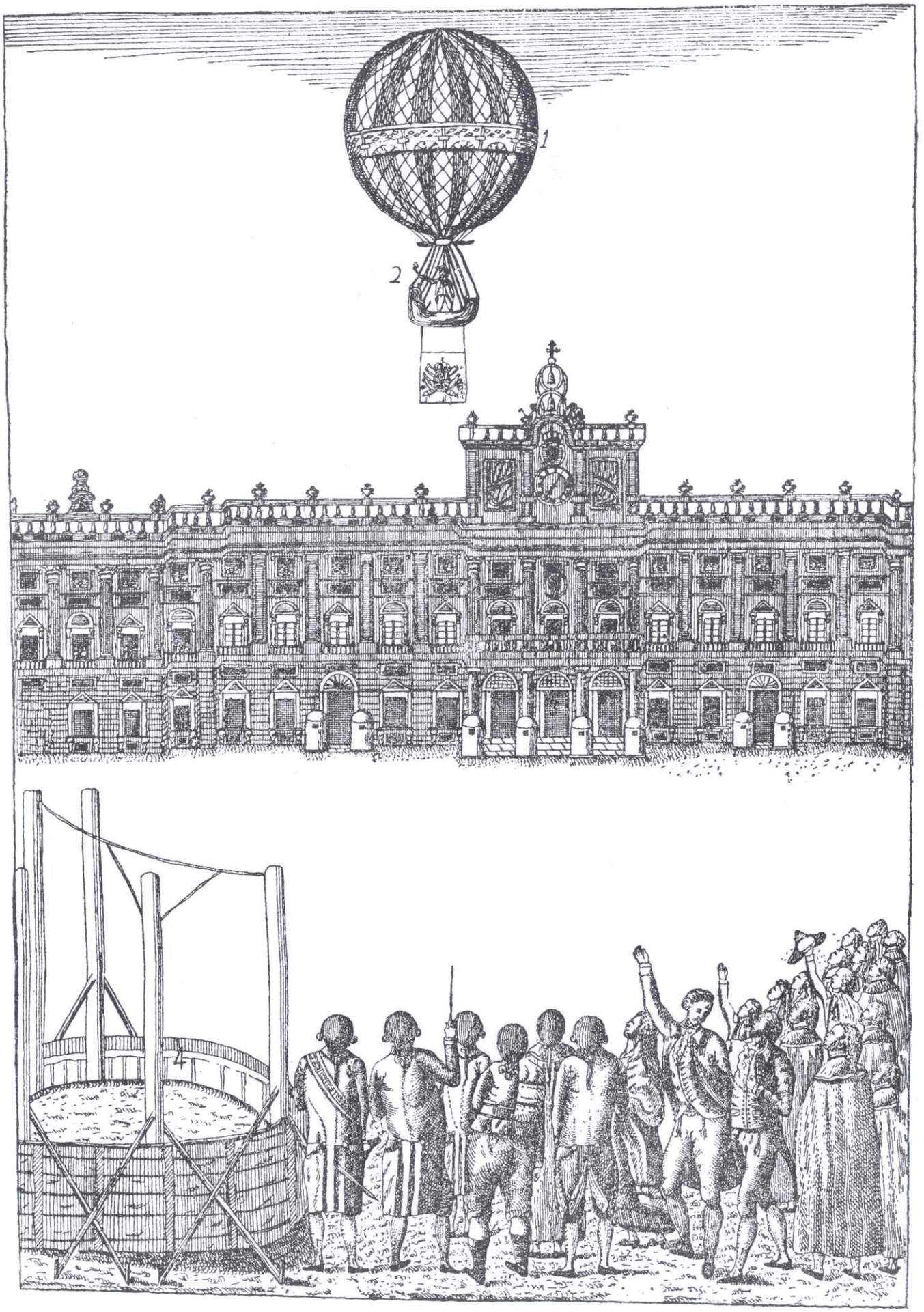
El flamante cuerpo constaría de una fracción de carácter fijo, que tendría a su cargo la construcción y mantenimiento del material y de otra movil u operativa. Se estableció en Guadalajara en dependencia del Establecimiento central de Ingenieros y fue su primer jefe el comandante don Pedro Vives Vich que tendría una influencia determinante en la gestación y nacimiento de la Aviación Española, tanto Militar como Civil.

La fracción fija del servicio se llamó inicialmente Parque Aerostático y pasó a ser comandancia Exente de Ingenieros al suprimirse, el 26 de junio de 1901, el Establecimiento central de Ingenieros. En octubre de ese mismo año se afectó al nuevo servicio el de alumbrado y las palomas mensajeras con el nombre de telegrafía alada. El servicio reunía por tanto, bajo el mando del comandante Vives, la telegrafía alada, la meteorología, el parque, el alumbrado en campaña y las unidades de aerostatos.

No obstante el servicio era pobre de medios y estaba escaso de personal. Poco más de 150 hombres y unos cuantos globos de distintos tipos, pero el entusiasmo de Vives logró imponer la novedad y frente al escepticismo general consiguió la celebración de cursos de observadores de globos a los que se dió acceso a toda oficialidad del Ejército y la Armada, primer paso importante que abría el camino a la creación de un futuro servicio militar independiente de las armas y cuerpos hasta entonces existentes.

(3) Para detalles de la histórica ascensión de su Majestad la Reina Regente y sus antecedentes inmediatos ver "Historia de la Aeronáutica Española" Tomo 1.º, página 50 a 56 del Teniente Coronel Gomá.

(4) Real Orden de 17 de diciembre de 1896. Colección legislativa núm. 355, página 572. "Disponiendo la forma en que ha de quedar constituido el Establecimiento Central de Ingenieros y dictando normas para la organización del Servicio de Aerostación Militar". Meses antes, por Real Orden Central de 14 de septiembre —C.L. núm. 237, página 373—, se ordenaba la constitución de la que se llamaría Compañía de Aerostación que quedaría integrada por un Comandante, un Capitán, un Teniente, un Celador de fortificaciones, dos Sargentos, cinco Cabos, dos cornetas, tres soldados de 1.ª y 41 soldados de segunda. En total 4 Oficiales y 53 individuos de tropa.



Vista del Globo aereostatico q.e se hecho ante S.s M.s jsu R.l familia el dia 8 de Enero de 1793 en el qual fue D.n Vicente Luna y cayó â las 2 de la tar.de en pozuelo del Monte del tajo se elebo 2 veces despues y cayo en la cañada larga termino de la fuente ultim.te en horcajo. N.o 1 faja del Glob.o 2 pistola q.e dispara 3 palacio 4. Cerco de inflar el Globo.

En abril de 1908 se procede a la reorganización del servicio y sus tropas pasan a constituir un batallón con la denominación de "tropas afectas al servicio de aerostación y alumbrado en campaña" y poco después, en 1909, se destacó a Melilla una sección con dos globos cautivos y una cometa para tomar parte en las operaciones de aquel año. Iba a su frente el capitán Gordejuela y formaban parte de ella el capitán Herrera y los tenientes Fernández Mulero, Andrés, Barrón, Pou y Ortiz Echagüe, apellidos insignes en la historia de nuestra Aviación. La expedición regresó a Guadalajara en 1911, pero el batallón hizo de nuevo acto de presencia en las campañas de 1913 y 1914, en estas ocasiones en la zona de Tetuán.

Por aquellos años don Leonardo Torres Quevedo ponía a punto un proyecto de dirigible que, por falta de medios, habría de construirse fuera de nuestra Patria, mientras el Gobierno adquirió en el extranjero el dirigible "España" que el 4 de mayo de 1910 hizo un vuelo desde Guadalajara a Madrid y regreso. Fue a raíz de estos hechos cuando se produjo una nueva expansión del servicio, que pasó a denominarse servicio de Aeronáutica, que englobaba el antiguo de aerostación y el nuevo de dirigibles . (5).

NACE LA AVIACION

Vives, que había cesado en la Jefatura de Aerostación al ascender a coronel en 1908, vuelve a ponerse al frente del servicio, que pierde el alumbrado en campaña pero que extiende sus competencias a la experimentación de dirigibles y aeroplanos (6).

La Aviación, todavía incipiente, cautivaba a los espíritus progresistas. Kindelán, un joven oficial que desde 1900 figuraba entre los más entusiastas aerosteros españoles, viaja por Europa a principios de 1909, ve volar a los hermanos Wright y vuelve dispuesto a convencer a sus jefes de la necesidad de lanzarse por el camino abierto por los inventores norteamericanos. Finalmente en 1910 el Gobierno decide encargar la adquisición de algunos de estos nuevos aparatos a la Comisión de experiencias de material de Ingenieros, creada en septiembre de 1910, y que sería competente para "regular la adquisición, empleo y perfeccionamiento de los medios del cuerpo". En la Real Orden por la que se constituía la Comisión explicaba el ministro la necesidad de comprar aviones "considerando que la aviación es ya una realidad a cuyo conocimiento no puede sustraerse una nación civilizada" y se le ordebana que procediera "a estudiar el tipo de aeroplano que más convenga para nuestro Ejército y se fijen los elementos que han de constituir el laboratorio aerodinámico, complemento indispensable de estudio para las adquisiciones que se realicen y de las que en el porvenir se hagan". (7).

Para entonces ya se había efectuado el primer vuelo de un avión en España. Se realizó en el hipódromo de Casa Antunez el día 11 de febrero de 1910 por el piloto francés Julien Mamet y lo presenciaron millares de barceloneses asombrados y entusiasmados con aquella máquina capaz de desafiar a la gravedad. Pero este francés que encandiló a los españoles tuvo su precedente en un español que impresionó a sus compatriotas. Antonio Fernández, español de Aranjuez y sastre para señoras en Niza, se sintió poderosamente atraído por el novedoso sistema de navegación y construyó por si mismo un aeroplano que presentó en el histórico "Meeting" de Reims, aunque sin suerte. Luego expuso su avión en el salón aeronáutico de París y consiguió vender la licencia de fabricación a Pierre de la Levasseur que fabricó dos ejemplares que volaron con éxito. Desgraciadamente este pionero se mató en Antibes pilotando su propio avión el 6 de noviembre de 1909, siendo la cuarta víctima de la Aviación mundial con motor y el primero de los españoles que ofrendó su vida al desarrollo de la Aeronáutica. (8).

También en el extranjero aprenderían a volar en aquellos lejanos tiempos Benito Loigorry y el infante don Alfonso de Orleans y Borbón, los dos primeros pilotos españoles con título oficialmente homologado.

Con estos precedentes inmediatos, Kindelán marcha a Francia comisionado para adquirir el material que permitiera la iniciación de actividades propiamente aviatorias en España. Realizó el viaje el día 26 de octubre de 1910 y encargó en firme tres biplanos (dos Henry Farman y un Maurice Farman) que se trasladaron a Cuatro Vientos donde se había establecido la Sede de la naciente Aviación. El terreno, inmediato al pueblo de Carabanchel, a la altura del ventorrillo del Gállego o de Clares, había sido elegido por los coroneles Vives –Jefe del Servicio de Aeronáutica– y Rodríguez Mourelo –Presidente de la Comisión de Experencias– y el propio capitán Kindelán y fue adquirido a propuesta del general Marvá, jefe de la Sección de Ingenieros del Ministerio. Era el primer aeródromo español y en él se estableció una incipiente guarnición el día 10 de febrero de 1911. Pocos días después llegaban los aeroplanos y un profesor francés –al que seguirían otros–, para instruir en su manejo a los españoles. El capitán Kindelán fue desigando "encargado" del Aeródromo y dio comienzo el primer curso del que fueron alumnos el propio Kindelán y el capitán Arrillaga, de la Comisión de experiencias, y el capitán Herrera y los tenientes Barrón y Ortiz Echagüe del servicio de Aerostación. (9).

La instrucción comenzó el día 15 de marzo y como no existía doble mando era exclusivamente teórica.

Tanto el Aeródromo Militar, como la Escuela de Experimentación, se integraron, bajo el mando del coronel Vives, en el servicio de Aeronáutica, que continuaba constituído por sus secciones de Parque y Tropa y seguía contanto con los servicios anejos de telegrafía alada, fotografía y meteorología, constituyendo un Cuerpo en lo militar y una Comandancia exenta en lo técnico, todo ello dentro del Cuerpo de Ingenieros.

Por aquel entonces el coronel Vives, en compañía del francés Jean Mauvais, efectuó un vuelo Cuatro Vientos-Guadalajara; don Juan de la Cierva, chaval de 16 años, proyectaba y construía en colaboración con Barcala y el carpintero Pablo Díaz sus aviones BCD, de los que el II fue destrozado por Mauvais en sus pruebas de vuelo; Heraclio Alfaro diseñaba un avión de su invención y en Cuatro Vientos se procedía a levantar edificios y hangares para el personal, el material y los talleres que habrían de constituir una

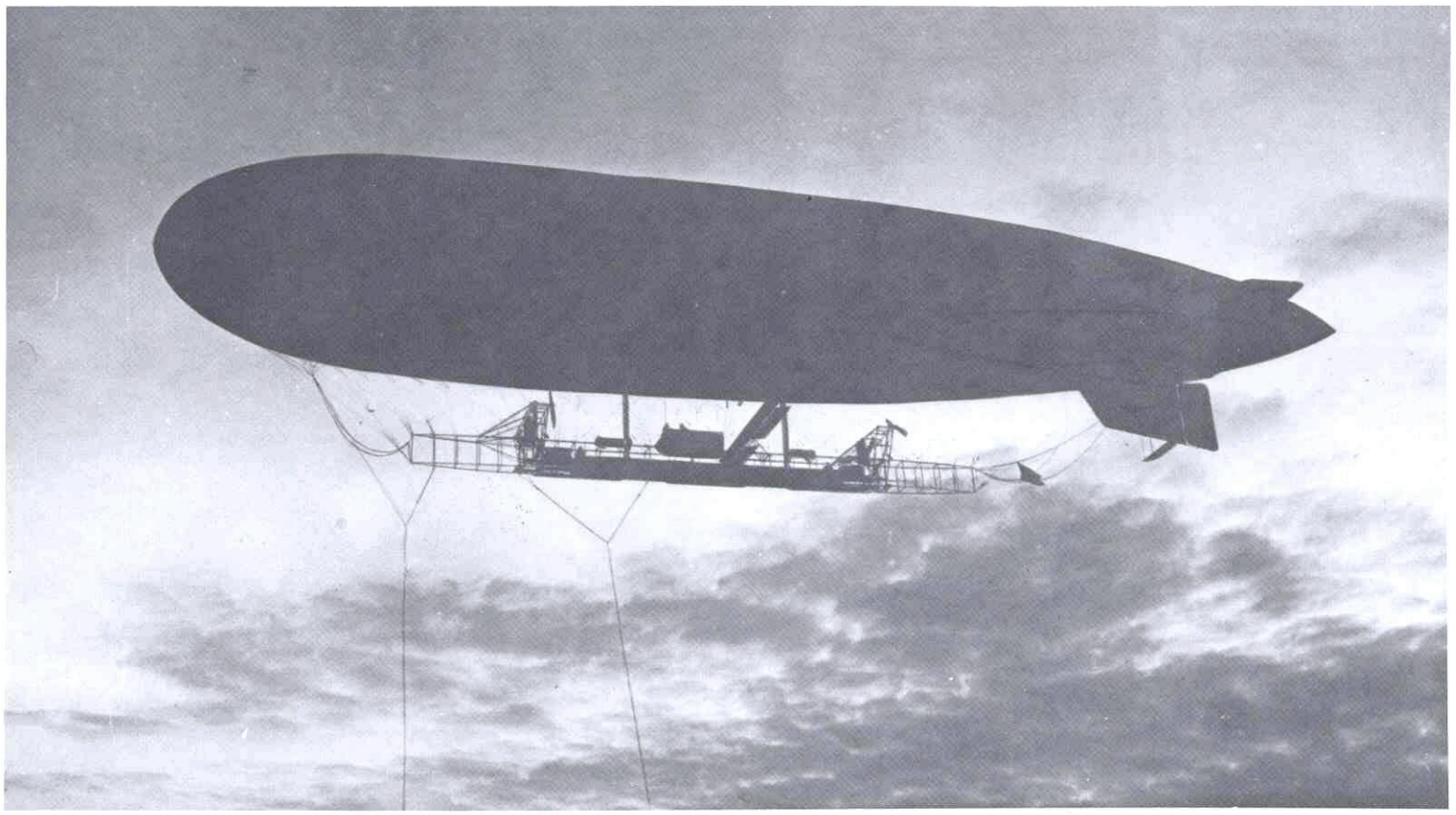
(5) Don Leonardo Torres Quevedo ha sido uno de los hombres que más han contribuido al desarrollo técnico y científico en España. Vivió de 1852 a 1939 y aparte de sus aportaciones en el campo de la Aeronáutica, a él se debe el "Telekino" –un torpedo automóvil dirigido por ondas hertzianas–; el famoso ajedrecista automático y el transbordador que atraviesa el Río San Lorenzo junto a las Cataratas del Niágara. Fue nombrado Doctor "Honoris causa" por varias universidades nacionales y extranjeras.

(6) La "Revista de Aeronáutica" nos ha ofrecido frecuentemente datos biográficos de don Pedro Vives Vich, siendo de particular interés el artículo del General Garcfa de Pruneda, "El General Vives", publicado en el núm. 81, página 7, agosto de 1947; y la semblanza titulada "Pedro Vives" aparecida en el núm. 356 de julio de 1970, página 491.

(7) Real Orden Central de 21 de septiembre de 1910 por la que se crea la Comisión de Experiencias y en la que se cita al Servicio de Aerostación y Alumbrado en campaña. Colección Legislativa núm. 141, página 182.

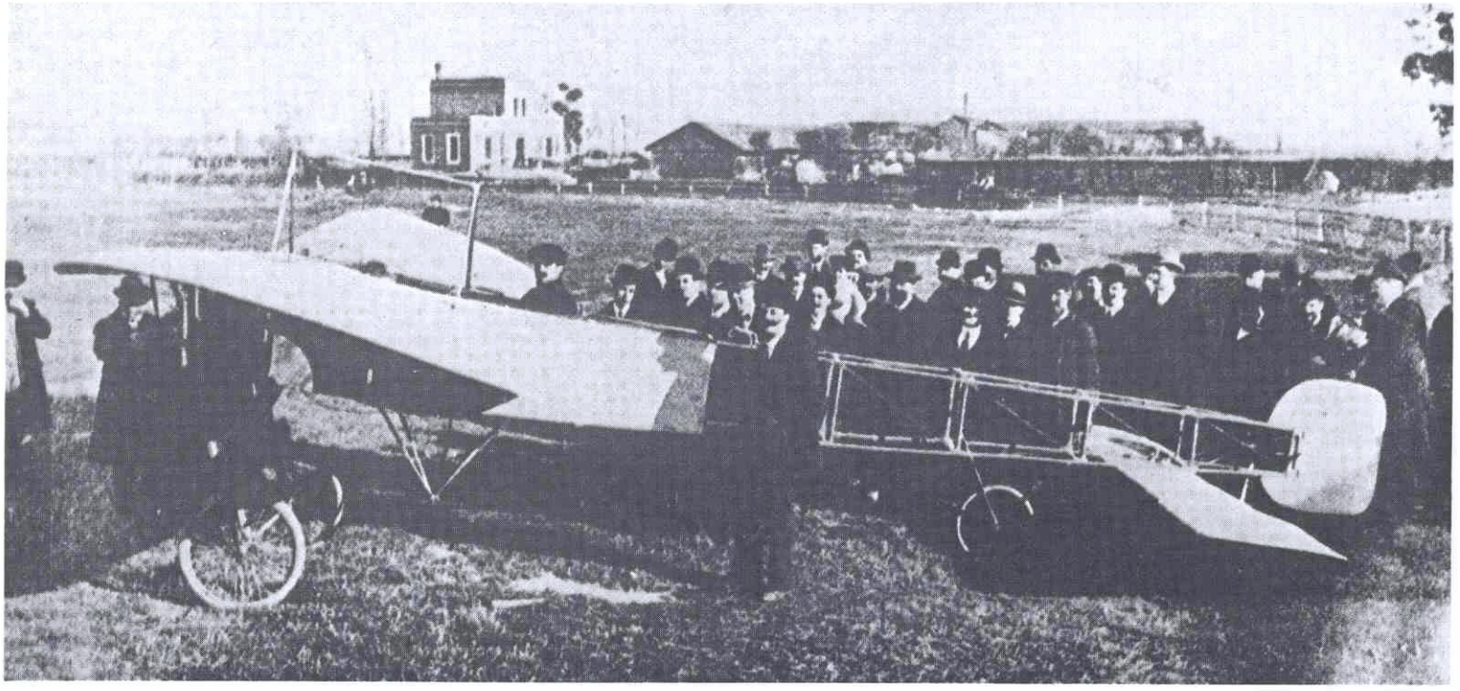
(8) La memoria del precursor Antonio Fernández fue recordada por el Teniente Coronel Gomá en la página 253 del Tomo I de su "Historia de la Aeronáutica Española" y más recientemente por José Warleta y Jesús Salas en la "Revista de Aeronaútica" núm. 461 de mayo de 1979, páginas 425 y siguientes, en las que nos amplian noticias sobre él en su trabajo "Cincuentenario del Título español de Ingeniero Aeronáutico".

(9) José Ramón Sánchez Carmona. "Orígenes de Cuatro Vientos". Revista de Aeronáutica núm. 287, página 853.





Arriba: El dirigible "España". A la derecha: Julien Mamet primer aviador que cruzó nuestros cielos. Abajo: el primer aparato que voló en España, un "Bleriot" tipo "Canal de la Mancha".



incipiente industria, no sólo de mantenimiento sino también de proyecto y construcción (10).

Lentamente, como sus aviones, la Aviación despegaba y los servicios de la Aeronáutica se diversificaban lo suficiente como para que cada uno de ellos iniciara una vida autónoma.

En 1911 todavía la Aerostación monopolizaba el ámbito operativo y se suponía que era el único de los servicios Aeronáuticos de inmediata aplicación militar. Dirigibles y aviones se hallaban aún en experimentación y por Real Orden publicada en el D.O. del día 7 de marzo de 1911 se aprobó el reglamento para la prueba de aeroplanos con la finalidad de "elegir el material más adecuado para ensayar y estudiar este instrumento de guerra" y en el que se fijaban las atribuciones del Jefe "encargado del aeródromo"; las pruebas que se exigirían para la obtención del título de piloto –idénticas a las establecidas por la Federación Aeronáutica Internacional–; y las misiones de la "Escuela de Experimentación", en la que los profesores serían probadores de las casas constructoras. (11).

Inmediatamente comenzaron los cursos y se inició el martirologio aeronáutico. Desde entonces, el progreso de la aviación vendría dolorosamente jalonado por el sacrificio de los mejores. La primera víctima de la Aviación española sería el Capitán de Infantería don Celestino Bayo Lucia que murió el día 27 de junio de 1912 durante las pruebas finales para la obtención del título. La frecuencia con que se sucedieron los accidentes mortales aconsejó la promulgación de la Ley de 27 de noviembre de 1912 que aceptaba el principio de que el Servicio en Aviación comporta riesgos tan extraordinarios que obligan a considerarle, a efectos legales, como servicio en campaña. (12).

EL SERVICIO DE AERONAUTICA MILITAR

El día 28 de febrero de 1913 se creaba el Servicio de Aeronáutica Militar. En el preámbulo del decreto el general Luque decía al Rey: "El servicio de la Aviación, que hasta ahora no ha pasado del período experimental por falta de recursos, podrá, en breve, adquirir mayor desarrollo, tanto por existir ya algunos pilotos, como por disponer de material adecuado para maniobras y operaciones en campaña".

"Es indudable que el aeroplano, aún cuando ha de sufrir modificaciones que atenúen sus defectos, ya que por la naturaleza del medio en que se mueve, quizá no sea nunca posible dotarle de estabilidad absoluta, constituye un elemento importante para el servicio de exploración y podrá, con el tiempo, ser susceptible de otras aplicaciones que ya se inician, pero que no resultan todavía prácticas".

Seguían después otras consideraciones en la misma línea de moderado optimismo o de matizado pesimismo, para terminar sometiendo a la aprobación del Rey la creación del Servicio de Aeronáutica militar al que serviría de base el Servicio de Aerostación, "al cual sustituye". Comprendería las ramas de Aerostación y Aviación y tendría por cometido "la adquisición del material y la instrucción del personal afecto a ambas ramas".

Poco después, por Real Orden de 16 de abril, se aprobaba el reglamento del Servicio de Aeronáutica Militar en sus dos ramas: "Aerostación, que comprende todo lo referente a observatorios aéreos cautivos, ya sean más ligeros que el aire (globos), o más pesados (cometas), a los globos esféricos libres y a los dirigibles; y Aviación, que comprende todos los medios de locomoción aérea por aparatos más pesados que el aire".

La Aeronáutica Militar quedó integrada por: "1.° –La dirección del servicio, con todos los elementos que sean comunes a ambas ramas; 2.°.–El Servicio de aerostación; y 3.°.–El de Aviación. Estos dos últimos funcionarán con completa independencia uno de otro, teniendo como lazo de unión la primera". (13).

Nacía así el servicio de Aviación Militar aunque no utilizara de momento esa denominación sino la de Rama de Aviación del Servicio de Aeronáutica Militar.

Para entonces ya habían llegado a España otros aviones, algunos de procedencia inglesa, y con estos últimos profesores de vuelo de esta nacionalidad que sustituyeron con ventaja a los franceses. Los cursos de pilotaje continuaban y para darnos una idea de lo primitiva que era aquella aviación vamos a reseñar las pruebas que se exigían para conseguir el título de piloto en sus dos categorías de elemental y superior o de guerra.

Para obtener el diploma elemental se mantenían las exigencias de 1911: hacer dos recorridos de más de 5 km. cada uno sin tocar tierra, desarrollados entre dos postes indicadores establecidos al efecto en el Aeródromo, cambiando de mano en cada vuelta. Es decir haciendo un ocho. Una prueba de altura consistente en elevarse cuando menos a 50 m. pudiendo realizarse al mismo tiempo que la anterior.

Ambas pruebas se complementaban con la obligación de darlas fin parando el motor antes de tomar tierra y detener el avión a menos de 50 m. de un punto prefijado.

Para conseguir el título de piloto superior era preciso superar un curso de perfeccionamiento al final del cual tenían los alumnos que efectuar un vuelo de más de 60 km. con regreso al punto de partida y otro en circuito cerrado sobre itinerario prefijado con desarrollo poligonal no inferior a 100 km., a más de 300 m. de altura.

Estas pruebas, que hoy nos parecen tan rudimentarias, no pudieron intentarse hasta la llegada de la segunda generación de aviones importados: monoplanos Nieuport con motor de 80 caballos y biplanos Maurice Farman con motor de 70 caballos. Kindelán fue el primero en obtener el nuevo título el 19 de mayo de 1913.

Ese año comenzaron los vuelos fuera del aeródromo y en el otoño ya existían del orden de los 30 aviones, de ellos 17 "de primera línea", que podían ser tripulados por los 24 oficiales de las distintas armas y cuerpos del Ejército y la Marina que habían obtenido el título en los tres cursos celebrados hasta entonces y

(10) Para ampliar noticias sobre estas primeras andanzas de la Industria Aeronáutica española, consultar en la Revista de Aeronáutica los trabajos de don Luis Acedo: "El primer avión construído en Madrid" y "La primera fábrica de aeroplanos de España y otras andanzas", publicados en los núms. 408 y 417 de noviembre de 1974 y agosto de 1975, páginas 878 y 635 respectivamente. El del Teniente Coronel Herrera, "El primer avión construído en España" núm. 490, octubre de 1981, página 1.104; el ya citado de José Warleta y Jesús Salas conmemorativo del cincuentenario del título de Ingeniero Aeronáutico (Nota 8) y el debido al General Longoria "Cincuenta Años" núm. 496 de abril de 1982, página 336. También el de don Fernando Sánchez Cabeza, "Historia de la Base Aérea de Zaragoza", núm. 497, mayo de 1982, páginaa 466.

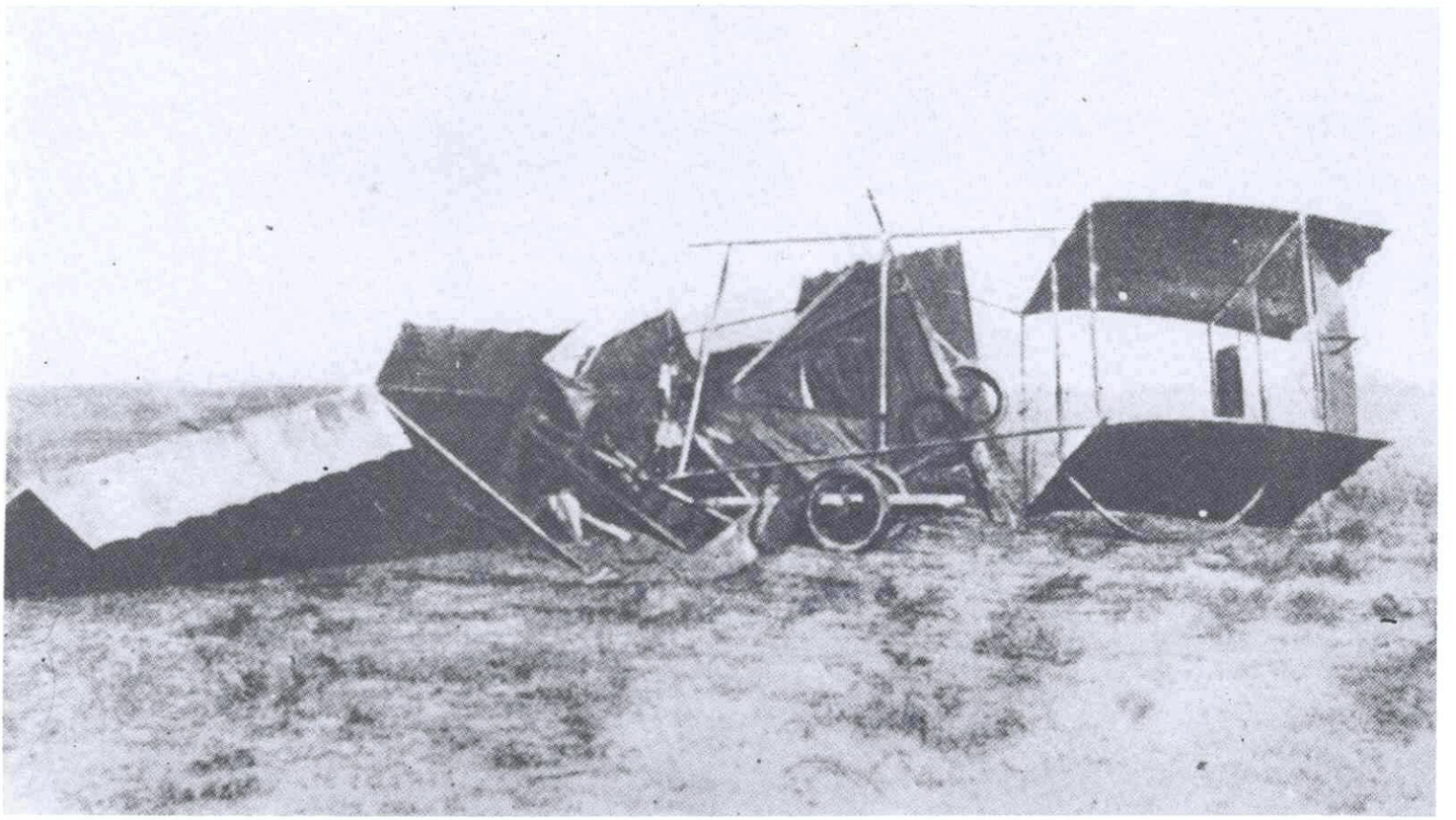
(11) Teniente Coronel Gomá "Historia de la Aeronáutica Española" Tomo I, páginas 284 y 285.

(12) Ley de 27 de noviembre de 1912.

(13) Real Decreto de 28 de febrero de 1913. Colección Legislativa núm. 32, página 65. Por él se organiza el Servicio de Aeronáutica Militar "Sirviendo de base la del actual Servicio de Aerostación, al cual substituye".
Real Orden circular de 16 de abril de 1913. Colección Legislativa núm. 33 páginas 66 y siguientes. Aprueba el Reglamento. Subsiste el Servicio de Aerostación y aparece el de Aviación, ambos como ramas del Servicio de Aeronáutica que nacia. En este reglamento se detallan también los emblemas y distintivos que distinguirían a los miembros del Servicio y especificamente el emblema "para pilotos de aeroplano" que es el que se sigue utilizando en la actualidad.

El capitán don Celestino Bayo Lucía, primer caído de la Aviación Militar Española. 27 de julio de 1912.





pronto también por los 19 componentes de la 4.ª promoción. (14).

El nacimiento de la Aeronáutica Militar había aportado, como novedad orgánica, la independencia del Cuerpo de Ingenieros y el nuevo Servicio pasaba a estar directamente subordinado al Ministro de la Guerra, aunque la Sección de Ingenieros seguía encargada del despacho. La apertura iniciada por el Comandante Vives, dando acceso a los cursos de aerostación a oficiales de cualquier arma o cuerpo, sería también la norma en Aviación y de los 43 primeros pilotos, sólo 14 procedían de Ingenieros; 8 eran de Infantería, 6 de Caballería, 5 del Cuerpo General de la Armada, 3 de E.M., 2 de Artillería, otros tantos de Sanidad y 1 de Intendencia, otro de la Guardia Civil y el último de Infantería de Marina. El Director del servicio, estaba asistido por una Junta Técnica con dos secciones presididas por los jefes de Aviación y Aerostación. (15).

En la Rama de Aviación se diferenciaron prontamente las unidades aéreas, servidas por personal navegante; las tropas de Aviación y las escuelas y talleres. Apareció la escuadrilla como unidad táctica y se reglamentó el uso del emblema de Aviación, con lo que empezaban a distinguirse los aviadores del resto de los miembros del Ejército.

En agosto de 1913 el coronel Vives marchó a Tetuán, donde había comenzado el forcejeo con el Raisuni, para estudiar sobre el terreno la posibilidad de iniciar actividades aéreas en apoyo de las operaciones terrestres. De este viaje surgió el establecimiento de un aeródromo en Sania Ramel de Adir, en la margen izquierda del río Martín en las proximidades de Tetuán y el día 22 de octubre salían de Madrid —al mando del capitán Kindelán— los componentes y el material de la primera escuadrilla operativa que se constituyó en España. La formaban 9 pilotos, 6 observadores y el personal y material preciso. Los pilotos, además del capitán Kindelan, los también capitanes Barrón y Bayo, tenientes don Alfonso de Orleans, Moreno Abella, Espín, Olivié y Ríos y el teniente médico Cortijo. El material 12 aviones distribuídos en tres secciones de cuatro: Una con biplanos Maurice Farman con motor Gnome de 50 caballos; otra con monoplanos Nieuport II. G con el mismo motor y la tercera con Lönher "Pfeil" biplanos con motor Austro-Daimler de 90 caballos.

Esta escuadrilla realizó su primer vuelo en campaña el día 2 de noviembre de 1913, tuvo sus primeros heridos el día 19 de ese mismo mes y año —los tenientes Ríos y Barreiros, que fueron condecorados con la Cruz Laureada de San Fernando— y efectuó su primer bombardeo el día 5 de noviembre y el primer bombardeo aéreo oficial de la historia universal de la aviación el día 17 de diciembre, realizado por Barrón y Cifuentes con rudimentarios visores y bombas adquiridos en Alemania por el Infante don Alfonso.

A pesar de la enorme importancia histórica de estos acontecimientos, los servicios de la Aviación eran todavía poco apreciados. Las anécdotas a este respecto son numerosas y los aviadores se las veían y se las deseaban para conseguir ser tomados en serio. A fin de año se ponía en servicio un segundo aeródromo en Arcila —próximo a Larache— y en España, Cuatro Vientos se ampliaba con una escuela de vuelos y un taller de reparaciones. Aparecía una escuela de pilotos y observadores en Alcalá de Henares y en Barcelona, Hispano Suiza comenzaba a fabricar motores naciones. (16).

Esta fase auroral de la Aviación, tan prometedoramente iniciada, tuvo su reflejo en el mundo civil y don Rafael Gasset, ministro de Fomento, promovió la fundación de una Escuela de Pilotos en Getafe e impulsó el nacimiento de una Industria Aeronáutica. Para esto último comisionó a 4 ingenieros industriales que adquirieron en Francia la especialización precisa. (17).

El estadllido de la Guerra Europea, que supuso la imposibilidad de importar nuevos aviones, ocasionó la práctica paralización de las actividades aéreas en España y Marruecos, mientras envejecían los pocos aviones inicialmente adquiridos a los que se unieron los Morane-Saulnier regalados en 1913 por el Conde de Artal, mecenas español radicado en Buenos Aires.

En estos momentos de crisis para la naciente aviación iban a abandonarla sus dos máximos animadores: el coronel Vives y el capitán Kindelán, sustituidos por el coronel Rodríguez Mourelo y el comandante Bayo. Vives por sus diferencias de criterio con el ministerio y Kindelán porque el ascenso por méritos de guerra de Herrera, que renunció a él, y de Bayo, le situaron en incómoda posición y optó por pasar al sector civil para dirigir la escuela de pilotos creada por Gasset en Getafe. (18).

(14) La primera promoción inició sus ejercicios en marzo de 1911 y la integraron cinco Oficiales, todos ellos del Cuerpo de Ingenieros, como prescribía el Reglamento de 7 de marzo de 1911 para la experimentación de aeroplanos. Colección Legislativa núm. 46, páginas 85 a 88. Fueron los Capitanes Kindelán y Herrera y los Tenientes Ortiz Echagüe, Barrón y Arrillaga. Antes de que terminaran sus prácticas de vuelo el Reglamento fue modificado por R.O. de 27 de octubre de 1911 —Colección Legislativa núm. 201, página 377— en el sentido de eliminar la exclusividad existente con lo que los cursos quedaron abiertos a todos los miembros de las distintas Armas y Cuerpos del Ejército, lo que permitió que el Infante don Alfonso de Orleans y Borbón, Teniente de Infantería y piloto de aeroplano, titulado en Francia, se uniera a los componentes de la primera promoción. La segunda, incorporada antes de la salida de la anterior, la formaron el Capitán de E.M. don Alfonso Bayo, su hermano Celestino, que lo era de Infantería y que sería la primera víctima de la Aviación española; seis Tenientes —uno de Intendencia, uno de Infantería, dos de Ingenieros y dos médicos—. La tercera promoción —1912— se abrió también a la Armada y estuvo integrada por 10 oficiales encabezados por el Teniente Coronel de Caballería don José Monasterio, figurando entre los restantes el Capitán de Ingenieros don Luis Dávila —fundador del Aerôdromo de Granada— y los Alféreces de Navío don Juan Viniegra y don Félix Chiriguini, que serían los dos primeros marinos españoles que alcanzaran el título de Piloto. Los otros fueron tres Tenientes de Ingenieros, dos de Caballería y uno de Infantería. Ver Gomá, "Historia de la Aeronáutica", tomo I, páginas 201 y 302, en las que figuran las relaciones de los componentes de estas tres primeras promociones con la errata, no imputable al autor, de hacer figurar como Teniente de Ingenieros al Infante don Alfonso que lo era de Infantería.

Para mayores detalles sobre estos primeros pasos de nuestra Aviación marcial resultan de interés los artículos publicados en la "Revista de Aeronáutica": "Así nació el Arma Aérea" del General Kindelán (noviembre de 1942, página 3); "Los primeros vuelos del mundo y sobre la Puerta del Sol" del General Aymat (núm. 54, mayo de 1945) y los ya citados en las Notas 8.9 y 10.

Por otra parte la misma revista ha prestado su atención con frecuencia a las figuras de los hombres más representativos de entre estos pioneros.

A la figura de Kindelán se dedicó una nota necrológica en el núm. 265, página 1.064, diciembre de 1962; un estudio biográfico debido a Jesús Salas y José Warleta en el núm. 460 de abril de 1970 y una semblanza en el núm. 357 de agosto de 1970, página 583.

A don José Ortiz Echagüe en el núm. 479 de 1980.

La personalidad del Infante de Orleans fue glosada por duplicado en el núm. 418 de 1975: Primero en un artículo firmado por don José Antonio Sánchez González, titulado "Ultimo vuelo de un hombre legendario. Don Alfonso de Orlenas" y después en el de un autor que se esconde bajo las iniciales R.H.S. encabezado con el epígrafe, "El Infante don Alfonso de Orleans".

(15) Las relaciones de los integrantes de estas promociones en Gomá, Tomo I. Los de la cuarta en la página 329 y los de las siguientes en las páginas 411, 469, 471, 505, 523, 541, 565 y 566.

(16) Para mayores detalles sobre estas primeras actividades bélicas de la Aviación es conveniente repasar los trabajos reseñados en las notas 9 y 10 y muy especialmente el del General Kindelán: "Asi nació el Arma Aérea", ya citado, y el del Infante don Alfonso: "Aquella Aviación de entonces" que apareció en el núm. 244, página 1.871, marzo de 1961, reproducido en el núm. 413 de abril de 1982.

Son también de gran interés los publicados en el número extraordinario de la Revista "Avión" de diciembre de 1963, dedicado a Cincuenta Años de Aviación Militar Española". Todo el número reviste un excepcional interés y en lo que se refiere a este punto concreto, destaca el artículo firmado por don Dario Vecino, "1903 - 1913", páginas 448 a 452.

(17) El Teniente Coronel Gomá dedica su atención al acto de inauguración de esta Escuela que tuvo lugar el 20 de septiembre de 1913 en "Historia de la Aeronáutica Española" Tomo I.

(18) Para datos biográficos del Teniente General Kindelán consultar lo dicho en la nota núm. 14 y Ultano Kindelán, prólogo al libro del General: "La verdad de mis relaciones con Franco" donde también se dan numerosas referencias biográficas debidas al propio General.



El globo cautivo del parque aerostático de Melilla elevándose para un reconocimiento de las posiciones enemigas.

Fue entonces cuando se intentó crear una verdadera industria Aeronáutica española y a pesar de nuestro atraso tecnológico y económico se consiguió ponerla en pie. Eduardo Barrón ideó el biplano "Flecha", copiado del Lönher austriaco, y el capitán Ortiz Echagüe puso en marcha su fabricación y la de los biplanos Maurice Farman en los talleres de Carde y Escoriaza de Zaragoza, de donde salieron una serie de 28 unidades de los primeros y 12 de los segundos. Los "Flechas" fueron equipados con motor Hispano-Suiza de 140 caballos y empezaron a actuar en Tetuán en 1916 después de realizar sus pruebas en Cuatro Vientos. Poco después Barrón mejoró este avión con el que llevó su nombre y el indicativo "W" –de este modelo se construyeron varios ejemplares con motor de 180 caballos– y el capitán Sousa diseñó el modelo que se denominó AME "mixto", que se fabricó en los talleres militares de Cuatro Vientos con el mismo motor, éste pasó fugazmente por Marruecos y terminó en la escuela de observadores. Corría ya el 1916 y en ese mismo año se ponían en servicio las fábricas de la Compañía Española de Construcciones Aeronáuticas de Santander y las de Pujol, Comabella y Hereter, de Barcelona. En 1917 la Hispano-Suiza, cuyos motores se fabricaban por militares por los aliados, creó su fábrica de aviones de Guadalajara. (19).

Mientras tanto en la Jefatura de Aeronáutica Militar el coronel Moreno Gil de Borja sustituyó a Rodríguez Mourelo, aunque por poco tiempo, pues por orden de 19 de julio de 1918 se creó en el Ministerio la sección de Aeronáutica y se designó para dirigirla al ya General Rodríguez Mourelo. Poco después terminaba la I Guerra Mundial y el panorama cambiaba totalmente.

EL SERVICIO DE AVIACION

El final de la Guerra Mundial trajo consigo una avalancha de material aéreo extranjero sobrante que se ofrecía por los vencedores a muy bajo precio y esa baratura produjo el colapso de nuestra naciente industria Aeronáutica. La lentitud de su desarrollo la hizo perder su oportunidad. Muy tardíamente el Ministerio de la Guerra anunció por R.O. de 5 de septiembre de 1918 un concurso de aviones nacionales para elegir los que habrían de dotar a las escuadrillas del servicio, pero como éste no se realizó hasta 1919 nada se pudo hacer a pesar de los meritorios esfuerzos de ingenieros tan competentes como La Cierva, Barrón, Alfaro Díaz y Sousa. Los magníficos aviones ingleses y franceses ofrecidos a precio de saldo frustraron una ocasión única que originó, entre otros desastres nacionales, el que La Cierva se marchara con su cerebro a Inglaterra y Alfaro, con el suyo, a los Estados Unidos. Quedaron en España Herrera, Barrón y Ortiz Echagüe que crearon el laboratorio aerodinámico de Cuatro Vientos, dotado con el mayor túnel de ensayos de Europa, diseñado por Herrera, pero nuestra industria se dedicaría, en adelante, casi exclusivamente, a fabricar con licencia aviones extranjeros. CASA, dirigida por Ortiz Echagüe, fabricaría Nieuport y Breguet; Hispano-Suiza de Guadalajara construiría los De Havilland DH9A; y Loring, en Carabanchel, los Fokker C.IV,B. No se interrumpiría sin embargo la experimentación de modelos españoles y se llegaría a fabricar en serie el modelo Loring R.I. y el AME.VI.A., creaciones de don Jorge Loring y del capitán Manuel Bada. (20).

En el ministerio el general Echagüe sustituía en julio de 1919 al general Rodríguez Mourelo y daba nuevo impulso a la Rama de Aviación que a partir de 1920 sería oficialmente el Servicio de Aviación.

(19) Se puede afirmar que el año 1914 es el del nacimiento de la Industria Aeronáutica española. Para seguir sus primeros pasos ver los trabajos reseñados en la nota 10.

(20) Teniente Coronel Gomá, Tomo I, Capítulo XXXI, páginas 479 a 492. Transcribe íntegramente la R.O.C. que convoca el concurso y da amplia noticia de sus resultados.

El día 17 de marzo de ese año se daba una nueva estructura a la Aeronáutica Militar en desarrollo de la Base 3.ª de la famosa Ley de 29 de junio de 1918 que reorganizaba en profundidad al Ejército.

El decreto señalaba que el servicio de Aviación, embrionario aún cuando se dictó la Ley, había entrado en una fase de desarrollo que hacía conveniente su distribución territorial y por ello se disponía que "se considerará dividido, por ahora, el territorio nacional en cuatro zonas con la denominación de Bases Aéreas".

Las Bases serían cuatro con capital en Madrid, Zaragoza, Sevilla y León, y su denominación la de primera o Central, segunda o Norte, tercera o Sur y cuarta o Noroeste.

La primera abarcaría las regiones militares primera, tercera y séptima, menos la provincia de Zamora.

La segunda las regiones cuarta, quinta y sexta, con excepción de Palencia y Santander.

La tercera comprendería toda Andalucía.

La cuarta, la octava región más las provincias de Palencia, Santander y Zamora.

En cada una de las Bases Aéreas existirían 4 Escuadrillas (tres de reconocimiento y una de combate), un grupo de tropas con tantas compañías como escuadrillas; un taller; un almacén y un aeródromo principal capaz de albergar 60 aviones. (21).

El programa se cumplió solamente en parte, pues los acontecimientos de Marruecos orientaron hacia aquel territorio a la práctica totalidad de nuestras fuerzas aéreas que se estructuraron en un grupo de cuatro escuadrillas distribuídas entre los aeródromos de Sania Ramel, Arcila, Zeluán, este último a corta distancia de Melilla. En la Península permanecieron todos los servicios técnicos y las escuelas y al aeródromo madre de Cuatro Vientos se fueron agregando los principales de Tablada, Zaragoza (este frustrado) y León y los auxiliares y estaciones de Vitoria, Barcelona, Logroño, Burgos, Getafe, Alcalá de Henares, Granada y los Alcázares, donde al aeródromo se unió una Base de Hidros.

La autonomía de la organización aeronáutica iba consolidándose y la Sección de Ingenieros cedió el despacho de los asuntos a la Dirección y Sección de Aeronáutica. A ella contribuiría la R.O. de 7 de diciembre de 1920 por la que se nombraba Patrona de la Aeronáutica Militar a Ntra. Sra. de Loreto, siguiendo las orientaciones del Papa Benedicto XV que había puesto bajo su advocación a todos los aeronautas. (22).

En Marruecos, durante el año de 1919, el general Berenguer había decidido terminar la rebeldía del Raisuni y para apoyar sus operaciones en dirección a Xaven contó con escuadrillas dotadas con los nuevos aviones adquiridos a los aliados: De Havilland DH-4 y Breguet 14, que se incorporaron los primeros a Melilla y los segundos a Tetuán en octubre de aquel año. A ellos se unirían tres ejemplares del bimotor Farman F-50, del que solamente uno actuó

(21) Real Decreto de 17 de marzo de 1920: "Disponiendo que para la organización y distribución de las fuerzas y servicios de la Aeronáutica Militar, se considera dividido el territorio nacional en cuatro zonas con la denominación de Bases Aéreas". C.L. núm. 121, páginas 297 a 310.

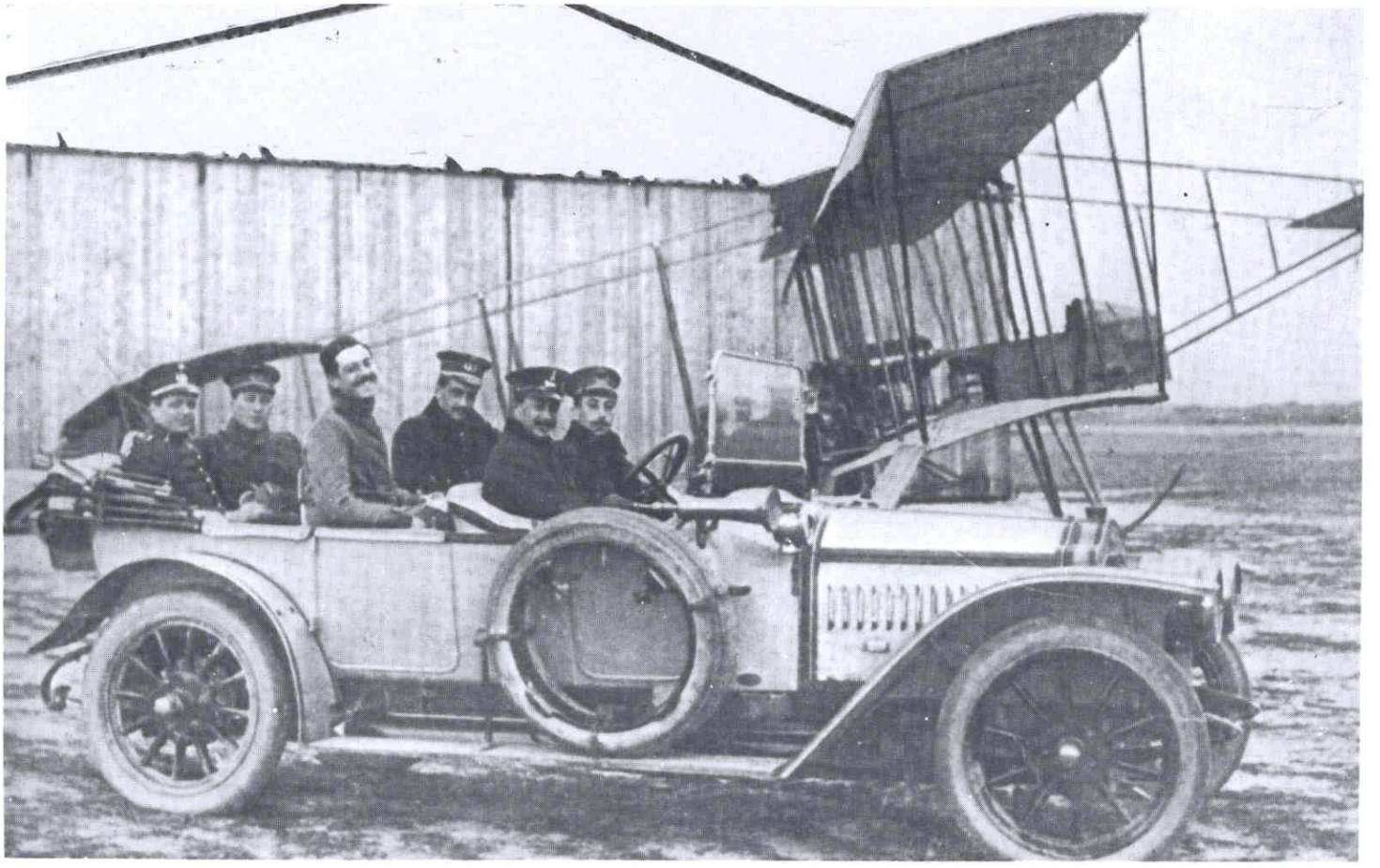
(22) La disposición que declara Patrona de Aviación a Nuestra Señora de Loreto, figura íntegramente en la página 550 del Tomo I de la "Historia de la Aeronáutica Española" de Gomá y viene precedida, en la página anterior, por el Decreto Pontificio que daba carácter universal a la medida.

Poco después por R.O.C. de 11 de febrero de 1921 se aprobaba "el reglamento para el reclutamiento, servicio, régimen de escuelas y derechos y devengos de los pilotos de tropa y ametralladores-bombarderos de Aviación". Esta reglamentación no hacía sino sancionar una situación de hecho pues para entonces ya eran bastantes los pilotos y tripulantes de tropa. Colección Legislativa núm. 58, páginas 74 a 81.

El Coronel Vives y el Capitán Kindelán, fundadores de la Aviación Militar Española.



Los aviadores en Cuatro Vientos en el automóvil del Coronel Vives. Al fondo un aeroplano Farman.



en el primer año y por poco tiempo pues quedó destrozado en un accidente en junio de 1920. La llegada de estos aviones dió fin a la época "heroica' de los viejos Henry Farman, Maurice Farman, Nieuport II-G, Löhner y Morane Saulnier, que habían cubierto los años de guerra europea en compañía de los españoles Flecha, Barrón y AME. Fue una época de una actividad más bien escasa pues ni los medios daban más de sí, ni los mandos habían aceptado todavía la necesidad —ni tan siquiera la conveniencia— del apoyo aéreo. Durante ella los aviadores trabajaron afanosamente por adquirir prestigio y credibilidad y a fuerza de tesón lo consiguieron. Son logros de aquel tiempo, la travesía del Estrecho, el vuelo desde Tetuán a Arcila, "uniendo el Mediterráneo con el Atlántico", el Arcila a Tanger y la aparición de los primeros Hidros en Los Alcázares. (23).

Durante ese período la Aviación perdería en Africa tres aviones con muerte de cuatro de sus tripulantes, lo que da idea de lo moderado de su presencia.

En este otro —que se inicia con la reorganización del servicio de Aviación— las escuadrillas de Arcila, Tetuán y Zeluán, ya con nuevos aviones, van a conseguir tan alto prestigio que los jefes de tierra, hasta entonces tan escépticos, van a pasar del desprecio a una excesiva solicitud. De creer que no servían para nada a exigir que valgan para todo.

La actividad aérea en Marruecos iría creciendo de forma constante y alcanzaría su zénit después del desastre de 1921 en el que el derrumbamiento de la Comandancia General de Melilla ocasionaría la pérdida de la Escuadrilla de Zeluán, destruída en su propia base por el enemigo después de una heróica defensa en la que el soldado de aviación Francisco Martínez Puche perdería la vida y ganaría la Laureada. (24).

En la patriótica reacción que produjo el desastre, particulares, entidades y provincias, rivalizaron en ofrecer a la Aviación los medios que precisara para castigar al enemigo y restablecer el prestigio de España en el Protectorado y las suscripciones públicas que se iniciaron en Murcia sufragaron la adquisición de unos 50 aviones de los que los regalados por las provincias llevaron sus nombres.

En Melilla se improvisó un aeródromo en la Hípica y allí acudió inmediatamente una escuadrilla mandada por Moreno Abella a la que pronto seguirían las mandadas por Buruaga y Joaquín Gallarza. Al despejarse la situación en torno a la ciudad se habilitaron el Aeródromo de Tauima y la base de Hidros de Atalayón.

Ante la nueva situación el general Echagüe procedió a otra reorganización de la Aeronáutica Militar y por Real Decreto de 15 de marzo de 1922 se suprime la sección y dirección de Aeronáutica Militar y se la sustituye por la sección de Aeronáutica del ministerio, quedando la Aeronáutica Militar como servicio dependiente de la nueva sección que constaría de una secretaría y tres negociados: Personal, Material y Estadística y Contabilidad, además de la Junta técnica y comisión de experiencias, la Comandancia exenta, la Comisión cartográfica y el servicio meteorológico y radio-gonométrico.

(23) Para ampliar noticias me remito de nuevo al número extraordinario de la Revista "Avión" de diciembre de 1963. En él, además del trabajo de don Darío Vecino, ya reseñado en la nota 16, figuran el firmado por don Miguel Sanchiz titulado "Guerra Aérea en Marruecos", páginas 453 a 461; fichas correspondientes al material aéreo utilizado en Marruecos desde 1913 a 1927; relación detallada pero incompleta de los condecorados con la Cruz Laureada de San Fernando o la Medalla Militar; nómina de los aviadores muertos por la acción enemiga y estadística de los aviones destruidos por acción enemiga o por accidente.

(24) A la heroica acción del soldado Martínez Puche dedicó la "Revista de Aeronáutica" una semblanza escrita por el Coronel don Emilio Herrera en el núm. 494, página 205, febrero de 1982.

A nivel inferior: el servicio de Aerostación, con su establecimiento central y sus tropas; y el servicio de Aviación, en el que aparecen como unidades tácticas el grupo de escuadrillas y la escuadra, y la diferenciación de las escuadrillas en escuadrillas de reconocimiento, de combate y de bombardeo, de las que las primeras se afectarían a los mandos terrestres y las de combate y bombardeo formarían la Aviación independiente.

El personal navegante se integraría en una escala especial, que se denominaría "escala del aire", en la que ingresarían con la categoría de oficial de aviador para poder pasar después a la de capitán de escuadrilla, comandante de grupo y jefe de escuadra, categorías que sustituirían a las militares que tuvieran mientras permanecieran en el servicio de Aviación. En sus cuerpos o armas de procedencia estarían en situación de supernumerario y ascenderían en ellas cuanto les correspondiera, siéndoles válidos a estos efectos el tiempo servido en Aviación. (25).

La aviación se iba afirmando como arma autónoma y su importancia no cesaba de aumentar. En Africa a los DH-4 y Breguet 14, se unieron los DH-9, los Bristol 17 y los cazas Ansaldo SVA-10 y Martinsyde F-4-A, aviones estos últimos que dada la ausencia de enemigos en el aire, servían para poco.

Esta afluencia de nuevos aviones dio motivo al nacimiento de las Fuerzas Aéreas de Marruecos, herederas del Grupo de Escuadrillas que mandaron los comandantes Gonzalo y Aimat y que tuvieron por jefes sucesivamente a los tenientes coroneles, Soriano, Kindelán y Bayo. El primitivo Grupo de Escuadrillas, por sucesivos movimientos de expansión, pasó a constituir cinco Grupos:

Grupo 1.^{e} (Tetuán), con dos escuadrillas equipadas con Breguet 14.

Grupo 2.° (Larache), igualmente con dos Escuadrillas de Breguet 14.

Grupo 3.° (Melilla), con tres Escuadrillas de DH-9.

Grupo 4.° (Melilla), con dos escuadrillas de Bristol, una de DH-9 y una de Martinsyde.

(25) Real Decreto de 15 de marzo de 1922; "Dictando bases para la reorganización de la Aeronáutica Militar". Colección Legislativa núm. 107 páginas 155 a 167.

Consta de una exposición de motivos y de 49 bases que regulan el funcionamiento del Servicio. Desaparece la Sección-Dirección de Aeronáutica Militar y se la sustituye por una Sección del MInisterio a cuyo frente estaría un General al que correspondía el mando superior de los servicios aeronáuticos. Como elemento auxiliar dispondría de una Secretaría y tres Negociados, que configuraban un verdadero E.M., completando los órganos centrales la Comandancia de Ingenieros, la Comisión cartográfica, el servicio meteorológico y radiogoniométrico y la Junta Técnica y Comisión de Experiencias.

Se mantenían los Servicios de Aerostación y Aviación y éste último ampliaba considerablemente su campo de actividades. Las Unidades tácticas pasaban a ser la Escuadrilla, el Grupo de Escuadrillas y la Escuadra y se diferenciaban en Escuadrillas de reconocimiento, de combate y de bombardeo.

El personal se clasificaba en navegante, oficiales observadores y tropas del Servicio. Las tropas seguían siendo del cuerpo de Ingenieros; los oficiales observadores se reclutaban entre los de las escalas activas de E.M., Infantería, Caballería, Artillería e Ingenieros y el personal navegante se diferenciaba entre los pilotos de tropa, que seguían rigiéndose por su reglamento, y los oficiales pilotos que se escalafonarían "en una escala especial, que se denominará Escala del Aire, en la que ingresarán con la categoría de Oficial Aviador". Mientras pertenecieran a esa Escala quedarían supernumerarios en sus Armas o Cuerpos respectivos aunque en ellos ascenderían cuando les correspondiera, siéndoles válido a estos efectos el tiempo servido en Aviación.

Las categorías dentro de la Escala del Aire serían las de: Oficial Aviador, Capitán de Escuadrilla, Comandante de Grupo y Jefe de Escuadra.

Para poder pasar de la categoría de oficial aviador era condición precisa ser observador. Los pilotos de tropa, si llegaban a oficiales pasaban a la escala del aire, pero en ella no podían pasar de la categoría de oficial aviador "por no satisfacer a la condición que se cita en la base anterior" —la de ser observador—.

Se constituía la sección de pilotos de complemento y se dictaban normas para el ascenso a las categorías superiores de la Escala del Aire y para la permanencia en el Servicio y situaciones dentro de él.

Grupo de Hidros (Mar Chica) con sendas Escuadrillas de S-16 y Dornier Wal.

Esta organización se mantuvo con ligeras variantes durante los años 22 a 25 y los grupos desarrollaron durante ellos una intensísima actividad en vuelos muy bajos, que ocasionaron muchos derribos y heridos en el aire, en una táctica que se denominó "vuelo a la española". Miguel Sanchís escribió: "Volar demasiado alto —y mostrar una fotografía del compañero tomada desde abajo— era casi un deshonor... volar muy bajo, un suicidio casi necesario: hubo observador que en vuelo rasante a 10 metros de altura sobre el enemigo no podía ver absolutamente nada, y en cambio resultaba herido el piloto y alcanzado el avión con numerosos impactos' . Así moriría el 25 de septiembre de 1924 el comandante don José Carrillo Durán, héroe máximo de aquel período de operaciones durante el cual el Grupo de Escuadrillas de Melilla ganó la Medalla Militar colectiva y la individual muchos de sus miembros. (26).

La imposición de la Corbata a la Bandera de Aviación se celebró en Sevilla coincidiendo con la inauguración oficial del Aeródromo de Tablada el día 10 de abril de 1923. La Bandera le había sido otorgada al Servicio de Aviación por R.O. de 15 de septiembre de 1922 y apenas entregada recibía ya de manos del Rey la Corbata de la Medalla Militar en un acto solemne al que asistieron gran parte de las Fuerzas Aéreas de Marruecos que habían sido las merecedoras de la distinción. En el viaje desde Marruecos a Sevilla moriría el comandante Palanca que mandaba las cuatro Escuadrillas que desde el Protectorado acudieron al acto. (27).

En 1924 el General Soriano sustituyó en la Jefatura superior de Aeronáutica al General Echagüe que el día 19 de enero había pasado a la reserva. El nuevo General, que procedía de Ingenieros, había mandado las Fuerzas Aéreas de Marruecos inmediatamente después del desastre y se dispuso a contribuir con toda eficacia en el proyectado desembarco de Alhucemas con el que se iniciaría el fin de la pesadilla marroquí. En julio de 1925 aparecían por primera vez en Africa las Escuadras Aéreas, ya previstas en la legislación de Echagüe y se estructuraron así:

Primera Escuadra (Tetuán y Larache), al mando del teniente coronel Barbero con dos grupos de Breguet 14.

Segunda Escuadra (Melilla), al mando del teniente coronel Bayo con dos grupos, el primero mixto de DH-9, Potez 15 y DH-4 y otro con Bristol.

Escuadra Expedicionaria al mando del teniente coronel Kindelán con un grupo de Fokker C-IV y otro con Breguet 19.

Completaban los medios aéreos los del grupo mixto de Hidros Dornier Wal-S-16 y Junkers F-13 y A-20, y la Escuadrilla Macchi-18 de Aeronáutica Naval.

En conjunto 111 aviones, cifra muy considerable en aquella época, que se distribuían así: 25 Breguet 14; 15 Bristol; 15 Fokker; 15 Breguet 19; 8 S-16; 7 Dornier; 7 M-18; 6 DH-4; 6 Potez 15; 4 DH-9 y 3 Junkers. Como se ve un amplio muestrario de tipos del que iban desapareciendo los DH-4, que desde 1919 habían llevado el peso de los combates, aunque para entonces ya se fabricaban en España el DH-9, el Breguet 14, el Breguet 19 y los modelos españoles Loring R.I. y AME. VI. A, que empezarían a nutrir las escuadrillas en 1926. Estos aviones son los que darían fin a la guerra de Africa cuyo último muerto sería el capitán Matanza fallecido el 4 de julio de 1927 al ser alcanzado por disparos desde el suelo cuando volaba en Breguet 19 del tercer grupo, del que era jefe.

De la importancia de la contribución Aeronáutica a la campaña de Marruecos de idea el hecho de que 11 aviadores fueran condecorados con la Cruz Laureada de San Fernando y 24 con la Medalla Militar Individual. Durante las operaciones se perdieron 139 aviones de 16 tipos diferentes (54 de ellos en accidente, 21 destruidos en el suelo por el enemigo o a causa de temporales y 64 derribados por el fuego, con muerte de 79 pilotos, observadores y ametralladores. En estas duras acciones se templaron los ánimos y el espíritu del personal de vuelo, que, junto a una elevada moral, alcanzó un alto nivel de capacitación como se pondría de manifiesto de forma inmediata en la realización de grandes vuelos que pusieron el prestigio de las alas nacionales al nivel de las más importantes aviaciones extranjeras. (28).

El peso de la guerra lo habían llevado los DH-4 (de los que se perdieron 35 y en los que murieron 24); Los Breguet 14 (de los que se perdieron 30 y en los que murieron 15); los Bristol (con 28 pérdidas y 16 muertos) y los DH-9 (con 14 y 11 respectivamente).

LA EPOCA DE LOS GRANDES RAIDS

Antes de que terminara la guerra de Marruecos iban quedando libres aviadores y aviones que regresaban a la Península llenos de deseos y proyectos con la intención de conseguir para la Aviación el puesto a que se había hecho acreedora y creyeron que sería un medio eficaz para lograr sus propósitos entrar en la competencia que se había desencadenado en el mundo para volar más alto, más rápido y a mayor distancia. Kindelán, ascendió a coronel por méritos de guerra en 1926 y a general por antigüedad, en 1930, toma el relevo de Soriano en 1926 y se dispone a construir la aviación con que sueñan todos los aviadores. Elabora un proyecto ambicioso y poco realista que hoy se nos aparece como utópico pero que es indicativo del optimismo que existía en las escuadrillas aéreas. Kindelán estudia un plan para conseguir que España sea una primera potencia Aeronáutica tanto en lo industrial como en lo militar y civil y como punto de arranque al desarrollo de su política militar consigue que Primo de Rivera proceda a una reorganización del servicio de Aviación que se configura como una nueva arma con sus propias peculiaridades, con su organización específica y con una uniformidad que distingue a sus miembros de sus compañeros de Tierra y Mar.

El Real Decreto de 23 de marzo de 1926 decía en la exposición de motivos: "La importancia creciente de las misiones que desempeña la Aviación, obliga a que se atiendan más intensamente cada vez sus elementos constitutivos buscando un mayor perfeccionamiento de detalles y una mayor seguridad en el acoplamiento de todos ellos".

Todavía no se constituye un Cuerpo nuevo pero se tiende a la "permanencia máxima posible en el servicio de Aviación del

(26) Miguel Sanchiz, "Guerra Aérea en Marruecos". "Avión" diciembre de 1923, página 459. En ese mismo trabajo, ya citado anteriormente, había escrito: "Recordemos que aquellos impresionantes vuelos rasantes —aprovisionando o ametrallando—, que los franceses, admirados, dieron en llamar "Vol a l'espagnole", llegaron a constituir un serio inconveniente para el mando, que, en evitación de mayores pérdidas en hombres y material, hubo de advertir, a principios de 1922, la necesidad de "oponerse por todos los medios a que los méritos de la Aviación Militar Española se establecieran sobre las cifras de muertos y heridos".

(27) Los actos se sucedieron durante los días 10 y 11 de abril de 1923. El día 10 los Reyes inauguraron oficialmente la Base, acto en el que Echagüe pronunció un importante discurso, y el día 11 fue el de la entrega de la Bandera y el de la imposición a la misma de la corbata de la Medalla Militar. Ver Gomá, Tomo II, páginas 225 a 231 e "Historia de Tablada" páginas 19 a 24.

(28) Véase en Anexos, las relaciones nominales de los laureados —con reseña de los méritos que dieron lugar a la concesión de la recompensa—, de los condecorados con la Medalla Militar, y de los muertos en campaña. También figura relación de las pérdidas de material.

personal que lo presta" y se crea una escala independiente "con categoría y funciones exclusivamente de Aviación que permita la dirección, funcionamiento y ejecución del servicio con personal que en él se educó y dentro de él, mediante la debida selección, pueda adquirir mayores categorías a medida que perfeccione su saber y acredite su capacidad y dotes de mando para el mismo".

En virtud de esas ideas, revolucionarias en su época, la Aeronáutica Militar, manteniendo la estructura clásica de los servicios de Aerostación y Aviación, pasó a depender de una Jefatura Superior de Aeronáutica que formaría parte de la Dirección General de preparación de campaña, órgano que sustituyó al disuelto Estado Mayor Central.

Aparecieron dentro del servicio de Aviación las Ramas de Aire y Tierra y se constituyó la escala del servicio de Aviación a la que pasaron los oficiales que prestaban servicio en él aunque sin dejar de permanecer a su arma o cuerpo de procedencia.

Se conservaban las categorías conseguidas en las escalas a que seguían perteneciendo y adquirían en la nueva la de oficial de Aviación, Jefe de Escuadrilla, Jefe de Grupo, Jefe de Escuadra o Jefe de Base o Servicio semejante, con lo que aparecía una peligrosa dualidad pues los ascensos en la escala del Servicio se lograban por méritos adquiridos en él con independencia de los que pudieran obtener en sus armas o cuerpos.

Los oficiales procedentes de las clases de tropa no podían pasar de la categoría de oficial aviador y en ella tendrían la consideración de más modernos.

Los problemas que esta dualidad ocasionaba eran graves y sólo podían resolverse dando el paso definitivo que rompiera toda ligazón entre la situación de hecho y la de derecho, pero la frecuencia con la que los aviadores perdían aptitud o afición era grande y la colocación de este personal resultaba más sencilla si tenían un lugar al que volver, y de ahí que se prefiriera seguir con un sistema que, con todos sus inconvenientes, resultaba sumamente flexible.

Los oficiales que ingresaran en el servicio de Aviación con posterioridad a la formación de la escala se colocarían a continuación de los que figuraban en ella, cualquiera que fuera su empleo o antigüedad, y en las convocatorias anuales se preferían los que tuvieran ya conocimientos prácticos en alguna especialidad Aeronáutica.

La edad máxima para prestar servicios aéreos se fijaba en 5 años menos que la del retiro en el Ejército y estos se cumplirían en las armas de procedencia o en servicios de Tierra.

Para la clasificación inicial serían precisos 3 años de servicio activo en Aviación para los Jefes de Escuadrilla; 5 años para los capitanes y tres para los comandantes que aspiraran a ser Jefe de Grupo; 7 para los comandantes y 5 para tenientes coroneles que quisieran ser Jefes de Escuadra; y 9 para los tenientes coroneles y 7 para los coroneles que optaran al puesto de Jefe de Base o Servicio. La plantilla inicial fue: 3 Jefes de Escuadra; 30 Jefes de Grupo; 60 Jefes de Escuadrilla y 140 Oficiales Aviadores.

Este primer intento serio de dar realidad orgánica a la Aviación se complementó con el Real Decreto de 13 de julio de 1926 que aprobó el Reglamento orgánico de la Aeronáutica Militar. El Jefe Superior de Aeronáutica Militar tendría a sus inmediatas órdenes al Jefe de Aerostación y al Jefe de Aviación y éste estaría al frente de las Fuerzas Aéreas, las Tropas de Aviación y los servicios de instrucción y material. Se fijaban en el reglamento todas las condiciones precisas para constituir la escala, para lograr las aptitudes correspondientes a cada categoría, la forma de cubrir los destinos, las circunstancias que determinaban la pérdida de aptitud de vuelo, las condecoraciones y gratificaciones y la uniformidad –que fue de color verde– amarillo oscuro, con las insignias de la categoría en el servicio bordadas en las hombreras y formadas por galones, independientes de las estrellas de sus empleos en el Ejército que seguirían ostentanto en la bocamanga. Fue un uniforme que popularizaron los aviadores que por aquellas épocas lo pasearon con gloria por todo el mundo y que siguieron luciendo hasta la llegada de la República, aunque ya antes fuera suprimido por el general Berenguer en el Real Decreto de 8 de enero de 1931 que derogó toda la legislación de Primo de Rivera en la materia. (29).

Complementarias de estas disposiciones fueron las que crearon la Medalla Aérea, la Dirección General de Navegación y Transportes Aéreos, el Consejo Superior Aeronáutico y la Escuela Superior de Aerotécnia.

La Medalla Aérea, en similitud a la Militar y a la Naval, premiaría "una hazaña o combate, en una operación de guerra, o en una fructífera labor de conjunto, la abnegación, el valor, las virtudes militares y las condiciones y aptitudes profesionales". Desde el Decreto de 9 de abril, que la creó, hasta hoy 37 aviadores han merecido tan alto galardón lo que dice bien su carácter excepcional. Los restantes órganos radicaban en la Presidencia del Gobierno y el Consejo Superior actuaba como elemento de coordinación de todas las actividades aeronáuticas tanto civiles como militares configurando un órgano esencial de una futura administración que sancionara la existencia de una aviación independiente. (30).

En la euforia que esta bien ganada autonomía originó en el seno de las unidades aéreas, se inscriben las hazañas a que dieron cima los aviadores en aquellos años. Su precedente fue el viaje que realizara una patrulla mixta compuesta de 3 Breguet-14 y un Hidroavión Dornier-Wal, que, al mando del comandante Delgado Brackembury, unió por primera vez la Península con el Archipiélago canario. El Dornier salió de Mar Chica el día 3 de enero de 1923 para iniciar el viaje desde Cádiz el día 6. Sobre Larache se unieron los 3 Breguet y después de hacer escala en Casablanca, Mogador, Agadir y Cabo Juby llegaron a Las Palmas regresando el Dornier en vuelo y los Breguet embarcados.

A este vuelo siguieron otros de menor cuantía en los que se iban poniendo a prueba aviones y tripulaciones y el 22 de enero de 1926 el Dornier-Wal "Plus Ultra", emprendía su histórico viaje a Buenos Aires desde Palos de Moguer en el que por primera vez se atravesó el Atlántico en vuelo directo sobre el mar. La hazaña de Franco, Ruiz de Alda, Durán y Rada representó un acontecimiento mundial de primera magnitud y España entera vibró de entusiasmo ante el éxito conseguido por sus aviadores que efectuaron un vuelo de 10.270 km en 59 horas y 39 minutos de vuelo, en siete etapas de las que tres superaron los 2.000 km. de longitud y las 12 horas

(29) Real Decreto de 23 de marzo de 1926. C.L. núm. 116, páginas 105 a 108. En él se dictaban "Bases para la reorganización de la Aeronáutica Militar" y fue desarrollado por el Reglamento Orgánico de la Aeronáutica Militar aprobado por R.D. de 13 de julio del mismo año.

Estas disposiciones se mantienen en la línea trazada por el General Echagüe y dan un formidable paso adelante en el camino que conduciría a la creación del Ejército del Aire. Como novedad absoluta aparecia una uniformidad especffica para los miembros del Servicio, el famoso uniforme verde, y las insignias de los grados aeronáuticos en los que se completaba la escala jerárquica con el de Jefe de Base.

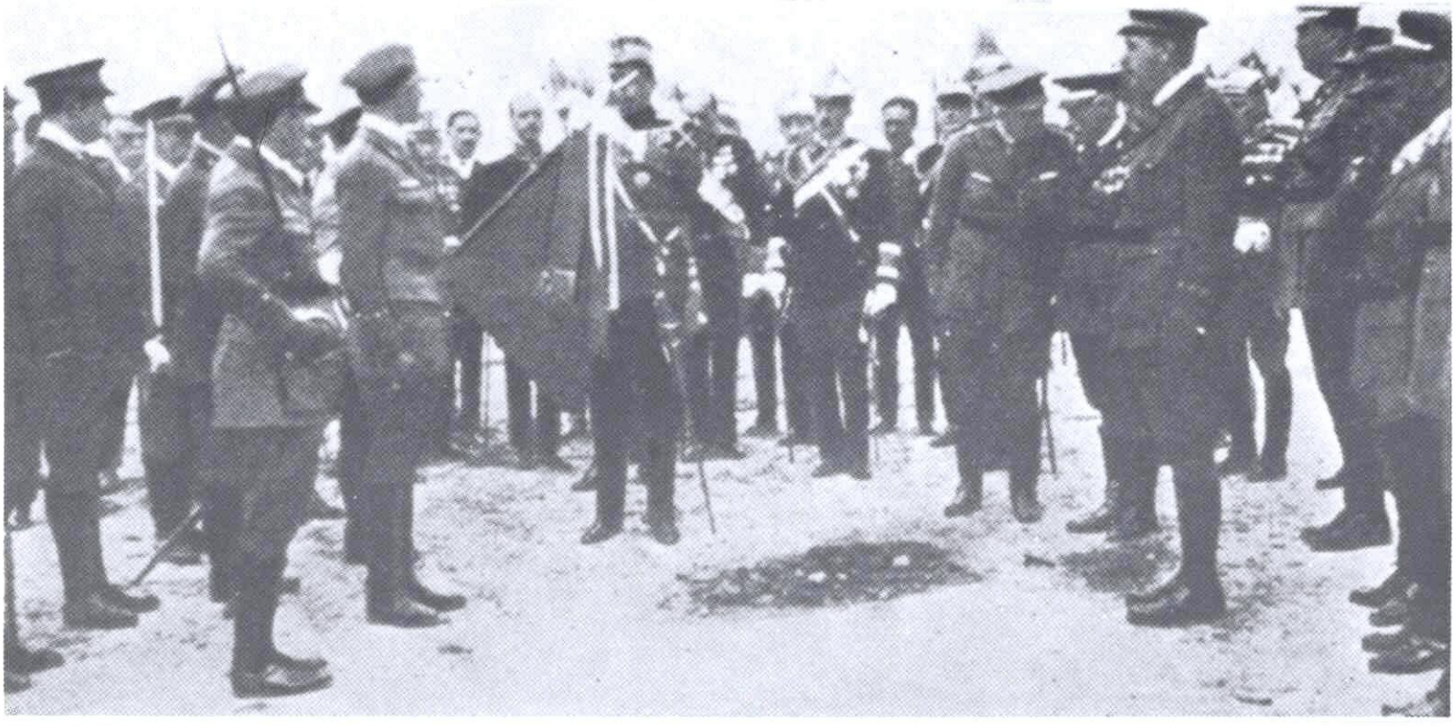
(30) La Medalla Aérea se creó por R.D. de 9 de abril de 1926, C.L. núm. 139, páginas 124 y 125. Se destinaba a premiar servicios relevantes "en la Aeronáutica militar y naval". Su reglamento se aprobó por R.D. de 14 de abril del mismo año y figura en la C.L. con el núm. 147 que incluye lámina a color de la nueva Medalla y su cinta. Ese mismo día se aprobaron también los Reglamentos de la Medalla de Sufrimientos por la Patria y de la Cruz de la Orden del Mérito Militar con distintivo bicolor. C.L. núms. 148, y 149, páginas 132 y 143.

En la "Revista de Aeronáutica y Astronáutica", núm. 442, página 703, septiembre de 1977, el entonces Comandante don Jaime Aguilar Hornos, publicó un importante trabajo titulado "La Medalla Aérea", en el que comentaba todas estas disposiciones y otras posteriores que las modificaban e incluía la relación nominal de los aviadores militares y navales que hasta aquella fecha habían alcanzado la preciada condecoración.

Su Majestad el Rey don Alfonso XIII recorre las dependencias del Aeródromo de Tablada el día de su inauguración. 10 de abril de 1923.



El Rey impone la corbata de la Medalla Militar al estandarte del Servicio de Aviación por su comportamiento en Africa, en presencia del Ministro de la Guerra don Niceto Alcalá Zamora. 11 de abril de 1923.



de vuelo. La ciudad de Buenos Aires tributó a los aviadores el 10 de febrero un recibimiento que todavía hoy es recordado por su entusiasmo y carácter multitudinario. (31).

Sin apenas solución de continuidad le seguiría cronológicamente el de Madrid-Manila llevado a cabo por la patrulla "Elcano" formada por los pilotos Lóriga, Gallarza y Martínez Esteve y los mecánicos Pérez Sánchez, Calvo y Arozamena a bordo de 3 Breguet XIX especialmente equipados para permitir una permanencia en vuelo de 10 horas. El vuelo, de 17.950 km., emprendido el 5 de abril de 1926 fue pródigo en incidentes. En la etapa El Cairo-Bagdad, Martínez Esteve y Calvo cayeron en el desierto y cuando ya se había perdido la esperanza de encontrarlos fueron hallados, aún vivos, por una patrulla inglesa. Lóriga, que sufrió frecuentes averías, quedó finalmente sin avión en Macao y desde allí continuó en el de Gallarza que fue el único en alcanzar el punto de destino: Manila, ciudad que le había visto nacer. (32).

Entre los días 10 y 25 de diciembre de 1926 la patrulla "Atlántida", compuesta por 3 Hidros Dornier Wal al mando del comandante Llorente efectuaron el vuelo Melilla-Santa Isabel-Melilla totalizando 13.932 km. de vuelo en 9 etapas a la ida y 12 a la vuelta. Rindieron viaje en la capital de la Guinea entonces española, el día de Navidad y efectuaron su regreso a Melilla el 26 de febrero. Llorente recibió por su hazaña el segundo premio del Congreso de la Liga Internacional de Aviadores que otorgó el primero al famoso Carlos Lindbergh que aquel año había efectuado su inigualable raid New-York-París. (33).

En 1928 una patrulla de 3 Breguet-19, totalmente fabricados en España, vuelan en peregrinación hasta Jerusalén, volviendo a Getafe el día 11 de junio y poco después los capitanes Jiménez e Iglesias intentan batir el récord mundial de distancia en un Breguet tipo "Gran-Raid", construído especialmente en España y que fue bautizado con el nombre de "Jesús del Gran Poder". El avión fue bendecido en presencia de los Reyes el 30 de marzo de 1928 y despegó de Tablada el 29 de mayo de 1928 con rumbo a Oriente y con la intención de llegar a Karachi, la antigua capital de Pakistán. El avión aterrizó en Nassiriha en las proximidades de la ciudad de Bassora en el Irak. Su vuelo de 5.100 km. era totalmente meritorio pero insuficiente para lograr el fin propuesto; una avería de válvula, causada por una tormenta de arena, lo impidió. (34).

(31) La hazaña del "Plus-Ultra", ha sido glosada en multitud de ocasiones, pero al lector le bastarán, en general, las siguientes referencias;
Teniente López Mayo; "El viaje del Plus-Ultra". Revista de Aeronáutica núm. 52, página 37, marzo de 1945.
Teniente Coronel don Emilio Daneo Palacios: Revista de Aeronáutica "Cincuentenario del vuelo del Plus-Ultra —22 enero a 10 de febrero de 1926"—, núm. 423, página 89, julio de 1976.
Teniente Coronel Gomá: "Historia de la Aeronáutica". Tomo II, capítulo XLVII, página 619 a 662.
El vuelo Madrid-Manila ha sido tratado en la Revista de Aeronáutica núm. 426, página 377, mayo de 1976; el Teniente Coronel Gomá le dedica el capítulo XLIX, Tomo II de la "Historia de la Aeronáutica", páginas 663 a 675. Recientemente el Coronel don Jesús Salas Larrazabal ha efectuado un trabajo sobre el tema en el Seminario de Estudios Históricos Aeronáuticos.

(33) Gomá "Historia de la Aeronáutica". Tomo II, capítulo L, páginas 667 a 693.

(34) A los vuelos del "Jesús del Gran Poder", la Revista de Aeronáutica ha dedicado varios trabajos, entre los que destaca el debido al propio Iglesias, publicado en los núms. 161 y 162, páginas 261 y 343, en los meses de abril y mayo de 1964. Se trata del texto íntegro de la Conferencia que pronunció el entonces Coronel Iglesias en los actos celebrados en el Campo y en el Centro Social del Real Aeroclub de España, con motivo del 25 aniversario del vuelo a Brasil y van precedidos por una reseña de aquellos actos que estuvieron presididos por los Ministros del Aire, Teniente General Gallarza; Asuntos Exteriores, Sr. Martín Artajo; Educación Nacional, Sr. Ruíz Jiménez; de Industria, Sr. Planell y Secretario General del Movimiento, Sr. Fernández Cuesta.
Otros 25 años más tarde, se publicó otra amplia referencia bajo el título "En el cincuenta aniversario del Jesús del Gran Poder" núm. 460, página 305, abril de 1979.
Gomá trata estos vuelos en los capítulos LII y LIII del Tomo II de su "Historia de la Aeronáutica".

Ese mismo año, 3 avionetas tripuladas por el capitán Gutiérrez, el teniente Haya y el marqués de Córdoba, dieron la vuelta a Europa entre los días 17 de julio y 14 de septiembre y Ramón Franco proyecta la vuelta al mundo en compañía de Gallarza, Ruiz de Alda y Rada en el "super-Wal "Numancia". Fracasado el propósito lo intentan de nuevo, esta vez a bordo de un Dornier-Wal español, en compañía de Gallarza, Ruiz de Alda y Madariaga. Despegaron de los Alcázares el día 21 de julio de 1929 con rumbo a las Azores y desaparecieron en el trayecto. La emoción en España fue vivísima y aun recuerdo la espectación con que se seguían las incidencias de la búsqueda durante los días que duró la incertidumbre sobre el destino que habrían sufrido los aviadores. Cuando las esperanzas se perdían llegó la noticia de que el día 29 el portaaviones británico "Eagle", los había encontrado vivos en el Océano muy cerca de la Isla de Santa María, que era su destino. La explosión de alegría fue inmensa y manifestaciones populares multitudinarias celebraron con júbilo el acontecimiento en todas las capitales españolas. (35).

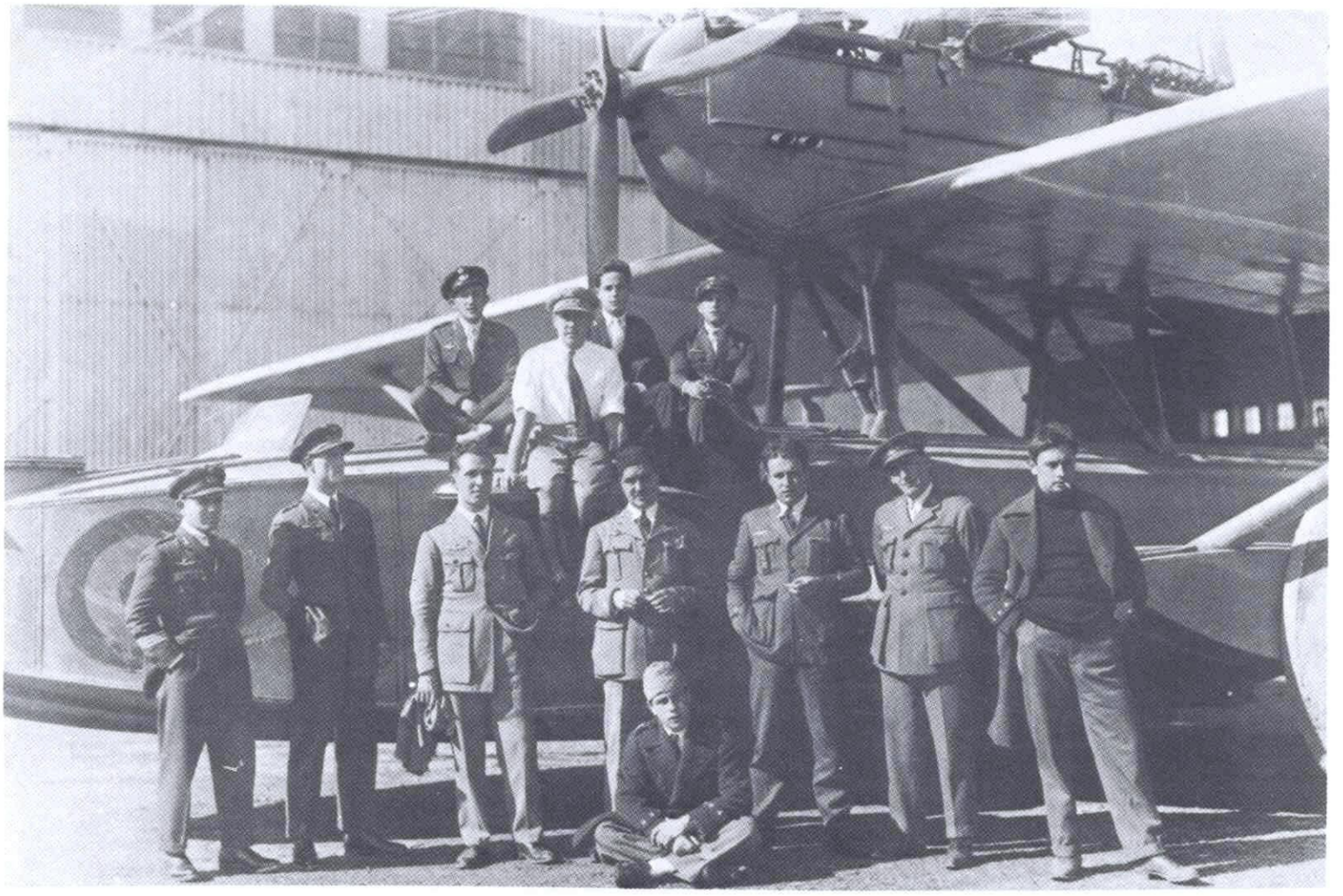
Pero el vuelo que habría de tener una resonancia comparable a la del "PLus Ultra" sería el que emprendieron nuevamente Jiménez e Iglesias con el mismo "Jesús del Gran Poder" para intentar, otra vez, conseguir el récord mundial de distancia que en ese momento estaba en manos de los italianos Ferrarín y Del Prete que habían volado desde su patria a Natal cubriendo 7.188 km. Los españoles pretendían llegar desde Sevilla a Río de Janeiro ciudades separadas por 7.760 km. La salida se efectuó el día 24 de marzo de 1929 y después de 43 horas y 50 minutos de vuelo se vieron obligados a tomar tierra en Bahía habiendo recorrido 6.746. El mal tiempo y el viento de frente les había agotado la gasolina. Les faltaron 400 km. para batir a los italianos. De allí siguieron a Río de Janeiro, Montevideo y Buenos Aires desde donde, después de una estancia de varios días, continuaron a Santiago de Chile, Arica, Lima, Payta, Colón, Managua y Guatemala para rendir viaje en la Habana. Todos los países hermanos de Hispano-América rivalizaron en sus muestras de efecto hacia los aviadores españoles que fueron recibidos en triunfo a su regreso por mar a Cádiz a bordo del almirante "Cervera", en el que también volvía "Jesús de Gran Poder" y en él se trasladaron en vuelo a Sevilla y Getafe donde fueron aclamados. En Madrid les esperaba el Rey que les impuso, en el Retiro, la Medalla Aérea.

Pero no terminarían así los vuelos espectaculares de los españoles y el 7 de octubre de 1930, también con despegue en Tablada, e igualmente con un Breguet tipo "Gran Raid", el capitán Rodríguez y el teniente Haya baten el récord mundial de velocidad en circuito cerrado de 5.000 km. que tenían los aviadores franceses Girier y Weiss. Cuatro días más tarde, y sobre el mismo itinerario, baten los récords mundiales sobre 2.000 Km. y sobre esta misma distancia con 500 kg. de carga comercial, que también están en posesión de aviadores franceses. (36).

Cuando Haya y Rodríguez establecieron esas marcas mundiales la dictadura ya había desaparecido y gobernaba en España el general Berenguer que durante su primera época mantuvo la organización aérea de Kindelán. Este había abandonado la Jefatura Superior de Aeronáutica, en la que fue sustituído por el general Balmes, y pasó a la Dirección General de Navegación y Transporte Aéreo. Antes el viejo sistema de Bases Aéreas establecido en 1920 había dado paso a las Escuadras aéreas, ya de hecho organizadas en Marruecos, y que fueron cuatro: La Escuadra de Instrucción y las Escuadras de Madrid, Sevilla y León. Además los grupos independientes de Granada, Tetuán, Melilla y los dos de Hidros de

(35) Gomá. Tomo II, Capítulo LII.

(36) Capitán López Mayo. "El vuelo a Bata o una Nochebuena en el aire". Revista de Aeronáutica núm. 61, página 66, diciembre de 1945.
Gomá, Tomo II, capítulo LIV.



España ocupó un lugar destacado en la Historia de los Grandes Raids Aéreos. Arriba: los componentes de la Patrulla Atlántida. Abajo: el general Primo de Rivera junto al entonces capitán Gallarza, Jefe de la Patrulla Elcano.



Melilla y los Alcázares. El total cuatro Escuadras tres grupos de combate, nueve de reconocimiento y dos de Hidros con 28 Escuadrillas y un conjunto de 336 aviones en plantilla.

Toda esta organización se vino abajo como consecuencia de la sublevación republicana de Cuatro Vientos en diciembre de 1930. Berenguer, como respuesta a lo que consideró una muestra de la indisciplina del Servicio de Aviación, suprimió la escala del servicio, el uniforme especial, la Jefatura Superior de Aeronáutica, las Jefaturas de Aviación y Aerostación y volvió la sección y Dirección de Aeronáutica militar, puesto para el que lo designó al general Lombarte.

Disolvió las Escuadras Aéreas y estableció como unidad táctica aérea superior al batallón, constituído por tres o cuatro grupos de tres escuadrillas. Los batallones serían cuatro y se situarían en Getafe, Sevilla, León y Tetuán. El grupo de Hidros de los Alcázares pertenecería al Segundo Batallón y la escuadrilla del Cabo Juby al cuarto.

El general Berenguer justificaba la medida con el razonamiento de que la aviación tenía que regirse por los principios generales de organización, mando y administración de las armas y cuerpos de Ejército y que por no haberlo hecho así se han producido "en nuestra Aviación Militar daños cuantiosos que han afectado gravemente a su espíritu, a su técnica y hasta su propia vida material". (37).

Cuando tres meses después se proclamó la República una de las primeras medidas de ésta fue la de cambiar de forma profunda a la casi totalidad del personal que prestaba servicio en Aviación. Volvieron los sancionados por los acontecimientos de diciembre y se prescindió de los que entonces se había nombrado. Al general Lombarte le sustituyó en la Sección y Dirección de Aeronáutica el comandante Franco y en la Dirección General de Navegación y Transporte Aéreo el comandante don Luis Riaño relevó a Kindelán que pidió el pase a la reserva y se expatrió. Poco después, y por sucesivos decretos de los meses abril y mayo, se restablece todo lo dispuesto por Primo de Rivera, se nombra Jefe de Aviación al comandante Pastor y se ordena que el mando de las unidades aéreas recaiga, necesariamente, en miembros de la disuelta escala del servicio de Aviación. (38).

Por decreto de 20 de mayo pasan al Ministerio de Comunicaciones el Consejo Superior Aeronáutico y la Dirección General de Navegación y Transporte Aéreo y se explica la medida con el argumento de que la dictadura quiso restablecer "la idea arcaica, pero restaurada, del ministro universal" y añadía: "Uno de los efectos inevitables de tal sistema fue desnaturalizar la Presidencia del Gobierno, convirtiéndola de dirección política y coordinación ministerial, que es su cometido, en órgano de gestión administrativa directa que no le incumbe". (39).

Posteriormente, al organizar el Ejército permanente se dispuso que cada división orgánica contaría con una escuadrilla de Aviación como fuerza propia y que entre las tropas y servicios de Cuerpo de Ejército y Ejército figurarían escuadrillas de caza y de bombardeo, pero sin especificar su número ni distribución. Siguiendo en la línea de la Dictatura y avanzando decididamente en ella, por decreto de 26 de junio se ordenaba la creación del Cuerpo General de Aviación, con su uniformidad específica, esta vez azul, y por otro de 8 de julio se dictaban normas para la constitución de su escala inicial. Todo se parecía extraordinariamente a lo dispuesto en 1926. Los mismos empleos, las mismas categorías, las mismas edades de servicio en vuelo y hasta idénticos criterios para constituir la escala inicial, pero con la variante sustancial de constituir una nueva corporación. Para su estructuración se partía de la antigua escala y a sus miembros se les ordenaba dándoles un punto por cada año de servicio desde su promoción a alférez; 1,5 por cada año servido en Aviación y un avance de un 10% a los que hubieran merecido algún ascenso por méritos de guerra, por cada uno de los conseguidos.

Como premio especial se concedía un avance del 20% al comandante Franco y a los capitanes Ruíz de Alda, Jiménez e Iglesias y de un 15% a los capitanes Gallarza y Rodríguez y al teniente Haya. (40).

La puesta en marcha del nuevo sistema creó tales dificultades que hicieron imposible el cumplimiento de lo decretado y una vez más se demoraría el nacimiento de una Aviación independiente que, al parecer, estaba más madura que sus componentes. Los problemas del escalafonamiento supusieron un obstáculo infranqueable. Curiosamente Azaña defendía en esos puntos los mismos criterios que Primo de Rivera, criterios de los que abominó en la legislación general del Ejército. Aplicó la regla del ascenso por elección, que además de premiar a los protagonistas de los "grandes vuelos", se dictaba como norma general el admitir "la posibilidad de proveer por elección la cuarta parte de las vacantes que ocurran durante el primer año de la existencia del Cuerpo" y

(37) Real Decreto de 8 de enero de 1931, C.L. núm. 7, páginas 24 a 30. Esta disposición, a pesar de su escaso tiempo de vigencia, supuso un notable retroceso en el desarrollo orgánico de la Aeronáutica.

(38) Sendos decretos de 15 de abril de 1931 —Gaceta de Madrid núm. 107— disponían el cese como Jefe de la Sección y Dirección de Aeronáutica, renacida con Berenguer, del General de Brigada don Luis Lombarte Serrano, que había sustituido al General Balmes, y que fue a su vez relevado por el Comandante de Infantería don Ramón Franco Bahamonde.

En la misma Gaceta otro decreto de igual fecha otorga los beneficios de la amnistía a todos los miembros del Servicio de Aviación que habían causado baja en él como consecuencia de la sublevación de diciembre de 1930. Por otros se nombraba para el mando de los batallones de Aviación a los Comandantes don Felipe Díaz Sandino; don Tomás Barrón Ramos de Sotomayor; don Apolinar Sáez de Buruega y Polanco y don Luis Romero Bassart. Para la dirección de los Servicios de Material de designaba al Comandante don Angel Pastor Velasco y para la Jefatura de Escuelas al del mismo empleo don José Legórburu Domínguez.

Otros Decretos de 22 de abril —Gaceta de Madrid núm. 113— cesaban como Vicepresidente del Consejo Superior de Aeronáutica y Director General de Navegación y Transportes Aéreos a don Alfredo Kindelán Duany y se nombraba para este último puesto a don Luis Riaño Herrero.

En esta misma fecha, es decir apenas pasada una semana de la proclamación de la República, se empieza a restablecer la situación anterior del Servicio de Aviación, demoliéndose en su casi totalidad lo dispuesto por Berenguer. En la Gaceta de Madrid, núm. 114 aparecen varios decretos de 22 de abril por los que se restablece la Jefatura del Servicio de Aviación, se designa para ocuparla al Comandante don Angel Pastor Velasco, desaparecen los Batallones de Aviación y renacen las Escuadras Aéreas de las que la primera tendría su cabecera en Madrid, la segunda en Sevilla, la tercera en León y la Cuarta en Tetuán.

(39) Decreto de 20 de mayo de 1931. Gaceta de Madrid, núm. 141. La medida se justifica por la necesidad de restituir a la Presidencia del Gobierno la dirección política y la coordinación ministerial liberándola de toda gestión administrativa directa "que no le incumbe".

(40) Decreto de 25 de mayo de 1931. Colección Legislativa núm. 282, páginas 290 a 294. Cada una de las divisiones orgánicas contaría con "una escuadrilla de aviación y una unidad de aerostación" y entre las tropas y servicios de Cuerpo de Ejército y de Ejército, figuraban "escuadrillas de caza y de bombarderos".

El Decreto de 26 de junio de ese mismo año —C.L. núm. 339, páginas 398 a 401— que creaba el Cuerpo General de Aviación, organizaba también los servicios técnicos, la reserva civil de Aviación y la Academia del Arma.

Las Fuerzas Aéreas de dividían en Aviación independiente y Aviación divisionaria o de cooperación y las Unidades Aéreas pasaban a ser la sección, la escuadrilla, el grupo de escuadrillas y la escuadra. La unidad táctica y administrativa inferior sería la escuadrilla; el grupo equivaldría al batallón y la escuadra al regimiento.

La aviación independiente contaría con escuadras de bombardeo nocturno, diurno y de caza, concabeceras en Sevilla, León, Madrid y Zaragoza y la aviación de cooperación con "una escuadra mixta con dos grupos de reconocimiento (uno de Ejército y otro para las divisiones) y un grupo de bombardeo diurno y de otra escuadra de tres grupos de caza". Un programa que no llegaría a ser realidad como tampoco la creación del Cuerpo General de Aviación.

Lógicamente también quedó incumplido el Decreto de 8 de julio de 1931 —C.L. núm. 459, páginas 460 y 461— en el que se daban normas para la colocación "en su escala" a los Jefes y Oficiales que hayan de integrar el Cuerpo General de Aviación Militar.

estableció en Aviación la norma que en 1926 provocó la ira de los artilleros. Al conceder un avance del 10 % a los ascendidos por méritos de guerra decía: "Esta regla se aplicará a todos los ascendidos en Aviación, ya estén en posesión del empleo obtenido o lo hayan renunciado voluntariamente".

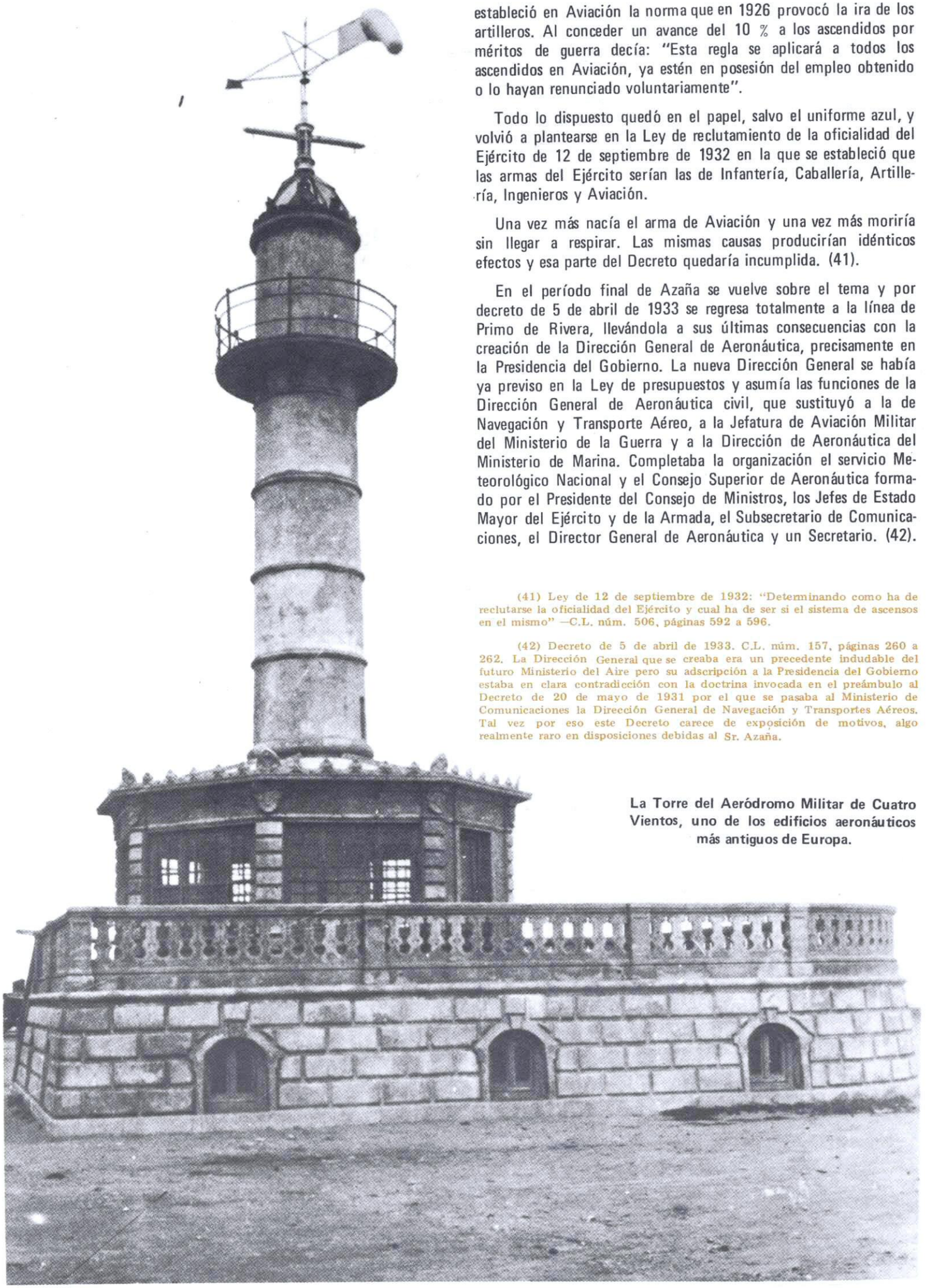
Todo lo dispuesto quedó en el papel, salvo el uniforme azul, y volvió a plantearse en la Ley de reclutamiento de la oficialidad del Ejército de 12 de septiembre de 1932 en la que se estableció que las armas del Ejército serían las de Infantería, Caballería, Artillería, Ingenieros y Aviación.

Una vez más nacía el arma de Aviación y una vez más moriría sin llegar a respirar. Las mismas causas producirían idénticos efectos y esa parte del Decreto quedaría incumplida. (41).

En el período final de Azaña se vuelve sobre el tema y por decreto de 5 de abril de 1933 se regresa totalmente a la línea de Primo de Rivera, llevándola a sus últimas consecuencias con la creación de la Dirección General de Aeronáutica, precisamente en la Presidencia del Gobierno. La nueva Dirección General se había ya previso en la Ley de presupuestos y asumía las funciones de la Dirección General de Aeronáutica civil, que sustituyó a la de Navegación y Transporte Aéreo, a la Jefatura de Aviación Militar del Ministerio de la Guerra y a la Dirección de Aeronáutica del Ministerio de Marina. Completaba la organización el servicio Meteorológico Nacional y el Consejo Superior de Aeronáutica formado por el Presidente del Consejo de Ministros, los Jefes de Estado Mayor del Ejército y de la Armada, el Subsecretario de Comunicaciones, el Director General de Aeronáutica y un Secretario. (42).

(41) Ley de 12 de septiembre de 1932: "Determinando como ha de reclutarse la oficialidad del Ejército y cual ha de ser si el sistema de ascensos en el mismo" —C.L. núm. 506, páginas 592 a 596.

(42) Decreto de 5 de abril de 1933. C.L. núm. 157, páginas 260 a 262. La Dirección General que se creaba era un precedente indudable del futuro Ministerio del Aire pero su adscripción a la Presidencia del Gobierno estaba en clara contradicción con la doctrina invocada en el preámbulo al Decreto de 20 de mayo de 1931 por el que se pasaba al Ministerio de Comunicaciones la Dirección General de Navegación y Transportes Aéreos. Tal vez por eso este Decreto carece de exposición de motivos, algo realmente raro en disposiciones debidas al Sr. Azaña.



La Torre del Aeródromo Militar de Cuatro Vientos, uno de los edificios aeronáuticos más antiguos de Europa.

El Director General, dependiente inmediatamente del Presidente del Consejo, tenía al mando Superior de las Fuerzas Aéreas, de la dirección del Tráfico Aéreo y de los servicios técnicos e industriales. Por debajo de él, el Jefe Superior de las Fuerzas Aéreas.

Para la formación del personal militar se creaba la Escuela General de Aeronáutica que proporcionaría tanto el personal que precisara el Ejército y la Marina como los pilotos y oficiales de la Aviación Civil.

Azaña, al explicar el decreto en las Cortes afirmó que la reforma era una necesidad, pues "hasta ahora nadie se había ocupado de organizar y echar las bases de una política Aeronáutica Nacional" y que la suya consistía "en separar del Ejército, la Aviación militar y, de la Marina, la Aviación Naval, y fundirlas en una sola organización Aeronáutica, que es la Aeronáutica Nacional".

La Aviación independiente y sus órganos propios de administración estaban perfectamente prefigurados, pero Azaña no era partidario de ir a un nuevo ministerio. Razonaba así: "Se ha discutido en España si convenía o no crear el ministerio de Aeronáutica, que otros, con una impropiedad absoluta, llaman Ministerio del Aire, y cosas de este tipo, que son absolutamente adjetivas y exteriores, porque lo que hace falta no es un ministerio y una burocracia más, que aumente los gatos del presupuesto, sino un servicio que realmente exista y funcione, llámese o no ministerio".

Lamentablemente la cosa quedó a medias, el Decreto en suspenso, y la organización sin el complemento de una adecuada política de material: "El primer programa de dotación de la Aviación marcial española cuesta 150 millones de pesetas, y como yo no he perdido el juicio, no puedo venir aquí a pedir que votéis 150 millones para comprar aviones, y no hay aviones porque falta dinero para comprarlos". (43).

Esto quiere decir que su intención de pasar "de la nada a la unidad" no se cumplió y que, por el contrario, se descendió de lo que existía a lo que empezó a dejar de existir. Se seguía con los mismos aviones y éstos envejecían. Los pedidos a la industria eran de los mismos tipos que hicieron la guerra de Marruecos y aún estos en muy escasa cantidad. Las 28 escuadrillas de Primo de Rivera disminuían a 23, casi exclusivamente con sacrificio de las Fuerzas de Marruecos, que quedaron reducidas a dos escuadrillas de reconocimiento, una de Hidros y la mixta del Sahara; se mantenían las Escuadras de Getafe, Sevilla y Barcelona, con Aeródromos en Getafe, León, Sevilla, Barcelona y Logroño y auxiliares en Albacete, Daimiel, Burgos y Granada; desaparecían las Escuadras de Instrucción y de Africa y los servicios de instrucción se reducían a una escuadrilla afecta a la Escuela de observadores de Cuatro Vientos, otra en la Escuela de tiro y bombardeo de Los Alcázares y los aviones de la Escuela de vuelo y combate de Alcalá.

A pesar de ello el impulso no cedía y durante el período en que Azaña rigió los destinos de la Aviación, Haya y Rodríguez realizan el vuelo Sevilla a Bata sin escalas con un sesquiplano Breguet que despegó el día 24 de diciembre de 1931, para tomar tierra el día de Navidad, después de un vuelo de 4.250 kilómetros, y Barberán y Collar su fabuloso vuelo de Sevilla a Camagüey, entre los días 10 y 11 de junio de 1933, de 7.320 kilómetros que era la máxima distancia que se había recorrido hasta entonces sobre el mar. También pertenecen a este período los dos vuelos a Manila del aviador civil Rein Loring. Más tarde el también civil Juan Ignacio Pombo volará a las Américas, entre el 13 de mayo y el 16 de septiembre de 1935. (44).

La organización de Azaña llegaría, con muy pocas variantes, hasta la guerra pero fueron los gobiernos que le siguieron los que la desarrollaron. La Dirección General de Aeronáutica no funcionó de hecho hasta julio de 1934, en que se organizó durante el Gobierno Samper, que dió entrada en el Consejo Superior de Aeronáutica a los Jefes de las Aviaciones Naval y militar. (45).

Luego Gil Robles daría un paso atrás en el camino hacia la independencia aérea reintegrando al Ministerio de la Guerra la dirección General de Aeronáutica y ordenando que la de cooperación de la Armada quedara a las órdenes tácticas de los mandos navales, la de cooperación de Tierra a las de los Inspectores Generales y dejando a todos bajo la dependencia directa del Director General, en lo técnico y administrativo, pero compensaría a este retroceso orgánico con un importante avance técnico y material. Lo que no se atrevió a hacer Azaña lo intentaría Gil Robles. La Ley de presupuestos de 26 de junio de 1935 autorizaba la adquisición de material de vuelo por valor de 12 millones y la de 16 de octubre de ese año otorgaba hasta 50 millones más para adquirir 42 bombarderos Martín Bomber, que se construirían en España bajo licencia, salvo 11 que se importarían directamente. Independientemente se estudió un plan de renovación total del material aéreo por un importe de 400.000.000 de pesetas, plan que quedó frustrado por la caída del Gobierno. (46).

La última reorganización de la Aeronáutica, ya en vísperas de la Guerra Civil y obra de Casares Quiroga, fue el decreto de 23 de junio de 1936 que suprimió las Escuadras Aéreas y creó tres regiones aéreas. La Guerra impidió su entrada en vigor. (47).

(43) Manual Azaña. Obras Completas. Tomo II, páginas 783 a 790. Discurso pronunciado en la Sesión de Cortes de 28 de junio de 1933. Después de los precedentes de las reformas del General Echagüe y del Coronel Kindelán, plasmadas en los decretos de 15 de marzo de 1922 y 23 de marzo de 1926, resulta un tanto presuntuosa la afirmación del Ministro, hecha al comienzo de su discurso, de que hasta él, nadie se había preocupado "de organizar y echar las bases de una política aeronáutica nacional". No obstante su discurso y su obra suponían un importante paso adelante, aunque de momento no tuviera efectos, pues la Dirección General no comenzaría a funcionar hasta que fuera recreada por el gobierno Samper.

(44) Para detalles del vuelo Sevilla-Bata. Revista de Aeronáutica núm. 61. Capitán López Mayo: "El vuelo a Bata o una Nochebuena en el Aire". También Gomá. Tomo II. Capítulo LV, página 729 a 736.

El vuelo de los Capitanes Barberán y Collar ha sido tratado por el Capitán López Mayo: "El vuelo del CUATRO VIENTOS", Revista de Aeronáutica núm. 67, páginas 77 a 82, junio de 1946. También en Gomá, Tomo II, capítulo LVII, páginas 741 a 749.

Los vuelos de Rein Loring y Pombo son objeto de los capítulos LVI y LVIII del Tomo II de la "Historia de la Aeronáutica" del Teniente Coronel Gomá, páginas 737 a 740 y 751 a 755.

(45) Decreto de 19 de julio de 1934, C.L. núm. 416, páginas 428 a 430. Dispone como ha de quedar integrada la Dirección General de Aeronáutica y el Consejo Superior de Aeronáutica.

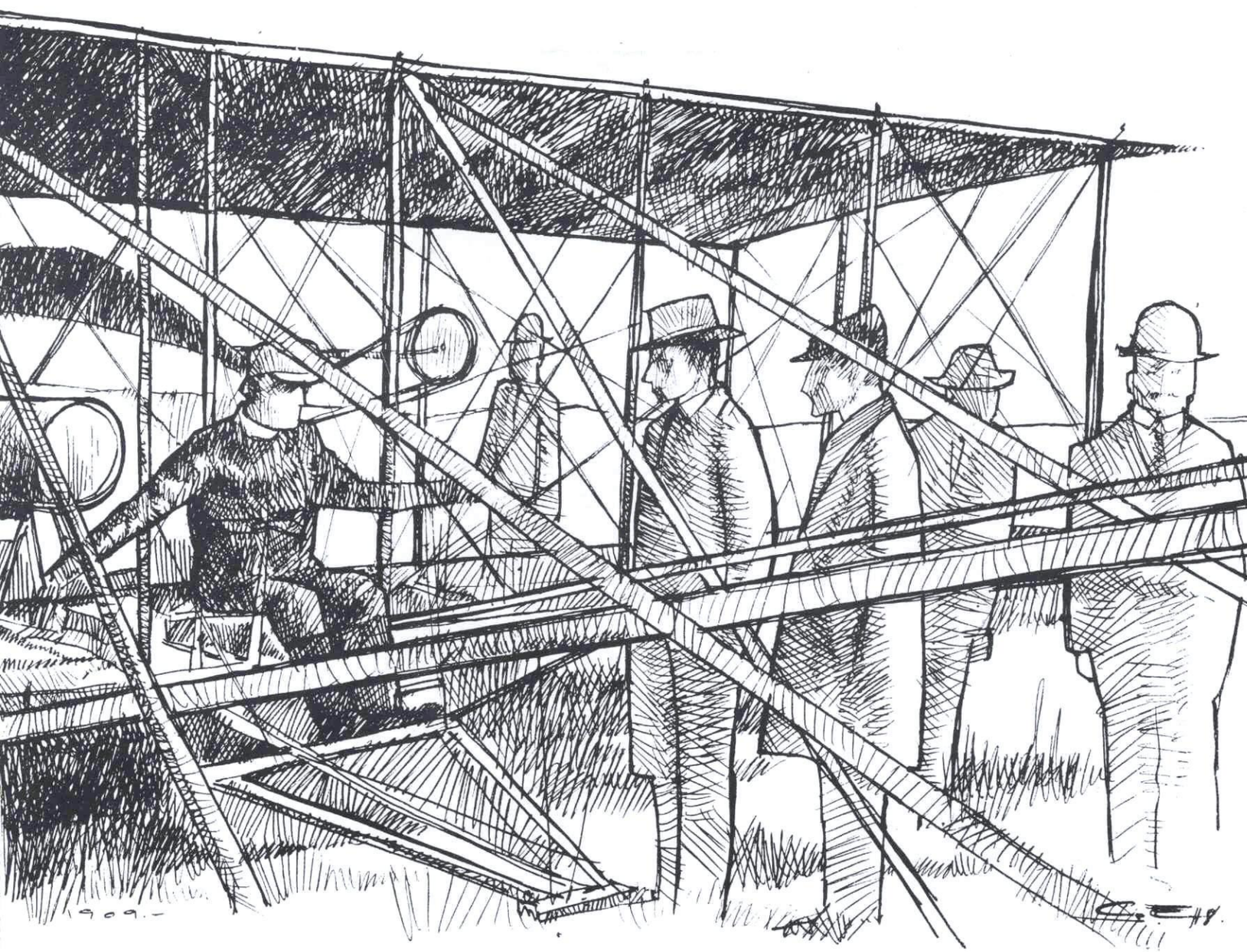
El Decreto daba cumplimiento a lo dispuesto en la Ley de presupuestos entonces vigente y daba normas para el funcionamiento y coordinación de los servicios que integraban la Dirección General de Aeronáutica. El Presidente del Consejo de Ministros asumía el mando, gobierno y administración de la Aeronáutica contando como órgano ejecutivo con la Dirección general y como órgano "meramente consultivo" con el Consejo Superior de Aeronáutica formado por el Subsecretario de la Presidencia, los jefes de los Estados Mayores del Ejército y la Armada, el Subsecretario de Comunicaciones, el Director General de Aeronáutica y los jefes de las aviaciones militar y naval.

(46) Decreto de 2 de octubre de 1935. C.L. núm. 642 página 755. Dispone que la Dirección General de Aeronáutica pase a depender del Ministerio de la Guerra. La aviación de cooperación de la Marina, quedaría a las órdenes de las autoridades navales en cuanto a su empleo táctico, pero dependería técnica y administrativamente de la Dirección General, a la que también quedarían afectos los servicios de la Aviación Civil.

La Ley de presupuestos se promulgó el día 1 de agosto de 1935 y la del 16 de octubre del mismo año autorizaba al Gobierno para adquirir y construir material de guerra hasta un total de 50 millones de pesetas. Gacetas de Madrid núm. 214 y 291.

Ver también José María Gil Robles "No fue posible la paz" página 251 y documentos existentes en el S.H.M., armario 55, legajo 532.

(47) Decreto de 23 de junio de 1936, D.O. núm. 148, página 818. Crea las Regiones Aéreas y disuelve las Escuadras. Como casi toda la legislación orgánica de la República en cuestión de aviación, no llegó a entrar en vigor. Esta vez a causa del levantamiento del 18 de julio y la guerra civil que le siguió.


1909.





Gloria y tragedia del vuelo SEVILLA CUBA MEJICO

ANTONIO G. BETES,
Coronel de Aviación

El CUATRO VIENTOS sobrevuela La Habana. Eran días de gloria para la Aviación Española (Foto Archivo E. ARREMBERG).

Hace cincuenta años

España, cuna tradicional de héroes y santos, se encontraba en el año 1933, empujada por una irresistible voluntad de demostrar al mundo que también podía ser cuna de científicos.

Las actividades relacionadas con la aviación atravesaban un momento crucial; una vitalidad y un empuje increíbles, invadían el campo aeronáutico. De realizaciones se pasaba a consolidaciones, pero siempre con lejanos horizontes de grandeza.

Era el fruto del continuo avance tecnológico en las ciencias aeronáuticas y sus aplicaciones técnicas, que habían proporcionado extraordinarios resultados en vuelos increíbles, coronados casi siempre por el éxito.

Nuestra Patria, liberada ya de sus obligaciones africanas en cuanto a la aviación militar, tenía la oportunidad de seguir más allá. Un hombre excepcional, en la quietud de su ordenadamente, preparaba un vuelo importante: atravesar el Atlántico por la parte central —en principio Sevilla-Cuba—; 7.000 kms sobre las desoladas aguas azules.

La Escuela de Observadores de Cuatro Vientos

El Capitán Mariano Barberán, ingeniero, piloto, científico de renombre internacional y Director de la Escuela de Observadores de Aviación Militar, estudiaba en su despacho. Levantó la vista de sus papeles llenos de fórmulas, se quitó sus redondas gafas y se levantó; caminó hacia la ventana y contempló el yermo campo de aviación. Volvió a sentarse, repasó sus cálculos, releyó el informe y quedó satisfecho. En su opinión el vuelo Sevilla-Cuba era posible, no era una utopía...! Era octubre de 1932.

Pocos días después, presentó la "Memoria" al General Soriano. Era un trabajo concienzudo, bien hecho, porque no podía ser menos; en él había volcado toda su experiencia puesto que había preparado ya numerosos vuelos, sin embargo este iba a ser el suyo. El Teniente Joaquín Collar, tranquilo, esperaba a su lado. El General, interrogó a ambos. Le gustaba la idea.

La "Memoria" fue favorablemente informada y la máquina burocrática se puso en marcha: el Gobierno se hacía cargo de todos los gastos. En el Pabellón de Cuatro Vientos reinaba el optimismo. Alguien había bautizado ya el avión: "Cuatro Vientos". Se brindó.

El vuelo —según una revista profesional de la época— "persigue varias finalidades de extraordinario interés. En primer término ha de constituir un nuevo enlace entre España y América, que servirá para testimoniar el fraternal cariño que la República Española siente por las Repúblicas americanas de su misma raza y especialmente para que las alas españolas lleven el saludo cordial del viejo solar hispano a la República de Méjico, que no ha sido visitada por aviadores españoles...".

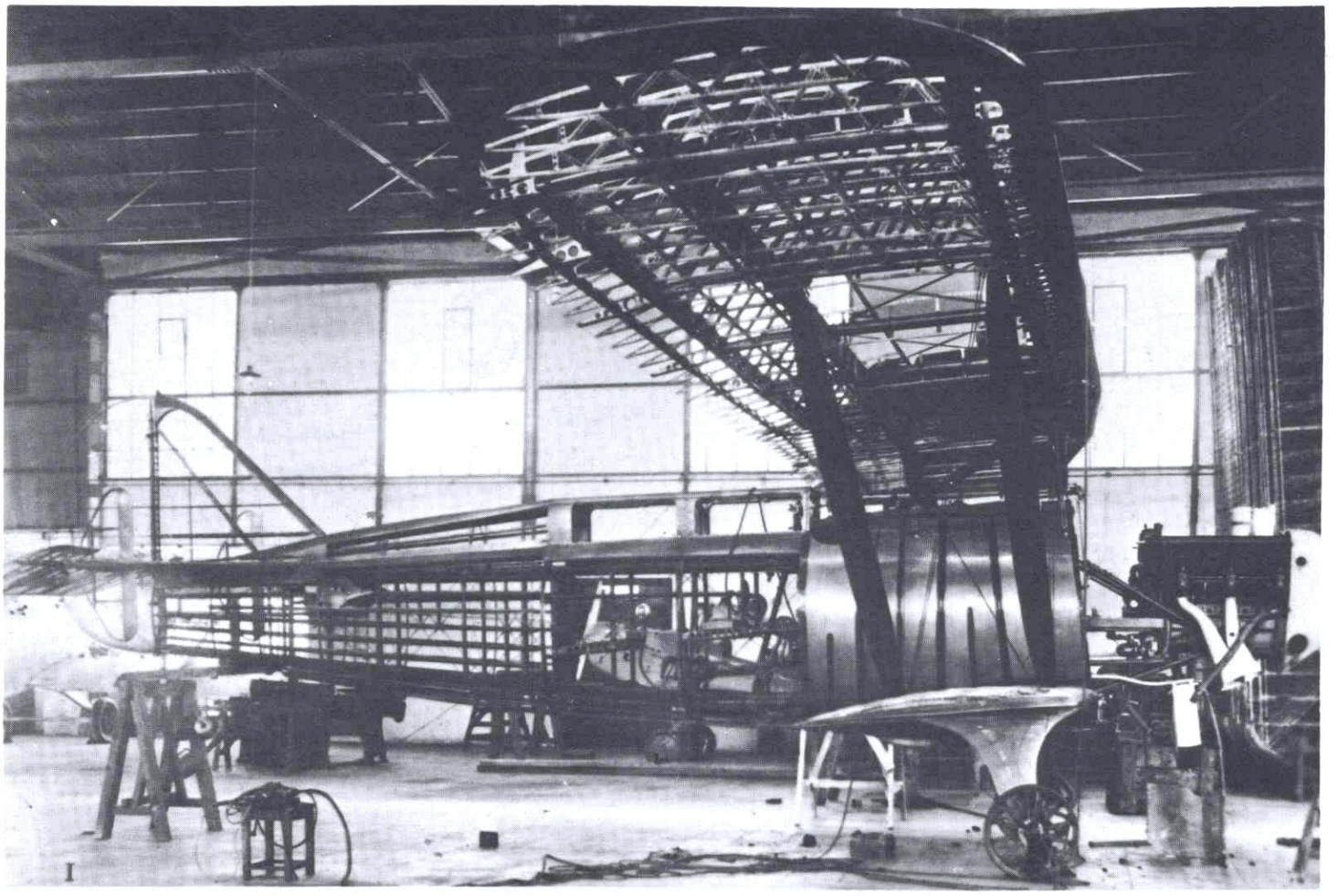
"El vuelo del "Cuatro Vientos" ha de servir también para estudiar una nueva ruta aérea sobre el Atlántico..., que un porvenir no muy lejano será el camino que seguirán todas las comunicaciones entre Europa y América Central.

Finalmente, la realización del vuelo pone de manifiesto la capacidad y competencia de los aviadores españoles, el extraordinario interés que la República Española siente por el progreso de la aviación y la perfección a que ha llegado la industria aeronáutica en España". La revista no decía que era condición importante la máxima participación nacional.

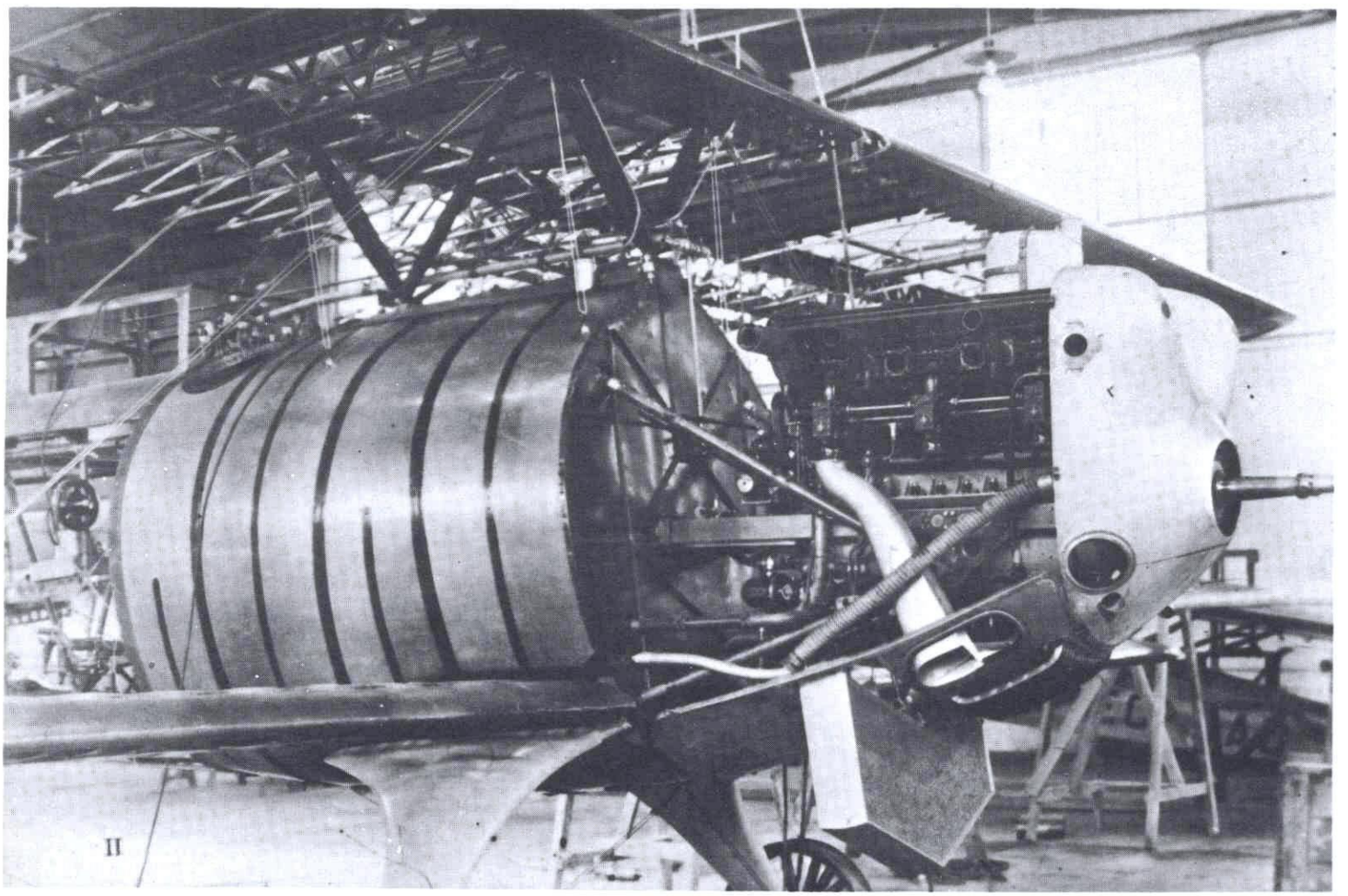
La preparación del vuelo

En diciembre, ya se había encargado el avión. Construcciones Aeronáuticas fue la elegida. En enero de 1933, en Getafe y Cuatro Vientos se dieron cita la técnica y la experiencia, y forjaron para las alas españolas días de gloria, triunfo, y por azares del destino, de tragedia.

El Teniente Coronel José Cubillo Fluitter fue encargado del estudio meteorológico del vuelo e hizo un trabajo serio, responsable, minucioso y



Diversas fases de la construcción del CUATRO VIENTOS El Breguet XIX Super TR Superbidón era quizás el mejor avión de su categoría. Obsérvese el gran depósito cilíndrico de combustible detrás del motor. (Foto archivo PABLO SACRISTAN.)



completo. De este estudio salieron once probables rutas, teniendo en cuenta todos los parámetros posibles. Se eligieron seis y por fin, la más favorable: Sevilla - Islas Maderas - Puerto Rico - Santo Domingo y Cuba (La Habana). Este trayecto tenía una longitud de 8.095 kilómetros.

Pero surgió la primera y grave dificultad: el avión encargado a CASA, no podía franquear de un salto esa distancia. Los ingenieros aeronáuticos de CASA, Guinea, Pousa y Aguilera, acometieron la tarea. Pruebas en túnel, cálculos, ingenio y experiencia, dieron por resultado el BREGUET "Super Gran Raid", capaz de hacer el trayecto. El 15 de abril de 1933, el avión fue aceptado por la inspección militar.

Según me manifestó Aguilera —en entrevista celebrada en su domicilio— "El depósito principal fue la pieza más delicada del avión, porque formaba parte integral del fuselaje y debía absorber los esfuerzos correspondientes, siendo su solicitación más crítica en los despegues y aterrizajes".

"También fue aumentado su volumen" —terminó diciéndome— así podía contener los 3.900 litros indispensables para el vuelo, que junto a los otros siete depósitos pequeños —en el ala superior— hacían un total de 5.300 litros.

El grupo propulsor fue un motor Hispano Suiza, tipo 12Nb, construido en la fábrica de Barcelona.

El avión, pintado de blanco con franjas rojas, resultó un airoso aparato, orgullo de la aviación militar y costó ochenta mil pesetas, doble que un Breguet normal. Su número de fabricación era el 195.

En su construcción habían intervenido 53 obreros y todos entregaron lo mejor de sí, por amor al oficio, de paciencia y de capacidad de trabajo.

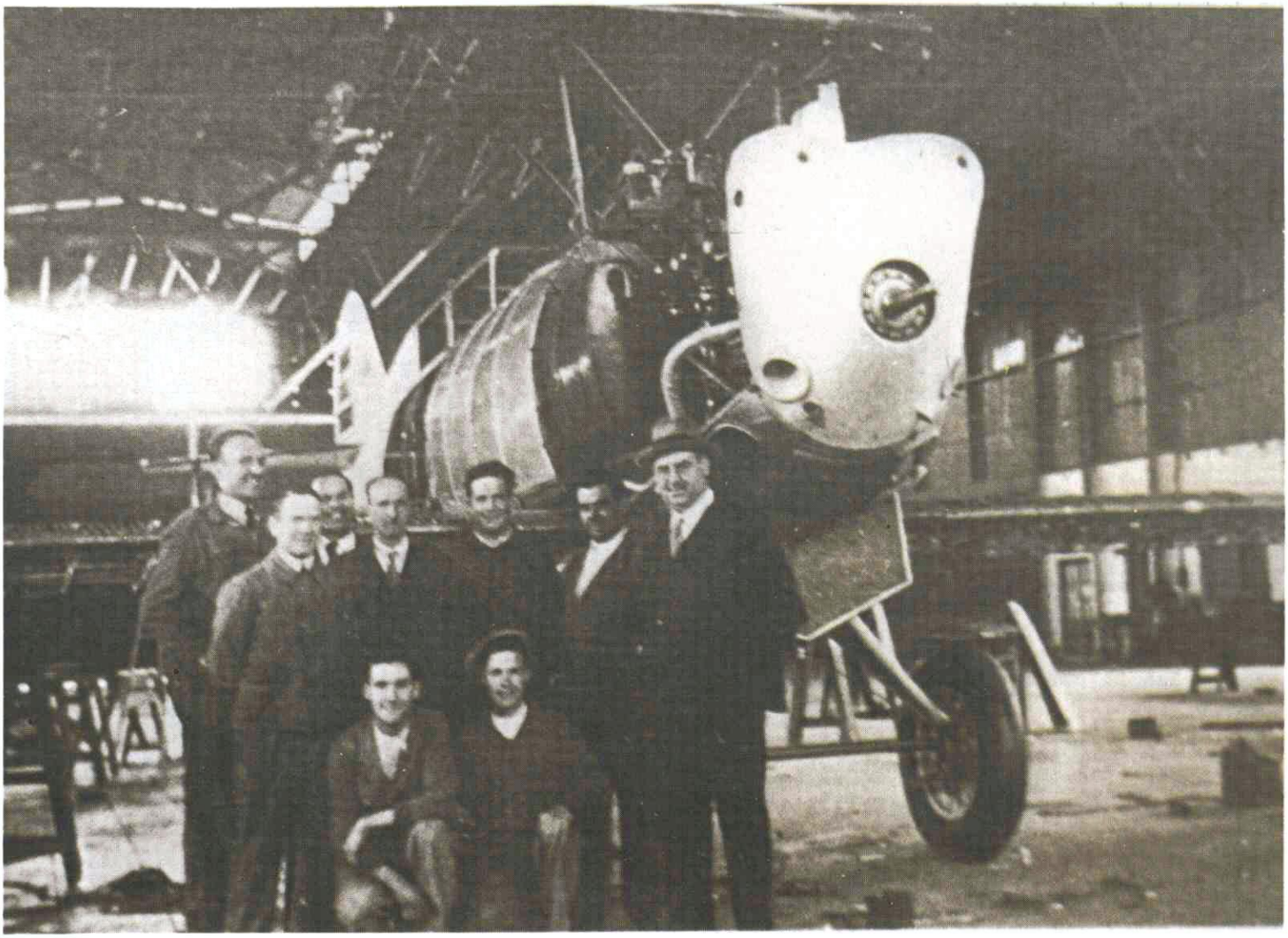
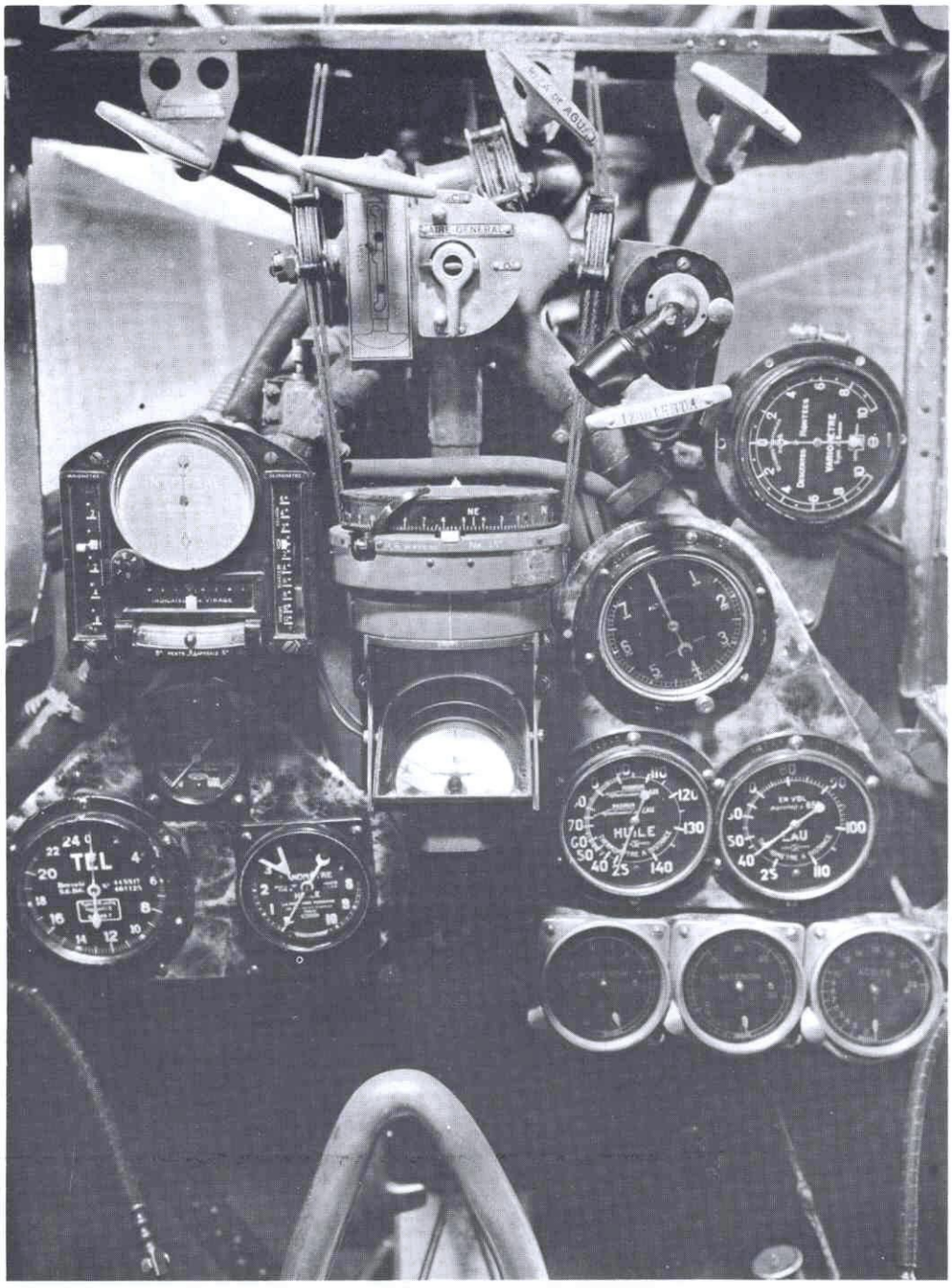


Foto de los creadores del CUATRO VIENTOS realizada en los talleres de CASA. En ella figuran el ingeniero José Aguilera —primero por la izquierda— junto con el ingeniero jefe de la fábrica Luis Sousa Peco —primero por la derecha— acompañados por diverso personal de talleres. (Foto JOSE AGUILERA.)



Cuadro de mandos del CUATRO VIENTOS. Su austeridad realza el mérito del vuelo. (Foto archivo E. ARREMBERG.)

La tripulación y el mecánico

Tres personas se relacionaron directamente con el vuelo del "Cuatro Vientos": el Capitán Barberán, alma de la empresa, navegante y segundo piloto; el Teniente Collar, piloto, amigo y excelente colaborador y el Sargento Madariaga, serio, dedicado y gran profesional.

Fueron estos tres militares, los más significativos y que contribuyeron al éxito del vuelo Sevilla-Cuba. Barberán con un historial único como navegante, estudioso, culto y entusiasta; Collar, con su profesionalidad, enorme habilidad y excepcionales aptitudes para el vuelo; Madariaga, mecánico con gran experiencia, competente y dedicado.

Empieza la espera

El 3 de junio de 1933, el Jefe del Gobierno recibió a los pilotos Barberán y Collar "deseándoles suerte en su audaz empresa, que había de poner muy alto, una vez más, el nombre glorioso de la nación hispana".

El 8 de junio, en el banquete en honor de Barberán, con motivo de imponerle la Cruz de Isabel la Católica, éste "abogó por la unión de todos los aviadores, sin distinción de ideas ni matices políticos de ninguna clase".

EL CAPITAN BARBERAN



Mariano Barberán y Tros de Ilarduya, nació en Guadalajara el 14 de octubre de 1895. Ingresó en la Academia de Ingenieros del Ejército en 1910 y se incorporó a Tetuán como Teniente el 26 de junio de 1919. Obtuvo el título de Observador el 28 de febrero de 1919, ascendió a Capitán el 28 de enero de 1920. Por su actuación en Marruecos donde fue herido, se le concedió la Medalla Militar. El 22 de mayo de 1923 fue enviado a París a un curso de radiotelegrafía, con una duración de 8 meses. Fue designado "dadas las condiciones inmejorables que reúne el referido oficial y cuyos valiosísimos servicios prestados en éste de Aeronáutica, le hacen digno por todos conceptos...".

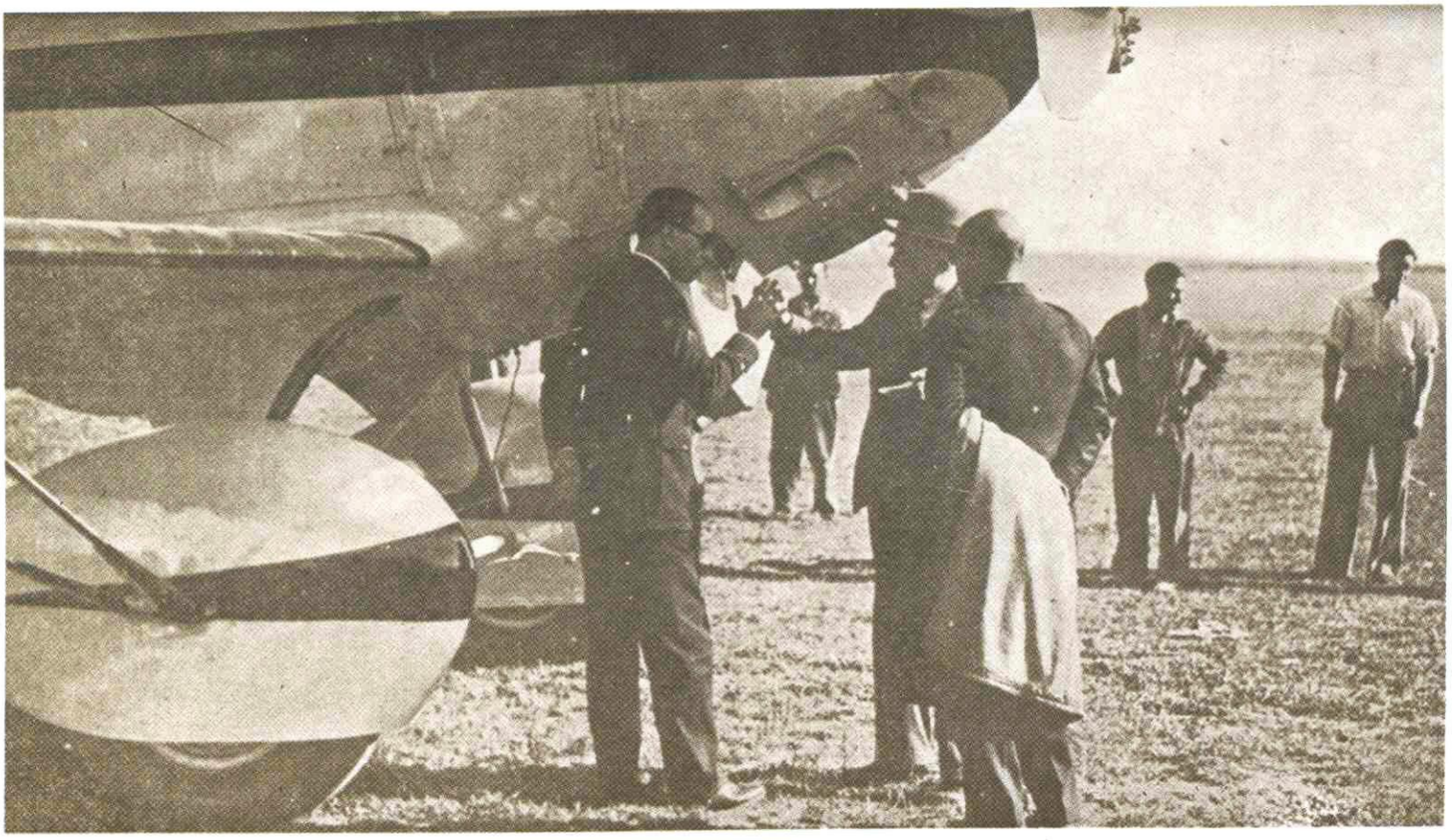
En abril de 1924 se le concedió el título de piloto militar de aeroplano y realizó el curso en la Escuela de Transformación. En septiembre de 1925 pidió el pase a la situación C, quedando disponible en la 1.ª Región, encontrándose en Canarias en el año 1926 cuando hizo escala "Plus Ultra" en su vuelo a Buenos Aires. En septiembre del 29, se cree que realizó con Haya un vuelo a Villa Cisneros en el "Breguet Gran Raid". En julio del 30 se le concedió la Cruz de 2.ª clase de la Orden del Mérito Naval con distintivo blanco. En febrero del 33, con Collar, realizó un vuelo a Cabo Yubi y Las Palmas. Un aviador cubano dijo de él: "se trataba de un hombre de gran sapiencia, comparable tan sólo con su extraordinaria modestia. La aviación era la gran pasión de su vida y sobre todo, lo relacionado con la navegación astronómica por medio de aparatos de precisión, que sabía uitlizar como pocos".

EL TENIENTE COLLAR



Joaquín Collar Sierra, nació en Figueras (Gerona) el 25 de noviembre de 1906, hijo de Luis Collar Moraga, Teniente de Caballería y de Margarita Sierra Capalleras. En el año 1921 ingresó como voluntario en Caballería; alumno de la Academia, ascendió a Alférez en junio de 1924 y a Teniente en junio de 1926. En ese mismo año se le concedió la medalla de Marruecos con pasador de Larache (D.O. núm. 185). En el año 27 fue nombrado alumno del curso de oficiales aviadores. Obtuvo el título de Observador de Aeroplano el 15 de julio de 1927 y el de piloto militar de Aeroplano en 1929. En diciembre de 1930, quedó disponible gubernativo por procesado, debido a su participación en la sublevación de Cuatro Vientos, siendo dado de baja en el Ejército en febrero de 1931. Exiliado en Portugal y Francia, volvió a España al proclamarse la República, siendo repuesto en su anterior empleo. Como compensación se le ofreció ser piloto del "Cuatro Vientos", aparte de ser considerado como uno de los pilotos más hábiles del momento.

De Collar, un aviador cubano dijo "Era de carácter jovial, siempre risueño... Le gustaba más los deportes que las cosas protocolarias. Muy sencillo y valiente".



Barberán y Collar explicando a un periodista sevillano las características del avión antes del despegue de Tablada.

El "Cuatro Vientos" despegó de Madrid el día 9, a las 15:30 horas, aterrizando en Sevilla a las 19:15. El avión fue alojado en el Barracón o Hangar de Bombardeo. La cartilla de a bordo tenía anotadas entonces 55 horas.

A las 22 horas, los partes meteorológicos de Cuba daban una situación favorable y como todo estaba preparado se dispuso la marcha.

El día 10, a las 02:00 el avión totalmente revisado fue sacado del hangar con la ayuda de 30 soldados. A las 04:00 ya estaba cargado con 5.300 litros de combustible y 220 de aceite. Las viandas en su sitio. Barberán y Collar, con monos blancos, chalecos del mismo color y zapatillas, vigilaban todo celosamente.

A las 04:40, los aviadores se despidieron de todos los presentes y subieron a bordo. El motor arrancó, levantando una gran polvareda. La temperatura era de 14°C; Sevilla a lo lejos, dormía todavía.

Rumbo a la gloria

A las 04:45, el avión situado cara al viento y en la pista preparada al efecto, —la misma que usó el "Jesús del Gran Poder"—, empezó a moverse. A los 300 metros soltó el carrito de cola; a los 1.200 botó un par de veces; a los 1.500 metros despegó en medio de una gran ovación, adentrándose en ese mundo del aire donde el espacio y el tiempo, la vida y la muerte, adquieren otras dimensiones.

El aparato pasó por encima del río Guadalquivir, tomando altura y viró hacia el norte; volvió a virar y regresó con el rumbo correcto, perdiéndose en el alba; le acompañaban varios aviones militares y una avioneta del Aero Club. ¡Todo había empezado bien!

El último parte meteorológico que llevaba Barberán en la cabina, recibido de Cuba, decía: "tiempo nublado, buena visibilidad, calma aérea, dirección de las lluvias hacia el oeste, mejorado el tiempo con relación a las cuatro de la tarde; vientos flojos y algunas lluvias".

A los 32 minutos de vuelo, el aparato abandonó la costa española. Debajo, a la derecha, Huelva y Palos de Moguer con toda la carga histórica, por ser lugar de salida de las carabelas de Colón y del "Plus Ultra". Verdaderamente España tenía vocación conquistadora.



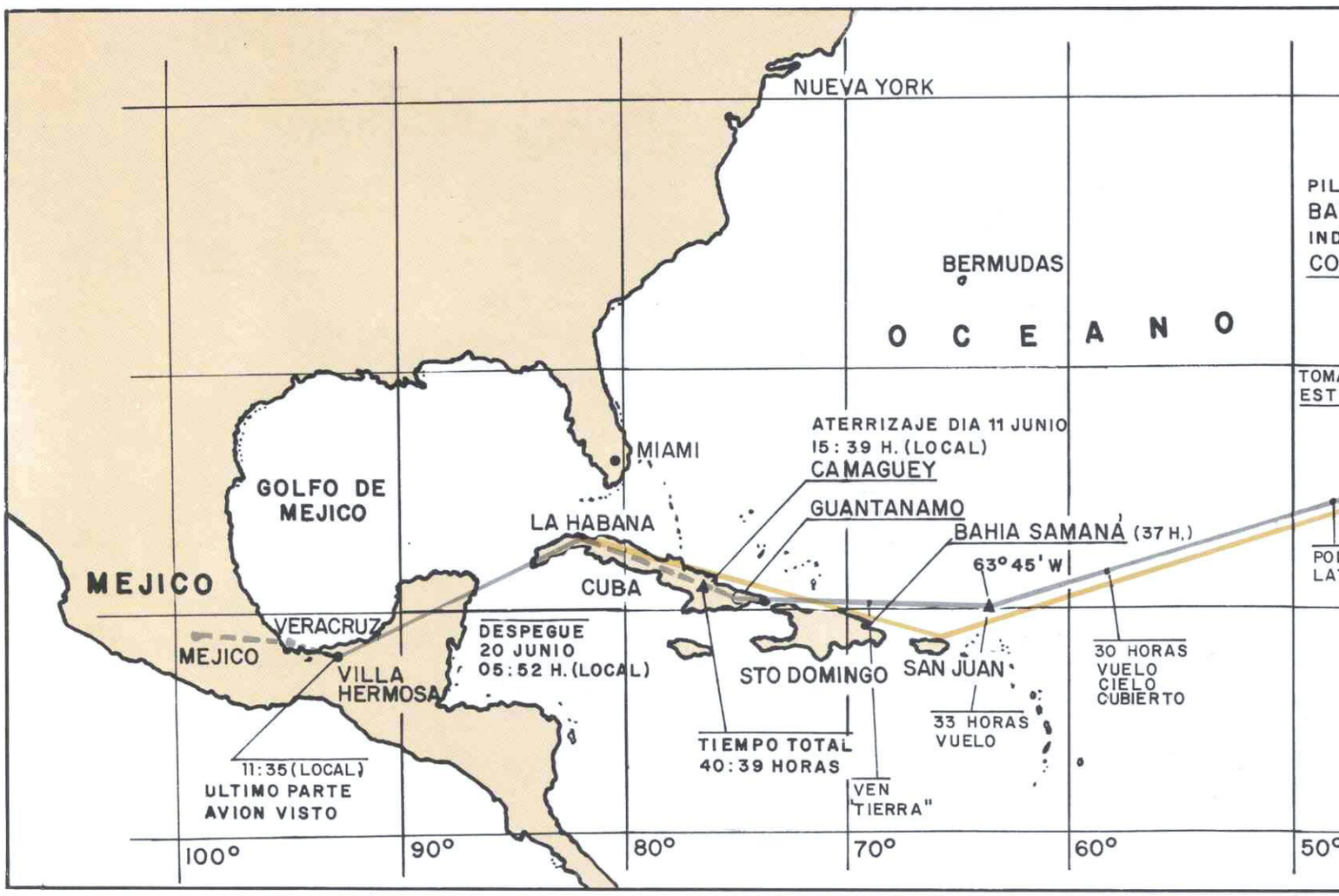
Collar pilotaba con todos sus sentidos y Barberán, tranquilo, consultaba la carta confeccionada por él mismo. Era de papel fuerte, proyección Mercator; cada 10 minutos llevaba trazadas líneas de posición y los trayectos ya mencionados, iban divididos en segmentos de 210 millas, con subdivisiones de 10 millas; en cada segmento figuraban indicaciones horarias, gasolina consumida, velocidad y régimen del motor, así como velocidad del avión. Igualmente aparecían las curvas de igual declinación magnética para corregir el rumbo. Aparte, Barberán llevaba la última carta meteorológica, con un corte transversal de la ruta, indicando las nubes, su altura y cantidad; vientos, su dirección y fuerza, etc.

Durante el viaje, Barberán fue anotando sus observaciones en un cuaderno. El rumbo era de 256 grados. Las rpm 1.800. En la carta de ruta preparada al efecto, Barberán trazó una trayectoria con rumbo 256 que cruzaba el paralelo 35°20' Norte, a 116 millas de las Islas Maderas. Cubillo había previsto nubes a 200 kms de la costa.

Solos sobre el Océano

En contraron efectivamente las nubes y tuvieron que subir a 1.000 metros para poder volar por encima de ellas. Las revoluciones del motor se conservaron en 1.800.

Media hora más tarde, Barberán calculó la deriva, encontrando que su valor era de tres grados positivos. A las tres horas de vuelo, tuvieron que subir a 1.200 metros por encontrarse más alta la capa de nubes. La altitud en ese momento era de 1.500 metros; el gasto de combustible, de 190 litros más de lo previsto, pero iban adelantados respecto al horario en veinte minutos. Bajaron un poco las revoluciones del motor dejándolas en 1.795 por minuto. Todo funcionaba correctamente y el avión respondía a lo proyectado. Tenían arriba el cielo muy azul, el sol a la espalda y una capa de nubes por debajo.



A las 9 horas y media se prepararon para tomar "alturas" del Sol; Barberán abrió la cubierta superior de la cabina, plegó el asiento y de pie, con el sextante bien sujeto, avisó a Collar para que estabilizase el avión lo más posible. Así, realizó sus tomas. Les llenó de satisfación comprobar que iban "clavados" en la ruta prevista. Tres horas más tarde, las nubes que se habían quedado atrás, les permitieron ver un barco. A las trece horas de vuelo, tuvieron que evitar nubes "densas y peligrosas" y a las 14:30, lograron calcular la posición exacta al tomar dos "alturas" simultáneas de la Luna. Collar poco después se sintió indispuesto, encargándose Barberán del pilotaje durante varias horas, hasta que se recuperó.

La indisposición de Collar

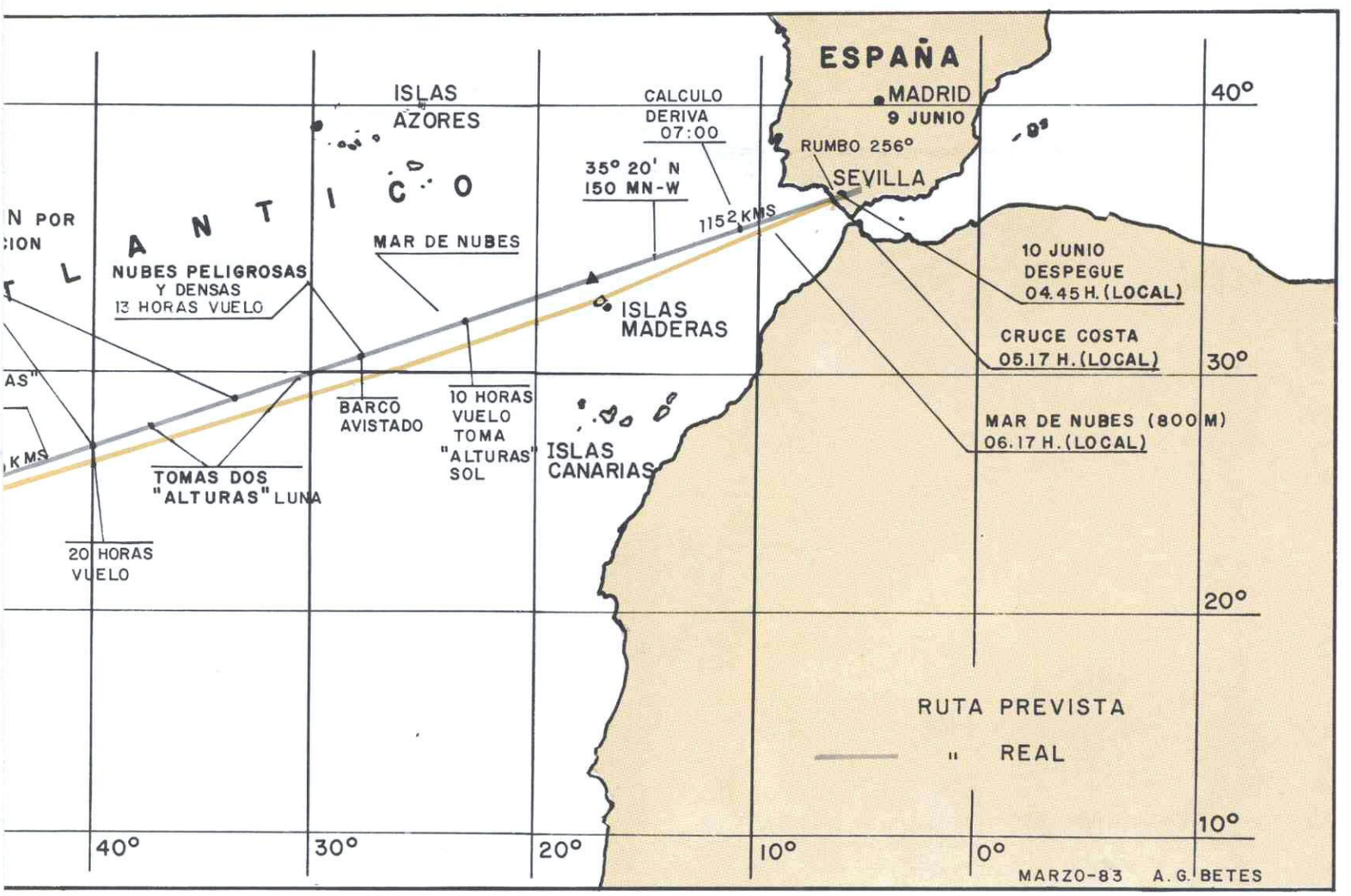
Las crónicas dicen: "se sintió enfermo, sintió fiebre y frecuentes escalofríos, por lo que cedió los mandos a Barberán durante algunas horas; repuesto más tarde de su indisposición, pudo volver a hacerse cargo del pilotaje del avión".

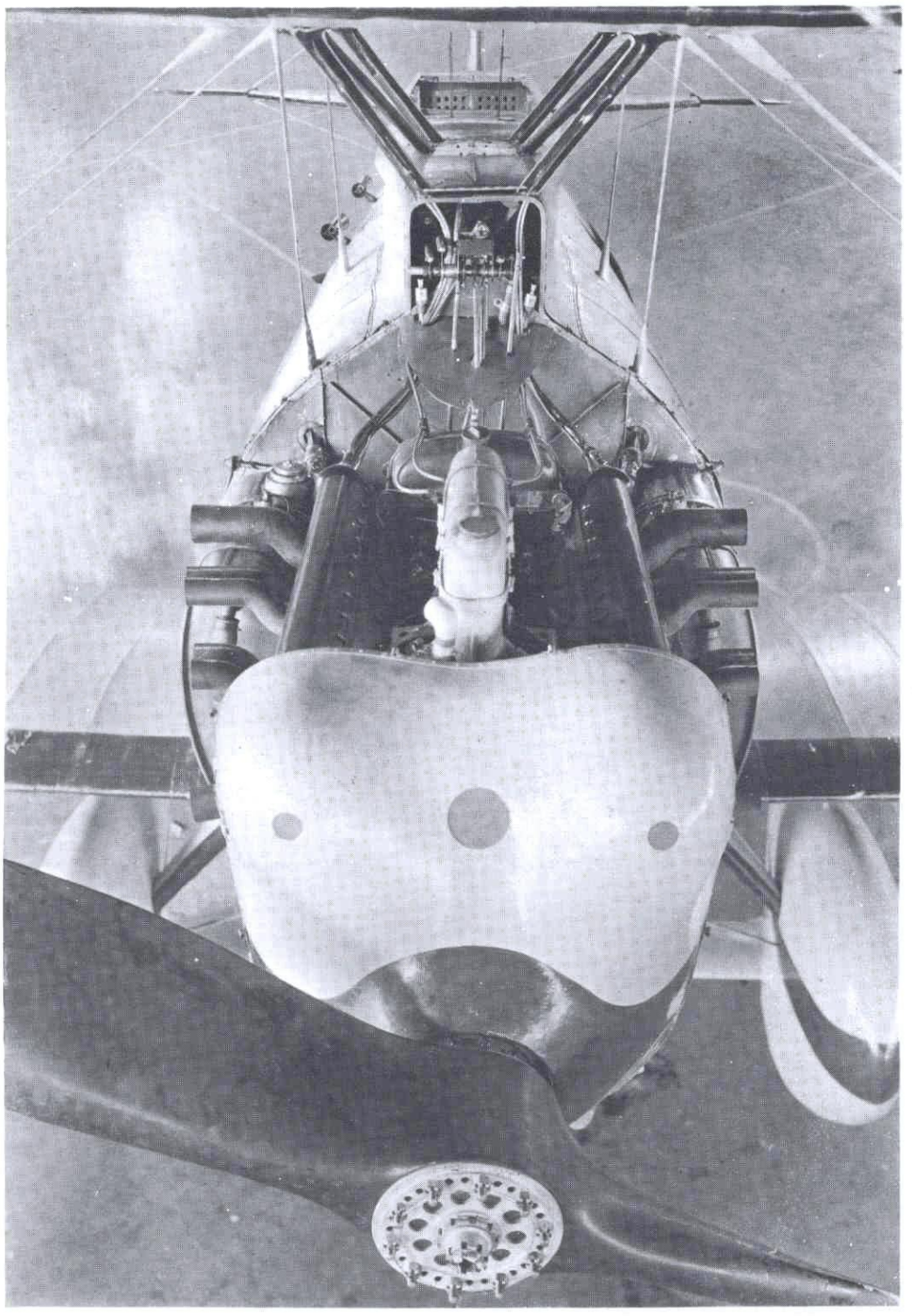
Un médico ha confirmado que no fue enfermedad, sino más bien una indisposición pasajera, debido a causas difíciles de precisar pero de poca importancia: nervios, cansancio, preocupaciones, postura inmóvil del cuerpo, temperatura del habitáculo, etc.

En el año 1982, comentando con el Teniente General Vives la indisposición de Collar, me manifestó que él creía no fue importante, pero sí tuvo conocimiento de que Collar sufría con frecuencia de acidez de estómago, ya que consumió cantidades apreciables de bicarbonato durante su estancia en Cuba.

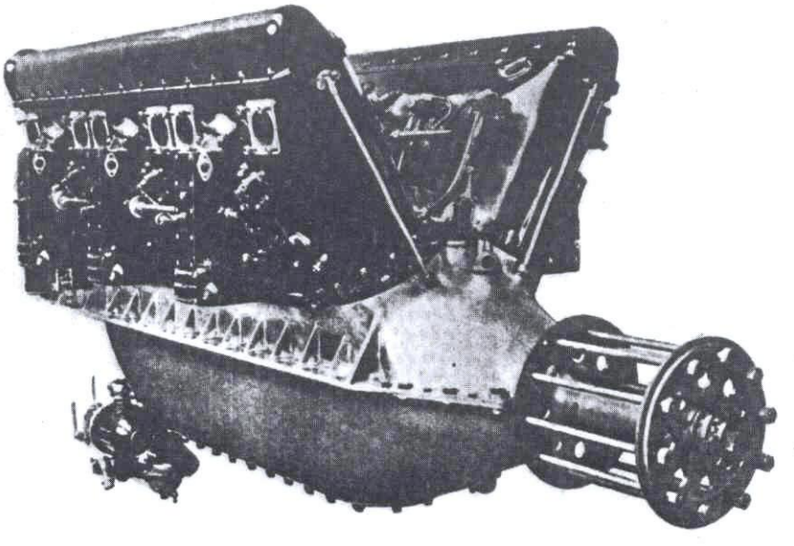
A las 21 horas de vuelo, volvieron a tomar las alturas simultáneas de dos estrellas, comprobando de nuevo que seguían la ruta correcta. A las 24:30, vieron por primera vez la estrella Polar y calcularon la latitud, averiguando que se encontraban en el paralelo 20.

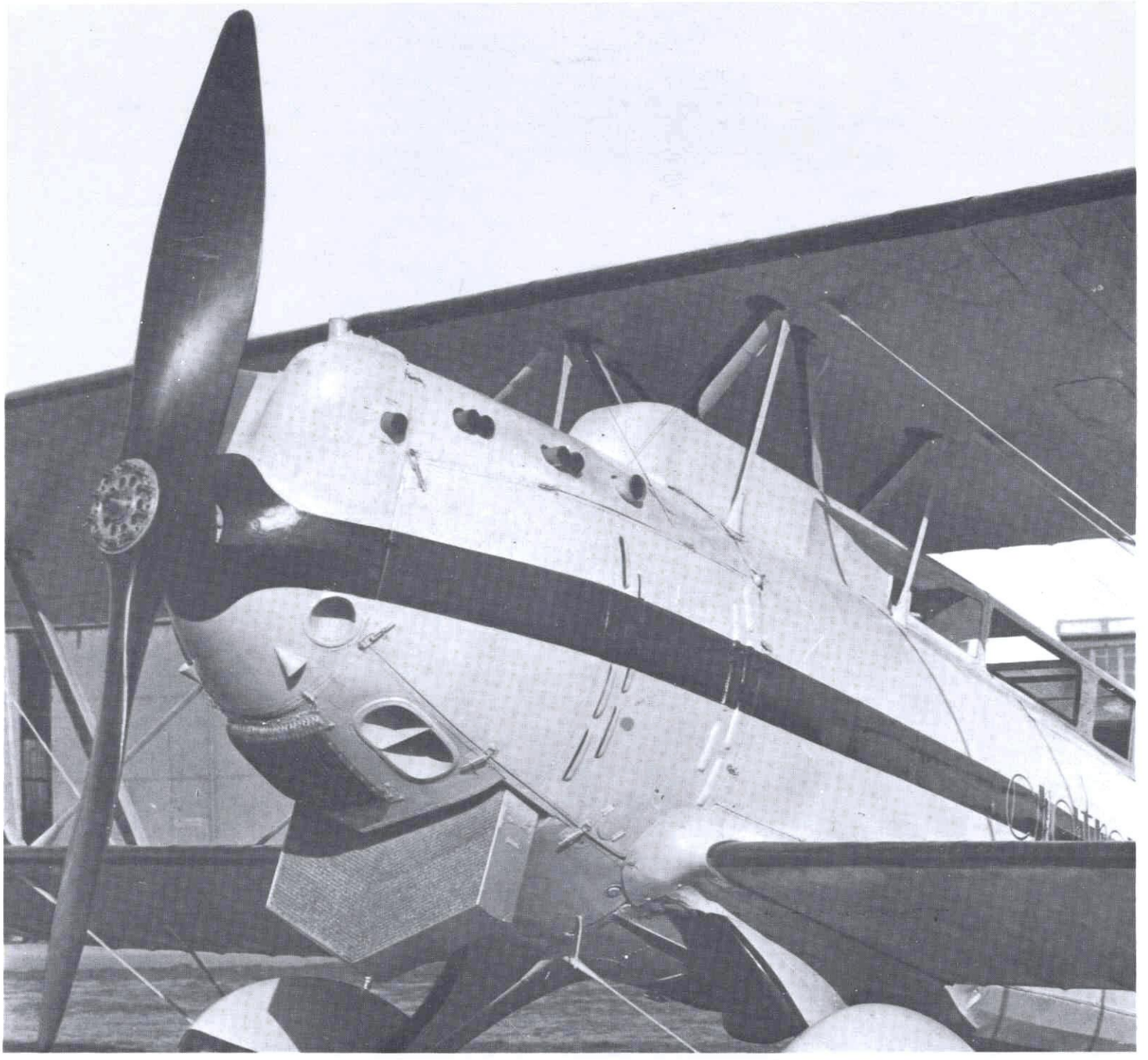
Itinerario del vuelo. La precisión en la Navegación astronómica fue su principal característica.





Motor Hispano Suiza 12 Nb de 650 CV.; una verdadera obra de arte. (Foto Archivo E. ARREMBERG).





EL SARGENTO MADARIAGA

El Sargento Madariaga era mecánico de aviación y estaba destinado en el Aeródromo de Cuatro Vientos en noviembre de 1932, cuando el Comandante Angel Pastor, Jefe del Aeródromo, le destinó a las órdenes directas del Capitán Barberán "para auxiliarle como mecánico en la preparación y puesta a punto del Breguet XIX, Superbidón, actualmente en construcción en CASA".

Modesto Madariaga Almendros Uriarte y Serrano, nació el 12 de enero de 1904 en Corral de Almaguer (Toledo). Cuando ingresó en la Escuela de Mecánicos de Cuatro Vientos en julio de 1924, tenía el oficio de ajustador mecánico. Obtuvo su título en mayo de 1925, fue destinado a Getafe, y después a la Base de Hidros de Atalayón, donde efectuó vuelos de reconocimiento y bombardeo hasta junio de 1926. Participó en el "raid" a Guinea de los 3 hidros –de la patrulla Atlántida– mandados por el Capitán Lorente. En diciembre de 1928, Ramón Franco le designó como mecánico de vuelo en el Dornier 16, para el proyectado vuelo de circunvalación del mundo, que se perdió cerca de las Azores. Fueron encontrados 8 días más tarde por el portaviones inglés "Eagle".

Un periodista cubano del "Diario de la Marina", le definió así: "Era un hombre joven, de constitución física excelente, que brinda a su interlocutor todos los detalles reveladores de una clara inteligencia".

Aquí se impone seguir el relato del Capitán Vives, destinado como Agregado Militar a la Embajada Española en Cuba.

"Llevan ya 30 h. de vuelo y no ven todavía ninguno de los picos de las Antillas Menores, que debían emerger de las nubes a su izquierda. No pueden volver a tomar ninguna altura del sol, por estar cubierto el cielo.

Siguen volando sobre nubes, y pendientes de ver algún pico a su izquierda, nubes densas y oscuras, son confundidas varias veces con los citados picos, pero siempre al acercarse se desvanece su error. Ellos van como durante casi todo el viaje a unos 1.500 metros de altura y con un mar de nubes casi cerrado abajo. Barberán entonces empieza a repasar todos los cálculos hechos por él desde su salida de Sevilla.

Siguen sin ver tierra en ninguna dirección. Barberán sigue repasando sus cálculos y entonces deciden cambiar de rumbo y seguir el paralelo con objeto de acortar camino hacia Santo Domingo, y además para que en el caso de que estuvieran equivocados, y se encontraran más al sur de Puerto Rico, evitar el peligro de pasarse entre Puerto Rico y las Antillas Menores sin ver tierra.

Cuando termina Barberán el repaso de sus operaciones, sin encontrar ninguna equivocación, le marca a Collar el rumbo y le dá el plano de la Isla de Santo Domingo y le dice que van a recalar exactamente en la Bahía de Samaná. En efecto, a las 14 h 30' Greenwich ven tierra, hay nubes y únicamente distinguen la masa de tierra, y una isleta poco separada de la misma. Collar creyó entonces que se encontraban sobre la Isla de la Tortuga, que se encuentra más al norte, pero Barberán le insistió que era la Bahía de Samaná. Cuando estuvieron más cerca y pudieron bajar para ver mejor, comprobaron que la isleta era una península, que una nube la ocultaba en parte, y que el lugar de recalada, había sido la citada Bahía predicha por Barberán tres horas antes.

Sobre Santo Domingo volaron siguiendo su costa Norte, buscando la Isla de Cuba".

A las 14:05, hora local cubana, avisaron el paso del avión "Cuatro Vientos" sobre Guantánamo, a unos 1.200 metros de altitud. El tiempo era malo para aterrizar, por lo que a 700 metros de altitud siguieron el viaje sobre la vía férrea. A las 14:30 pasaron por Victoria de las Tunas; a las 15:10 fue avistado el avión sobre Camagüey con rumbo oeste; pasó sobre Florida a las 15:20. El tiempo era malo. Viraron 180° y se dirigieron al S.E., aterrizando por fin en Camagüey a las 15.39 horas (hora local).

La aviación Militar Cubana, que no escatimó ningún esfuerzo, para atender y ayudar a los tripulantes del "Cuatro Vientos", tenía de antemano destacados en Camagüey, un avión con dos oficiales, y cuantos elementos, de personal, material y repuesto pudieron necesitar en tierra.

La llegada a Cuba

Cuando bajaron del aparato en Camagüey, llovía ligeramente. El corresponsal de Associated Press, estaba allí; parte de su relato, hoy histórico, transcribimos a continuación:

"Estaba en el aeropuerto de esta ciudad, esta tarde, cuando dos cansados, pero felices aviadores españoles aterrizaron con el trasatlántico "Cuatro Vientos", después de un viaje sin parada de cuatro mil novecientas millas".

"Nadie pensaba aquí que el capitán Mariano Barberán y el Teniente Joaquín Collar, que partieron de Sevilla, en España, el viernes por la noche... desembarcarían en Camagüey..."

"Hemos tenido un magnífico viaje —dijeron los aviadores españoles al salir del aparato..."

"Ambos dijeron que no estaban del todo cansados, que se sentían fuertes y listos para seguir".

"Sólo teníamos 100 litros de gasolina —dijo Barberán— pero el tiempo no se presentaba bueno".





Barberán y Collar llegan a Camagüey, finalizando la primera etapa del vuelo. Posteriormente se fotografían, al pie del CUATRO VIENTOS, con un oficial de la Aviación militar cubana allí destacado.



DIARIO ILUSTRADO. AÑO VIGESIMO NOVENO
10 CTS. NUMERO

ABC

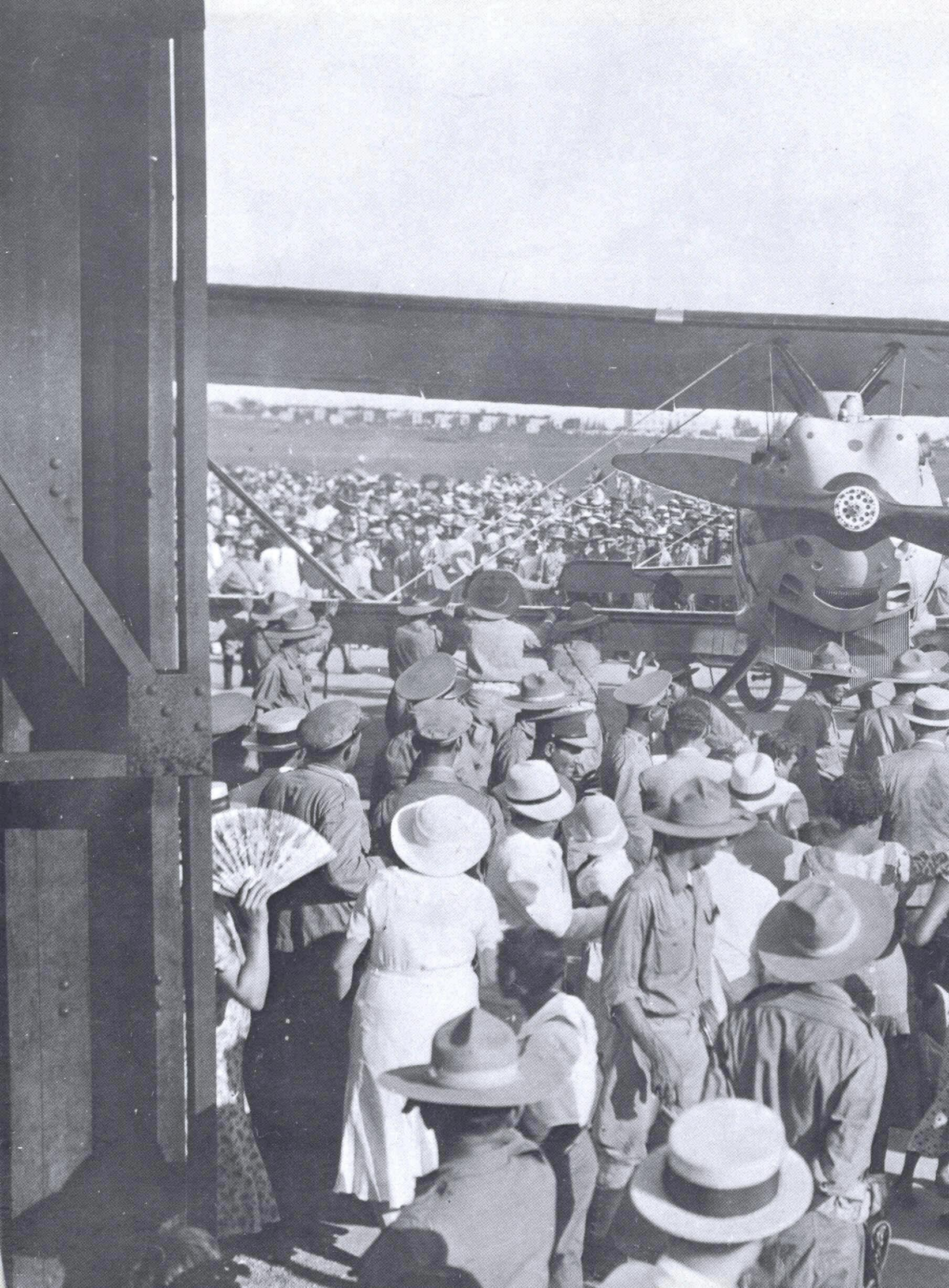
DIARIO ILUSTRADO. AÑO VIGESIMO NOVENO
10 CTS. NUMERO

HEMEROTECA MUNICIPAL MADRID



EL CAPITAN BARBERAN Y EL TENIENTE COLLAR

Dos héroes de la Aviación española: el capitán D. Mariano Barberán y el teniente D. Joaquín Collar. Al fondo, el aparato "Cuatro Vientos". (Fotos Prensa Española.)



La multitud rodea al CUATRO VIENTOS en La Habana mientras el personal de tierra se dispone a conducirlo al hangar en donde permanecería hasta el comienzo de su última y trágica etapa.



"La primera tierra que vieron fue Santo Domingo. Atravesaron el país, pero no su capital. El hecho de volar tan altos y estar las nubes bajas, les impidió ver las Islas Maderas".

Después, en otras declaraciones a la prensa:

"En toda la travesía encontraron buen tiempo... El avión está en perfectas condiciones mecánicas... al aterrizar. Ningún deterioro han registrado. El motor funcionaba con la misma regularidad con que salió de Tablada..."

"Atravesaron Camagüey e intentaban continuar para la Habana, pero el mal tiempo les obligó a retroceder a los 25 kilómetros".

Al atardecer, el Capitán Vives y el Sargento Madariaga —llegado en barco a Cuba— pudieron saludar a los aviadores, que se habían alojado en el Hotel Camagüey. El Capitán Vives, aprovechó el momento oportuno para obtener la histórica carta de navegación, utilizada por Barberán durante el vuelo.

Al día siguiente, 12 de junio, después de que el mecánico Madariaga revisase el avión, preparon la salida para la Habana, donde la prensa ya había publicado con grandes titulares, el triundo y la gloria de las alas españolas. Fue digno de mención el alarde editorial del "Diario de la Marina".

En España reinaba el júbilo; todos los medios de comunicación informaron cumplidamente de la proeza realizada por los dos héroes de la Aviación Militar Española.

Terminadas las visitas protocolarias, los dos aviadores con los uniformes reglamentarios, subieron al "Cuatro Vientos". Madariaga, con el cilindro de aire comprimido y el arrancador, puso el motor en marcha y a las 14:22 (hora local) el avión despegó y, acompañado de varios aviones militares, se dirigió hacia la capital de Cuba: La Habana.

Los héroes llegan a la Habana

Que tan desbordante el entusiamo del pueblo cubano, que habían instalado una emisora en el aeródromo de Columbia (Habana) y fueron dando minuto a minuto, la posición del avión.

El "Cuatro Vientos" tomó tierra a las 17:15. Más de diez mil personas esperaban la llegada de los aviadores españoles. El "Diario de la Marina" publicó:

"El calor era infernal. El campo reverberaba al sol que fulgía en un cielo azul puro, azul de cielo cubano. De la cabina del "Cuatro Vientos", situada a considerable altura, surgió la faz simpática del Capitán Barberán...
Vestía de uniforme azul... En tanto Collar que había "cortado" el motor, asomaba su faz joven y agradable".

ABC de Madrid, se expresaba en parecidos términos:

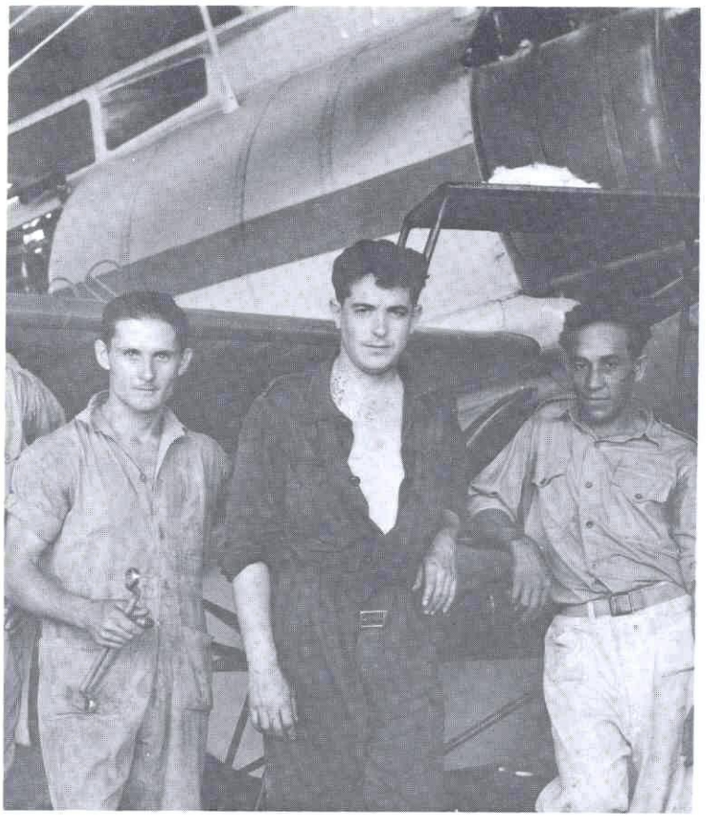
"Si la salida de Camagüey fue algo emocionante, la llegada a esta capital ha sido algo apoteósico... El avión fue rodeado por una enardecida multitud y a hombros fueron transportados los dos héroes hasta la Escuela de Aviación Militar. Las fuerzas de marinería se habían visto impotentes para contener el círculo de la multitud, que quería fundir en un abrazo a los aviadores, el cariño hacia la madre Patria".

El inevitable protocolo

Es difícil resumir la serie de actos y homenajes que recibieron estos aviadores españoles, durante su estancia en la Habana. Los festejos comenzaron el día 12 a las 17:30 y terminaron el día 18 por la noche. El día 19 fue de descanso y preparación para continuar el viaje a Méjico; desde allí irían a Estados Unidos porque el Gobierno les había autorizado a aceptar la invitación para la Feria Internacional de Chicago.

En este momento crucial, es casi inevitable hacerse dos preguntas:

1.ª ¿Por qué tanta prisa en continuar el vuelo repentinamente, cuando más agasajados estaban?





El Sargento Madariaga posa delante de su máquina, mientras Barberán es acosado por la multitud y Collar habla con España.



El avión en el hangar de La Habana recibe la visita de los curiosos. (Foto Archivo E. ARREMBERG.)

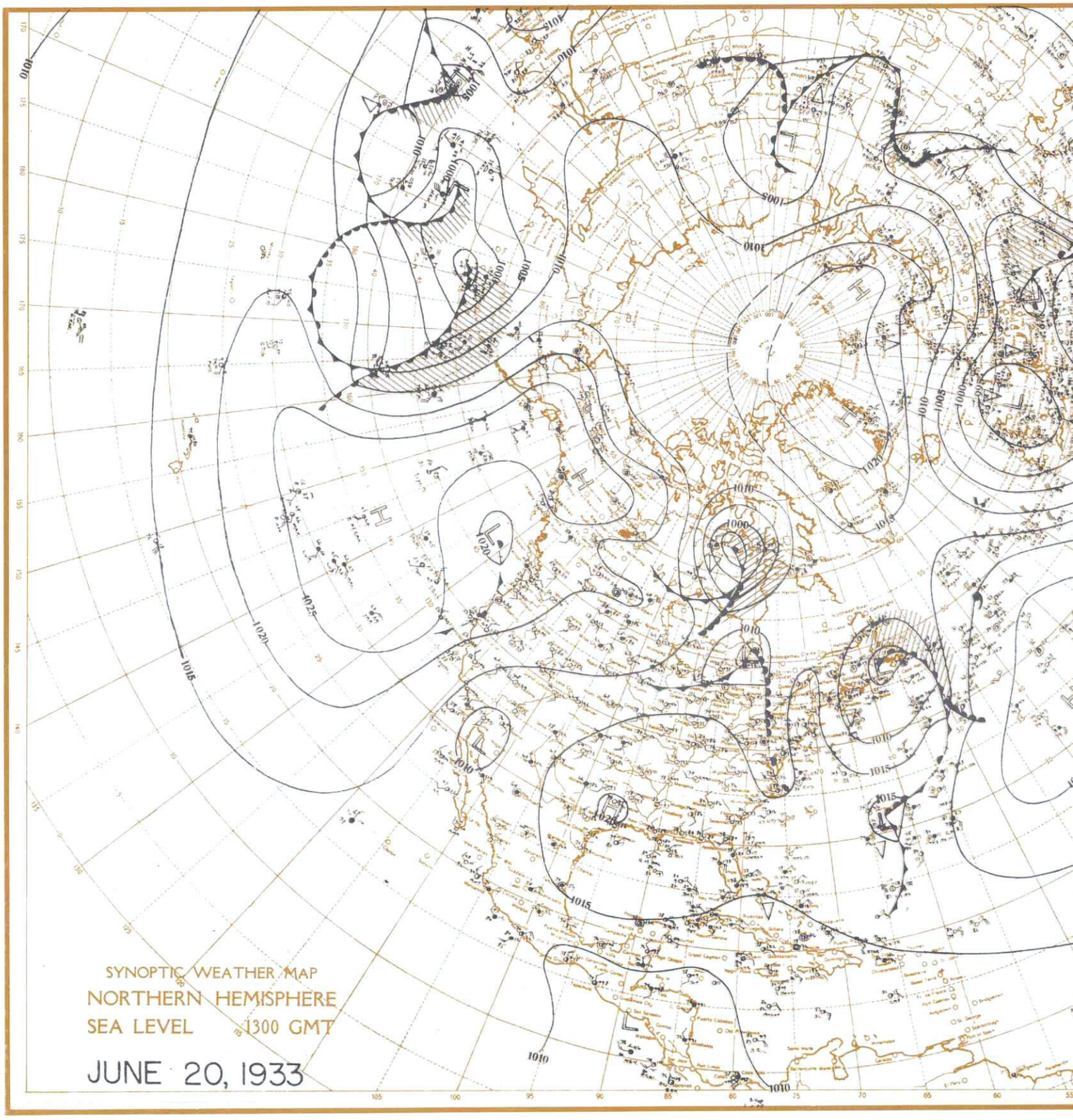


Ultimos detalles de la puesta a punto para la siguiente etapa. Una etapa que resultó trágica. (Foto Archivo E. ARREMBERG.)



2.ª El día 18 de junio, la prensa cubana publicó: "Reparada la avería del tanque del avión "Cuatro Vientos" por el Sargento Madariaga".

Planteada la primera cuestión, al entonces Agregado Militar en Cuba, manifestó que quizás fuese debido al inevitable protocolo, duro de soportar, puesto que el Capitán Barberán era incapaz de negarse a las innumerables invitaciones; el calor era grande y el descanso nulo; la fatiga debió ser el motivo de decidir no prolongar más su estancia en la Isla. Los rumores que corrieron sobre otros motivos, carecen totalmente de fundamento.

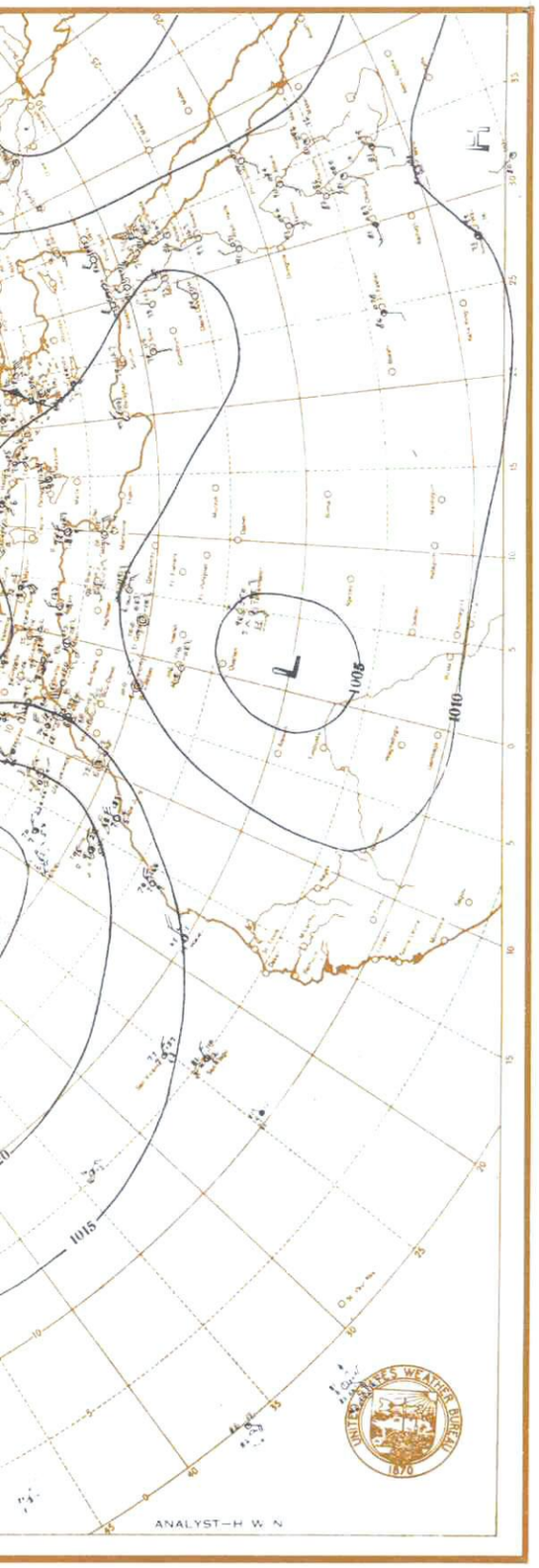


En cuanto a la segunda cuestión, está comprobado que se había descubierto una grieta en el depósito principal, quedando en el sólo 150 litros, cuando se hizo la revisión. El asunto fue estudiado con minuciosidad, y se tomó la decisión de reparar la avería. El sargento Madariaga, auxiliado por mecánicos cubanos, procedió a reparar el depósito.

El ingeniero José Aguilera —ya mencionado— estima que si efectivamente había aparecido una grieta, era una avería difícil de corregir, debido a la construcción del depósito. Sin embargo, todo parece indicar que cuando el avión despegó de Columbia, rumbo a Méjico capital, estaría en condiciones inmejorables.

Con todo preparado amaneció el fatídico día 20 de junio 1933.

Mapa meteorológico del día del último vuelo del CUATRO VIENTOS.



El destino fatal

El vuelo a Méjico es una parte difícil de este trabajo. La mañana amaneció sin sol con cielo gris y fina lluvia. Todo estaba bien preparado; los informes meteorológicos eran correctos, y los aeródromos de la ruta estaban alertados. Barberán deseaba una ruta directa. Al final aceptó la ruta hasta Villa Hermosa y allí decidiría. Todos los aviadores le habían recomendado hacer escala en Veracruz, esto definitivamente no lo aceptó, así introdujo un innecesario riesgo.

Los aviadores llegaron al aeródromo de Columbia a las 05:05. Barberán de uniforme; Collar pantalones de vuelo, con cazadora de vuelo.

Se recorrió el campo con un automóvil para ver su estado: era correcto. El motor arrancó a las 05:46. Despegó el avión a las 05:52, viró, pasó sobre el campo y se perdió en el horizonte rumbo Este.

En el aeródromo de Balbuena de la capital de Méjico, miles de personas esperaron hasta las 20:00 horas el avión. A las 13:40 parte de los 21 aviones preparados para la escolta despegaron para ir al encuentro del "Cuatro Vientos", regresaron a las 18:00, pues se habían desencadenado una gran tormenta, normal en esa época del año. No habían encontrado nada.

A las 20:30 se dio comienzo oficial a la búsqueda del "Cuatro Vientos". Las autoridades mejicanas no regatearon esfuerzos de ninguna clase. La exploración comprendió 300.000 kilómetros cuadrados, intervinieron 16 escuadrillas que recorrieron 100.000 kilómetros. ¡Nada! . El misterio más insondable rodea desde entonces el vuelo. Los héroes y su avión se perdieron para siempre.

¿Que pasó?

Se llegó a dudar que el avión hubiese volado sobre territorio mejicano, pero según dos periodistas cubanos, que escribieron un documentado trabajo, esto no es exacto.

"Sobre el particular no albergamos ninguna duda —dijeron en su informe—... Los primeros reportes del paso del avión son los ciertos".

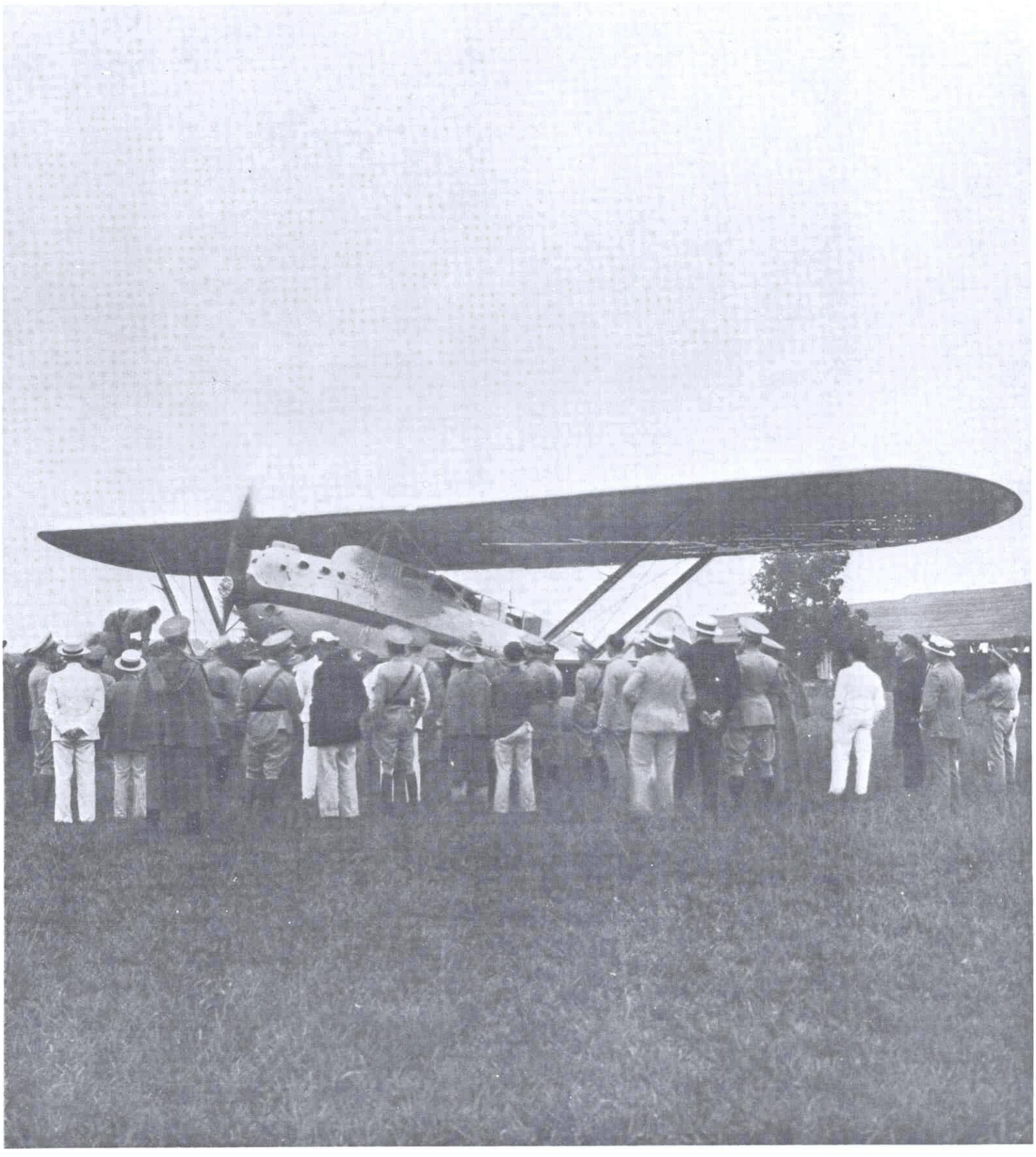
En efecto, en el trayecto a Yucatán, el aparato fue avistado por el capitán del buque "Lezcano" y se comprobaron sin dudas, el paso por los siguientes puntos:

Dzitas	08:50	(hora local mejicana)
Ticul	09:10	(hora local mejicana)
Chapotón	09:55	(hora local mejicana)
Carmen	10:45	(hora local mejicana)
Villa Hermosa	11:35	(hora local mejicana)

Después de Villa Hermosa se perdió el rastro y hasta hoy no ha podido resolverse el misterio, el avión se desvaneció.

José Luis Depetre en su libro "La tragedia de Méjico" escribe una versión de la muerte de Barberán y Collar a manos de los indios del estado de Veracruz, a 15 kilómetros del rancho de la Paz, cerca de la montaña de Guajaca, en la sierra de Mazateca.

La última foto del CUATRO VIENTOS en Cuba. Fue realizada en el Aeródromo de Columbia... Empezaba a llover. (Foto Archivo E. ARREMBERG.)



SUPLEMENTO DIARIO EN ROTOGRABADO, DE ACTUALIDAD MUNDIAL

DIARIO DE LA MARINA

HABANA, MARTES, 27 DE JUNIO DE 1933

PARA ASUNTOS RELACIONADOS CON EL DEPARTAMENTO GRAFICO llamar al Teléfono M-3775

EL DRAMA DEL "CUATRO VIENTOS" EN SU VUELO HABANA-MEXICO

LAS TERRIBLES HORAS DE ANSIEDAD QUE HA VIVIDO EL MUNDO CIVILIZADO, PENDIENTE DEL VUELO HABANA-MEXICO QUE DEBIERON REALIZAR LOS HEROICOS AVIADORES ESPAÑOLES CAPITAN BARBERAN Y TENIENTE COLLAR, PESAN YA COMO UNA LOSA DE CATASTROFE SOBRE EL ESPIRITU: EL AVION "CUATRO VIENTOS", QUE TENDIO UN PUENTE AL TRAVES DEL ATLANTICO PARA UNIR AUN MAS TRES PUEBLOS QUE SE AMAN, ES UN AMARGO INFORME EN UNA JUNGLA AZTECA, DONDE SUS DOS PILOTOS HAN PAGADO CON LA VIDA EL PRECIO DE UNA GLORIA DEMARCESIBLE. :-: JOVENES, ANIMOSOS, SERENOS, DUEÑOS DEL TRIUNFO BARBERAN Y COLLAR HAN CAIDO VICTIMAS DE ESA OSCURA MANO DE TRAGEDIA QUE VIGILA EL VUELO DE LOS GRANDES. PODEROSA FUERZA HA TENIDO QUE SER LA QUE DETUVIERA SU IMPETU. DURA GARRA LA QUE LES CERRARA EL CAMINO. HORRIBLE Y SECRETA VOLUNTAD MALIGNA LA QUE, ACECHANDOLOS EN LA SOLEDAD ALTISIMA, SE LES INTERPUSIERA PARA FRUSTRAR CON LA MUERTE EL RECIOLIO DE UNA RAZA. :-: SOBRE EL INMENSO DOLOR DE ESPAÑA, SOBRE EL DOLOR DE CUBA, SOBRE EL DOLOR DE MEXICO, SOBRE EL DOLOR DE LA HUMANIDAD CONTRITA POR EL DESASTRE DEL "CUATRO VIENTOS", NUESTRA VOZ CALLA PARA DAR PASO A LAS LAGRIMAS, PORQUE SOLO ELLAS PUEDEN ASCENDER HASTA DIOS.

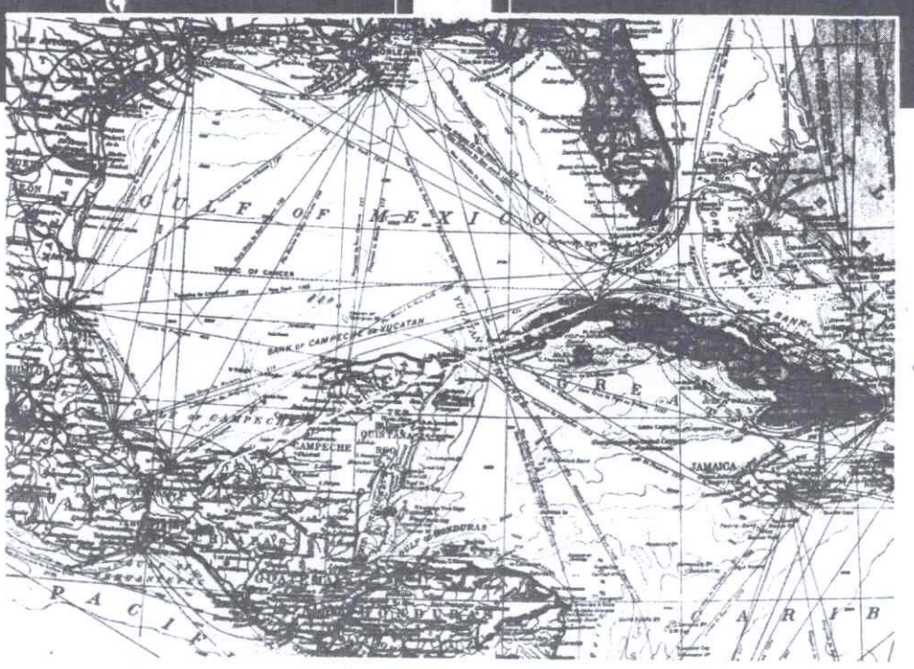


TENIENTE Joaquín Collar, piloto del "Cuatro Vientos" y compañero de Barberán en la gloriosa aventura del vuelo Sevilla-Cuba, muerto en el accidente del "Cuatro Vientos" en el litoral del Estado de Tabasco, al intentar el vuelo directo Habana-México



CAPITAN Mariano Barberán, uno de los ases más destacados de la aviación española, que, después de haber realizado el maravilloso vuelo Sevilla -Camagüey -Habana, murió trágicamente al descender violentamente el "Cuatro Vientos" cerca de la laguna del Carmen, en el Estado de Tabasco, México

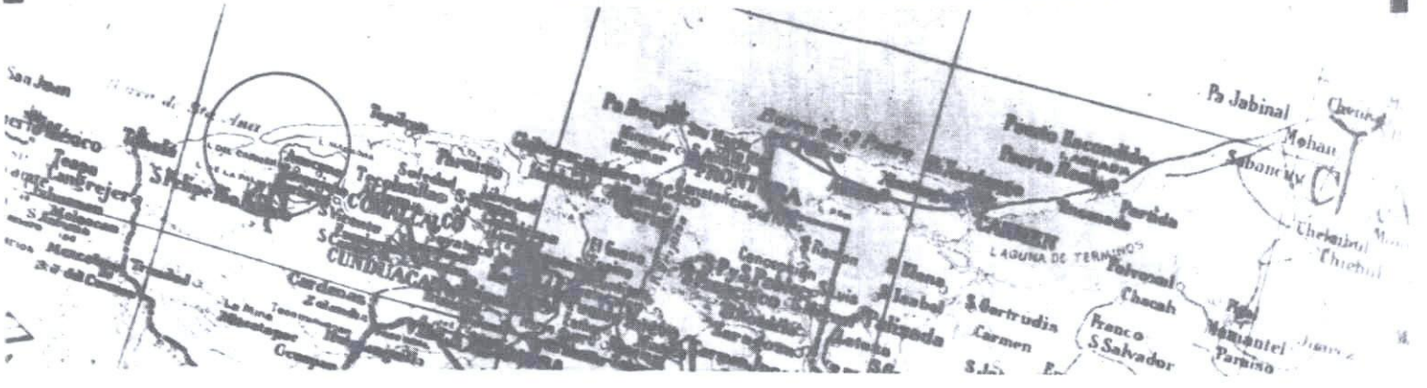
(FOTOS: AGENCIA ESPAÑOLA)



(Mapa del archivo del doctor Salvador Massip)

VISTA del litoral del Estado de Tabasco, donde pueden advertirse fielmente las lagunas del Carmen y de la Palma y la Barra de Santa Ana, lugar donde según el cable fueron localizados los restos del avión "Cuatro Vientos", en cuya cabina aparecieron muertos los infortunados aviadores Barberán y Collar

MAPA general de la ruta seguida por los infortunados aviadores Barberán y Collar, desde su salida del aerodromo de Columbia hasta el sitio donde descendieron trágicamente, cerca de la Barra de Santa Ana, en el lugar conocido por Alacrán, entre las lagunas del Carmen y de la Palma, a cuarenta kilómetros del campamento de la Compañía Petrolera El Aguila





Página anterior: El Jefe de la Aviación Militar cubana Capitán Torres Menier se fotografía junto a Barberán y Collar. Sería la última foto oficial de los aviadores españoles. (Foto Archivo. E. ARREMBERG.)

Ramón Franco, fue comisionado por el Gobierno español en 1933 para investigar el accidente, pero "no pudo aportar ninguna cosa".

El Sargento Madariaga, se había trasladado el mismo día de la salida del aparato a Veracruz en un avión de línea. Intervino hasta agotarse en la búsqueda. No encontró nada.

Es evidente que el misterio continúa, aunque varias personas relacionadas con la aviación y el momento, han manifestado, que la versión más aceptable es la que publiçó León Depetre; un accidente debido al mal tiempo y la muerte de los aviadores a manos de unos indios salvajes.

A Barberán y Collar les concedió el Gobierno la Medalla Aérea (O.C. del 19.02.34); dispuso que sus nombres figurasen permanentemente en la Escalilla de la Aviación Militar a la cabeza de sus respectivos empleos. Esto último se ha cumplido solamente de una manera parcial.

En el año de 1936, el Teniente Menéndez de la aviación cubana, devolvió con un vuelo impecable la visita del "Cuatro Vientos"

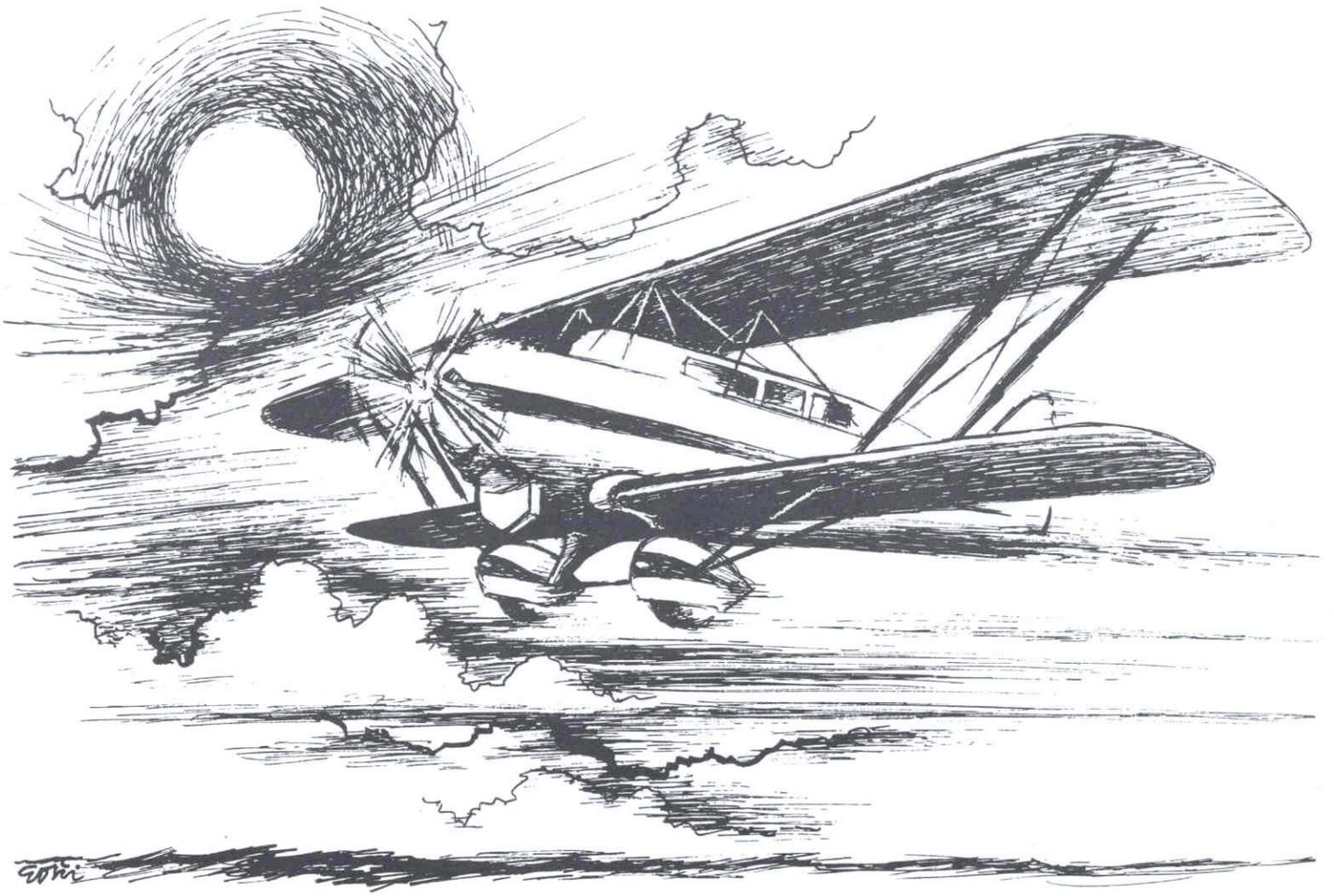
Epílogo

El vuelo del "Cuatro Vientos" y el nombre de los aviadores que lo realizaron merece figurar entre las mayores hazañas de todos los tiempos. Realizaron Barberán y Collar un vuelo perfecto en planeamiento y ejecución; sólo superado en distancia entonces por los ingleses con 8.544 kilómetros (febrero de 1933).

El "Cuatro Vientos" abrió una nueva ruta y sin escalas recorrió la mayor distancia sobre el mar recorrida hasta entonces.

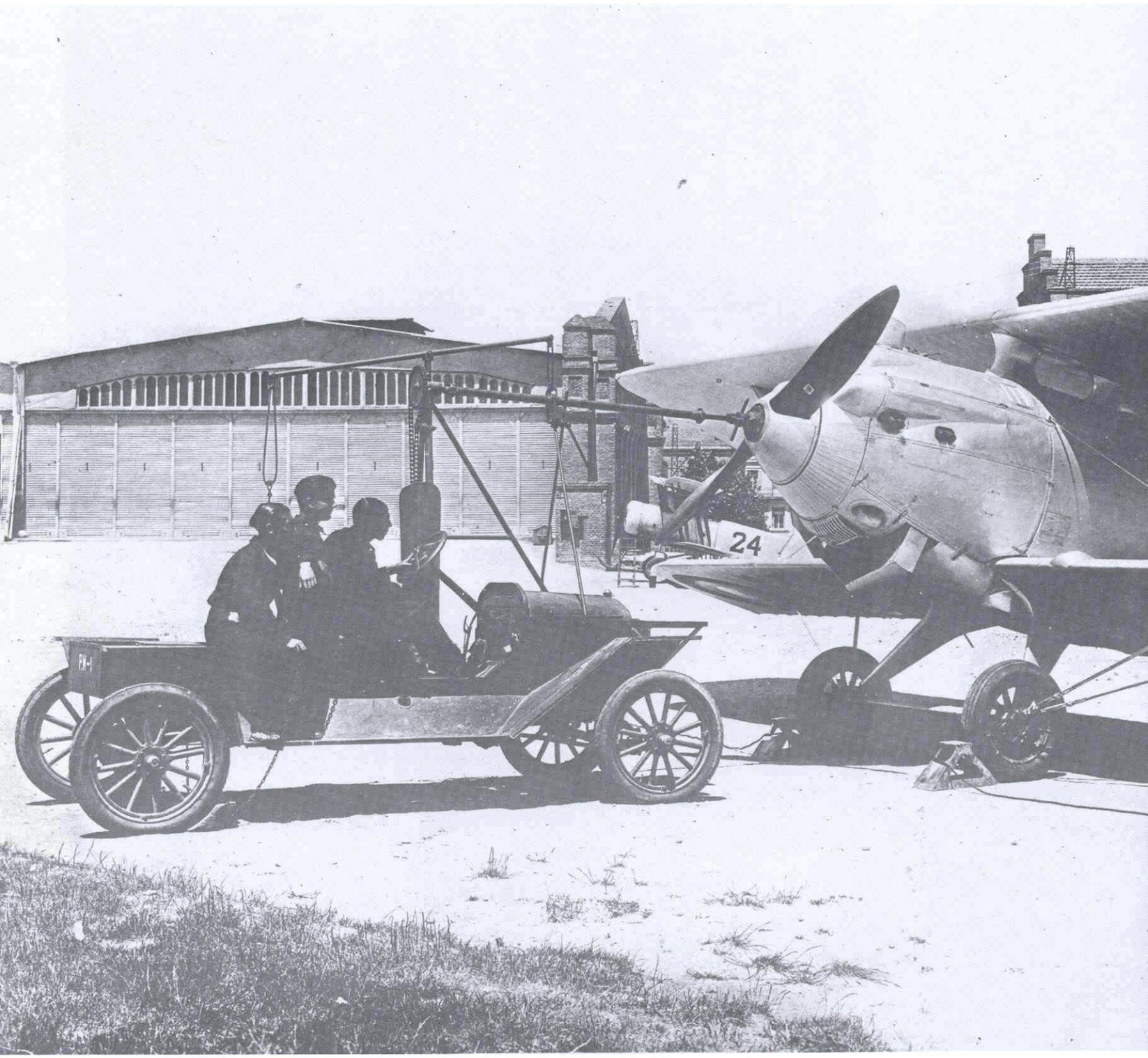
Hoy, a los cincuenta años, este trabajo no tiene más objeto que rememorar la inigualable hazaña, que quedará en la historia grabada indeleblemente para enseñanza de futuras generaciones.

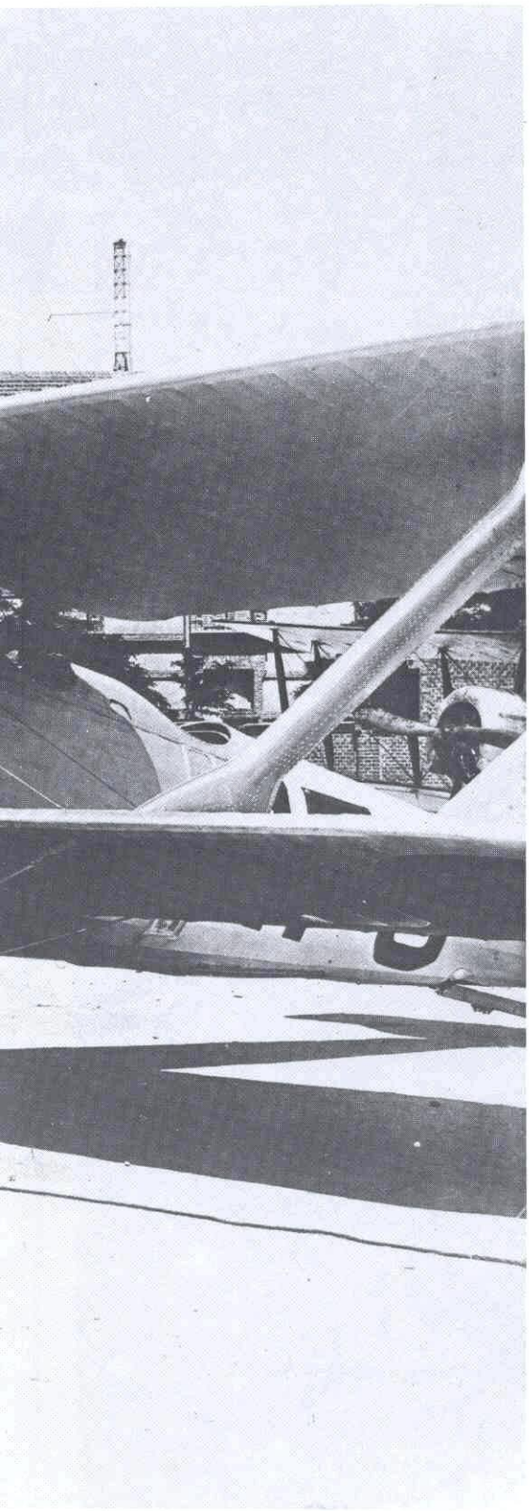
En la actualidad cuando un DC-10 realiza diariamente la misma ruta en la cuarta parte de tiempo, es útil recordar a los dos héroes españoles que la abrieron, el día 10 de junio de 1933.



Los BREGUET XIX en España

JOSE WARLETA, Coronel de Aviación





Nace un gran avión

El biplaza de reconocimiento y bombardeo Breguet XIX (o simplemente 19, pues el uso de números arábigos fue usado también por el constructor) fue uno de los primeros proyectos de postguerra de la firma francesa que, con el Breguet 14, había conseguido uno de los mejores aparatos de su clase en la guerra de 1914-18. El diseño del Breguet 19, dirigido por Vuillierme, suponía un salto adelante muy importante. La célula era sesquiplana, con un solo montante por lado, y el fuselaje estaba enlistonado apropiadamente para ofrecer una sección elíptica. La estructura era metálica, de duraluminio, del tipo ya usado en el Breguet 14.

La presentación pública del nuevo avión tuvo lugar en el VII Salón de Aeronáutica, celebrado en París en noviembre de 1921. El prototipo fue exhibido allí con un motor de 16 cilindros Breguet-Bugatti de 450 CV, sin haber volado todavía. Como este motor presentó problemas, al llegar la hora de los ensayos, fue sustituido por un Renault 12Kb de 450 CV y el aparato realizó su primer vuelo en marzo (otras fuentes dicen mayo) de 1922, pilotado por el jefe piloto de la firma, Robert Thierry. Los resultados de los primeros ensayos en vuelo fueron tan animadores que Breguet lanzó una preserie experimental de 11 aviones. Estos aparatos fueron equipados con diversos motores.

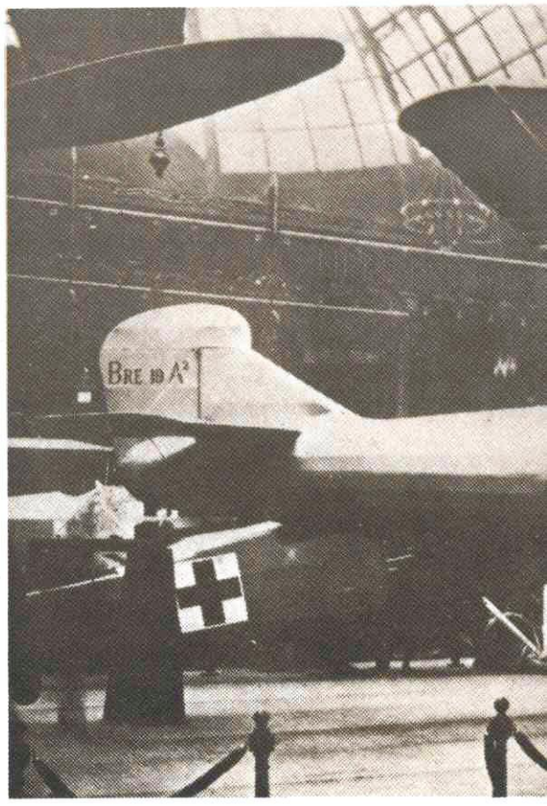
En agosto de 1922, los ensayos oficiales del Service Technique de l'Aéronautique francés arrojaron resultados tan favorables que el futuro del avión aparecía lo bastante seguro como para lanzar una serie de 112 aparatos. Pero no sólo la Aviación Militar francesa estaba interesada. El Breguet 19 sería el mayor éxito de exportación de la industria aeronáutica francesa de entreguerras.

El concurso militar español

Al concurso de aviones militares convocado por la Aeronáutica Militar española y celebrado en el Aeródromo de Cuatro Vientos en febrero de 1923, la casa Breguet envió el Bre 19 A2 No. 3 dotado de un motor Lorraine Dietrich 12D de 370 CV y pilotado por el *chef pilote* Thierry. La denominación A2 significaba biplaza de cuerpo de ejército, una de las dos versiones previstas para el Breguet 19, siendo la otra la B2 (biplaza de bombardeo diurno). El Bre 19 A2 No. 3 causó excelente impresión a los aviadores españoles y demostró poseer muy buenas cualidades, pero era inferior en actuaciones al Fokker C.IV con motor Napier Lion de 450 CV. A pesar de ello, fue seleccionado, teniendo en cuenta la diferencia de potencia, para equipar las escuadrillas de reconocimiento españolas, encargándose a Breguet 30 aparatos, así como otros 26 a Construcciones Aeronaúticas, S.A., empresa constituida en marzo para fabricar en España el avión.

La puesta en marcha tipo "Ford T" utilizaba la energía de la transmisión del vehículo para iniciar el movimiento de la hélice.

Ambos pedidos tendrían que esperar a ser satisfechos, pues la producción francesa estaba en gestación (el primer Bre 19 de serie sería aceptado por la Aviación Militar francesa en otoño de 1924) y CASA ni siquiera tenía una fábrica donde producir sus aviones. Es posible que un aparato de preserie francés quedase como No. 1 de los españoles, siendo el único de su tipo en el Servicio de Aviación durante un par de años.

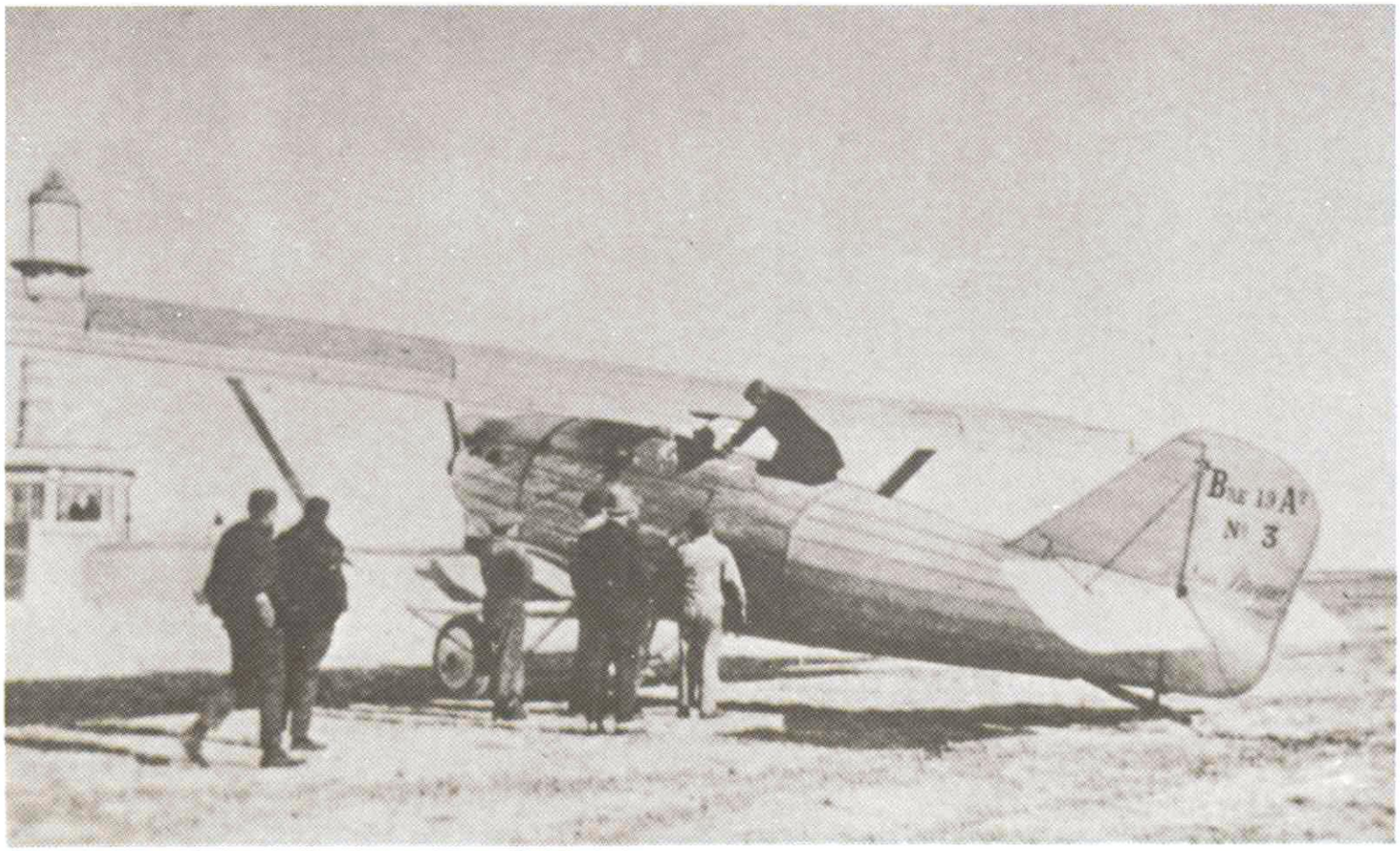


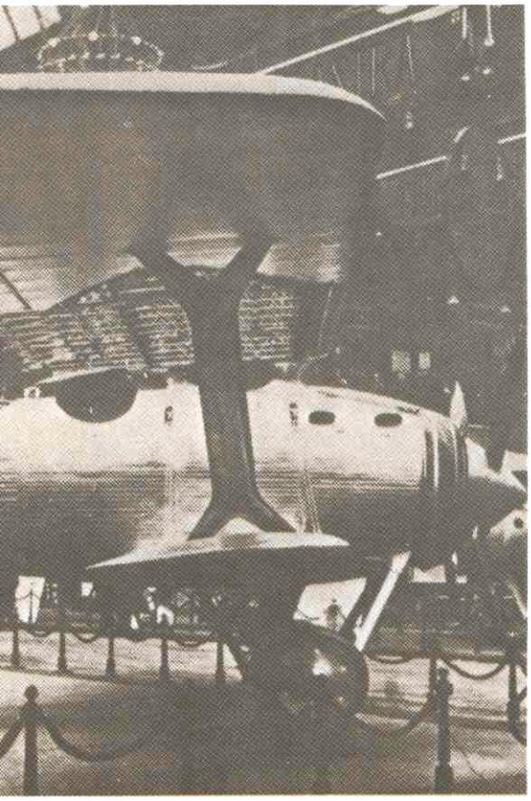
Comienzos brillantes

A fines de 1924, los Breguet 19 A2 comenzaron a equipar cierto número de unidades francesas de reconocimiento en la metrópoli (en Marruecos y otros puntos ultramarinos, Francia seguiría usando el Breguet 14). Los aviones de serie franceses usaban motores Renault 12Kd de 480 CV o Lorraine Dietrich 12Db de 400 CV. La versión B2 apareció más tarde, tal vez ya en 1926. En los meses de abril a junio de aquel año, el famoso piloto Pelletier d'Oisy había volado el Bre 19 A2 No. 3 (Lorraine 12Db) a Shanghai (donde rompió el aparato) en intento de alcnazar Tokio, viaje que completó con un Breguet 14 A2 prestado por China.

En 1925, nuestra Aviación Militar comenzó a recibir sus Breguet 19 A2 hechos en Francia, con el motor Lorraine 12Db de 400 CV. Uno de ellos fue expuesto en la IV Exposición del Automóvil y Aeronáutica en Barcelona. El Servicio de Aviación metió inmediatamente en liza sus modernos aviones. El 16 de junio, dos escuadrillas expedicionarias salieron de Cuatro Vientos para Melilla, con el fin de cooperar en las operaciones del desembarco de Alhucemas. El grupo hubo de trasladarse a Tetuán urgentemente en septiembre para ayudar a los viejos Breguet 14 en las operaciones de auxilio a la posición de Kudia Tahar, en condiciones de enorme dureza. Liberada la posición, los Bre 19 volvieron a Melilla, pero el desembarco ya había tenido lugar. Antes de fin de año, los aparatos, ya pasados por la experiencia de fuego real, formaban en Cuatro Vientos el núcleo inicial de la Escuadra de Instrucción.

El Breguet XIX A2 N.° 3 en Cuatro Vientos, con motivo del Concurso Militar Español.





Prototipo del Breguet XIX en el Salón de París de 1921.

Este mismo año, los capitanes franceses Lemaitre y Arrachart habían batido en febrero el primer récord mundial de los muchos que conseguiría el Breguet 19. En efecto, su vuelo Etampes-Villa Cisneros, de 3.166 km, era la mayor distancia en línea recta hasta entonces cubierta en un solo vuelo. El aparato empleado era el primero de los Bre 19 GR *(gran raid)*, básicamente un Bre 19 de serie con motor Renault 12Kd con la capacidad de combustible elevada de 440 a 1.980 litros.

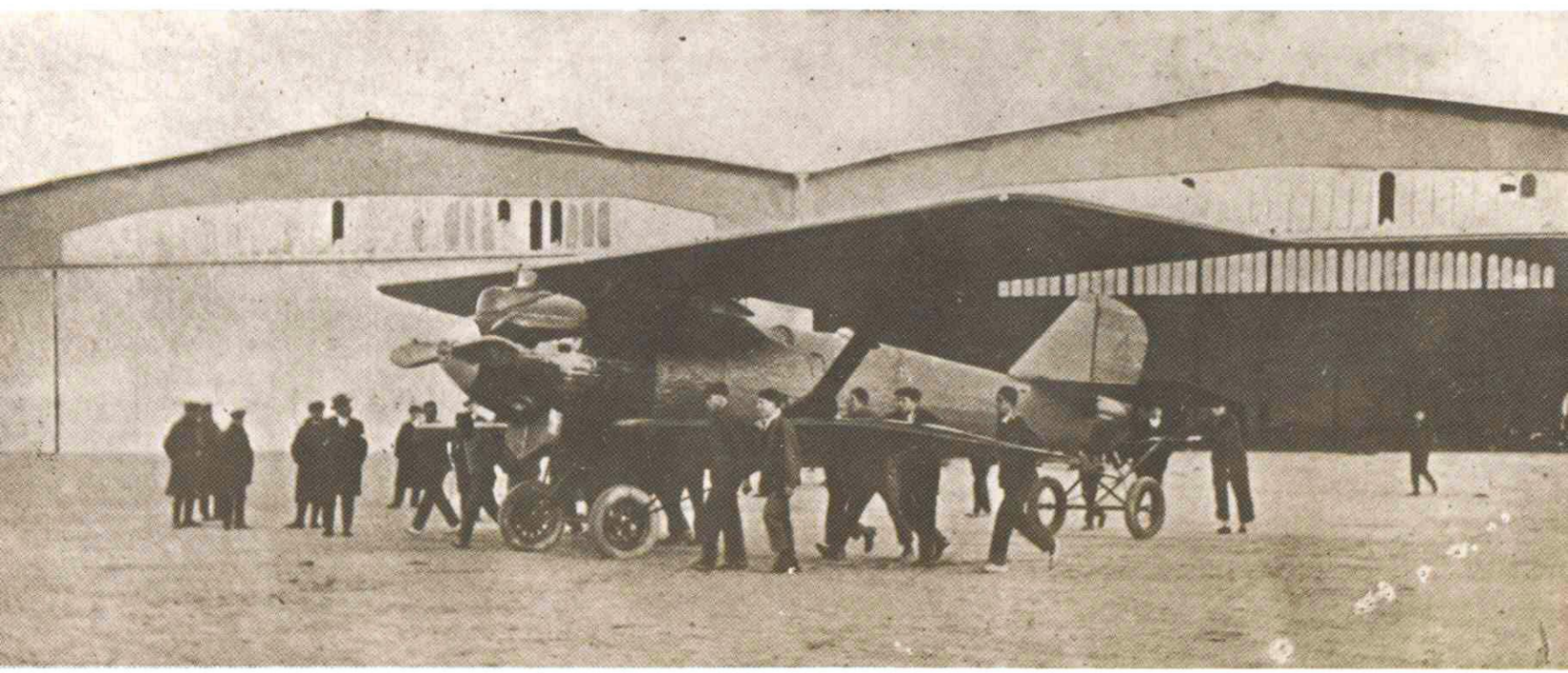
El famoso vuelo a Filipinas de la Patrulla Elcano se organizó con tres Bre 19 A2 franceses, pero con el nuevo motor Lorraine 12 Eb de 450 CV. Este motor de 12 cilindros en W (en vez de en V como el 12Db) fue montado en la fábrica de Vélizy-Villacoublay sobre los dos últimos Breguet 19 del pedido español, Nos. 29 y 30 del Servicio, siendo pilotados respectivamente por Lóriga y González Gallarza. El tercer aparato de la patrulla fue el No. 4, de Martínez Esteve, al que se cambió en España el motor original por un 12Eb. Como es sabido, el único de los tres aparatos que llegó a Manila fue el No. 30 de Gallarza, con Loriga en el asiento posterior. Habían recorrido 17.050 km en 111:50 horas, desde el 5 de abril al 13 de mayo de 1926, soportando los tripulantes y el material en gran parte del recorrido condiciones que acreditaron su resistencia.

En junio, otra escuadrilla expedicionaria de la Escuadra de Instrucción equipada con Breguet 19 (todavía franceses) fue enviada a Marruecos, donde actuó hasta la terminación de las operaciones en julio del año siguiente.

Comienzan a salir los Breguet 19 de Getafe

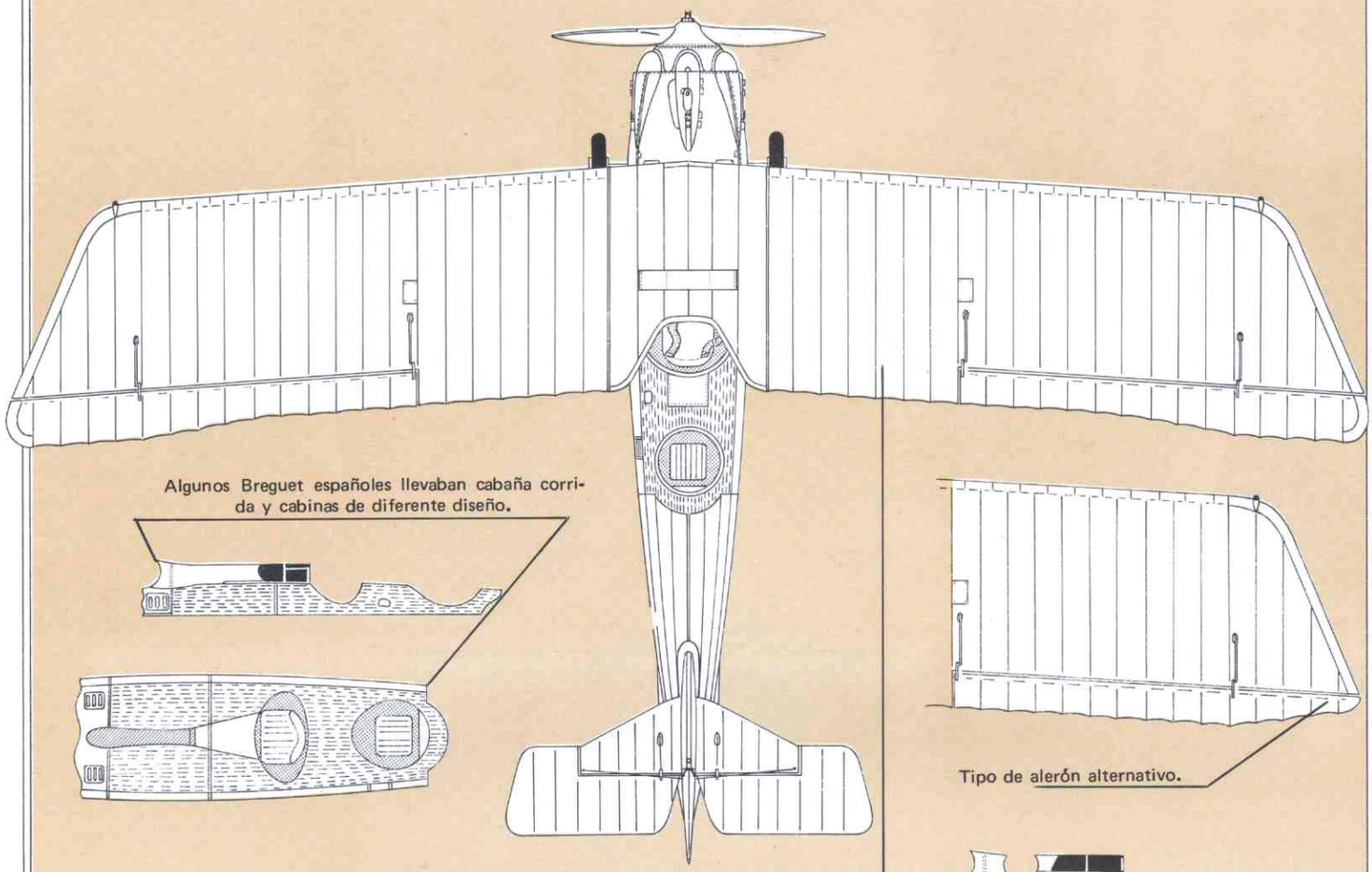
La fabricación de los Sesquiplanos (como fueron generalmente llamados los Breguet 19 en nuestra Aviación Militar) por CASA fue inicialmente retrasada, como ya hemos apuntado, por las naturales dificultades de una fábrica que era necesario edificar previamente, formando además su personal en las técnicas de la construcción metálica. Los Breguet 19 españoles usarían el motor Lorraine 12Eb de 450 CV, como los de la Patrulla Elcano, cuya producción bajo licencia se encargó a la fábrica de automóviles barcelonesa Elizalde. El primer ensayo en banco de un Lorraine español se hizo el 8 de marzo de 1926 y, hasta fin de año, Elizalde fabricó 55 de ellos. Este tipo de motor, que también comenzaba a montarse en Breguet 19 fabricados en Francia, era más ligero y potente que el 12dB y, como demostraría muy pronto, mucho más seguro. En octubre-noviembre, CASA exhibió en la Exposición Nacional de Aeronáutica

Breguet XIX con motor Lorraine 12Eb de 450 CV, de la Patrulla Elcano.



BREGUET XIX motor LORRAINE/ELIZALDE.

3 m
9ft
ESCALA: 1/72



Algunos Breguet españoles llevaban cabaña corrida y cabinas de diferente diseño.

Tipo de alerón alternativo.

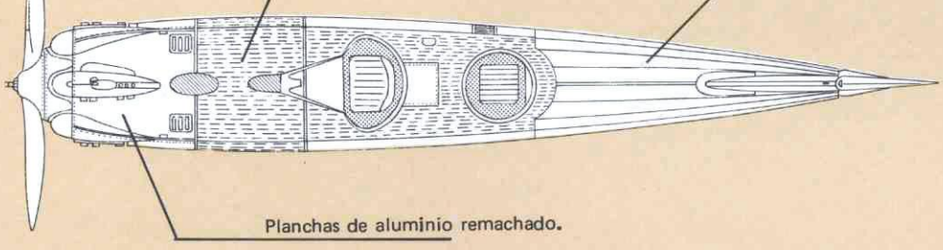


Cabaña y parabrisas de serie.

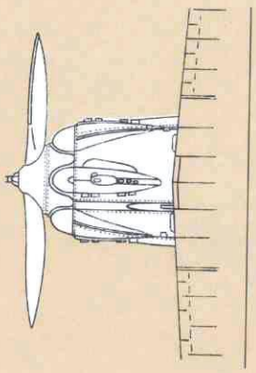
Hélice de madera con borde metálico.

Areas enteladas.

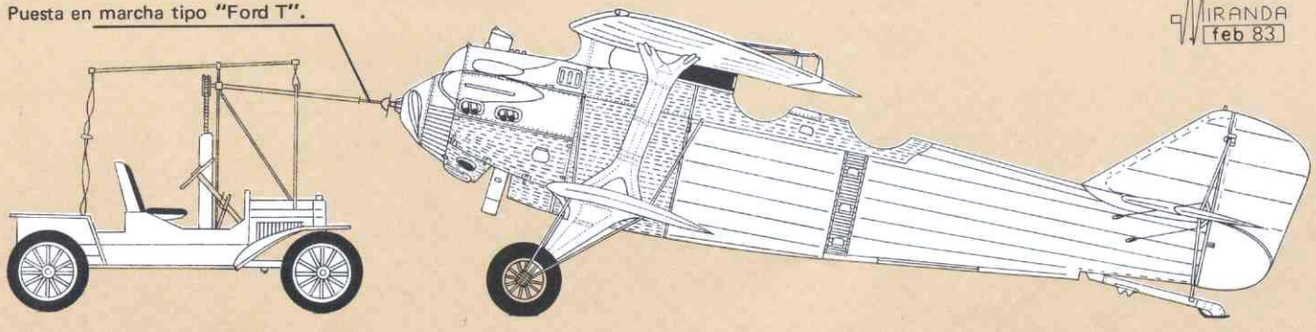
Planchas de aluminio corrugado.



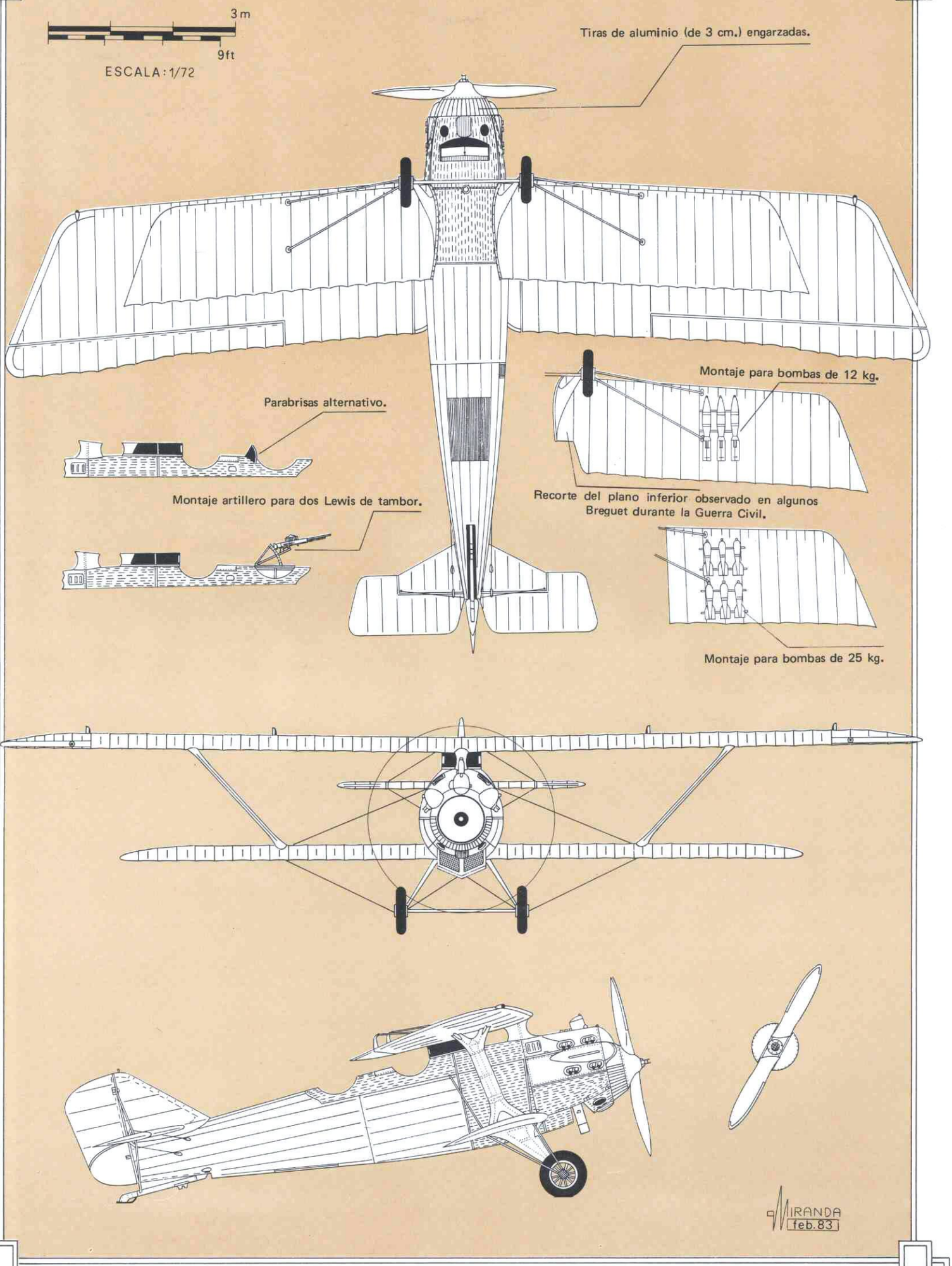
Planchas de aluminio remachado.



Puesta en marcha tipo "Ford T".



MIRANDA feb 83


3 m
9ft
ESCALA: 1/72
Tiras de aluminio (de 3 cm.) engarzadas.
Montaje para bombas de 12 kg.
Parabrisas alternativo.
Montaje artillero para dos Lewis de tambor.
Recorte del plano inferior observado en algunos Breguet durante la Guerra Civil.
Montaje para bombas de 25 kg.
MIRANDA
feb.83



Breguet XIX (Lorraine 12Eb) expuesto en el Retiro en octubre-noviembre de 1926. (Foto CASA).

celebrada en el Palacio de Cristal del Retiro un esqueleto completo de Sesquiplano con motor y armamento. El primer Breguet 19 hecho por CASA voló en noviembre, pilotado por Eduardo González Gallarza. La entrega oficial de la primera serie de 26 aparatos terminó en mayo de 1927.

El 9 de junio se celebró en Getafe una Fiesta de la Industria Aeronáutica en la que tres escuadrillas de CASA Breguet 19 constituyeron sin duda el más moderno material expuesto en la línea de vuelo. En mayo, CASA había recibido un contrato por otros 77 Sesquiplanos. Entre éstos (cuya entrega terminó oficialmente en 1929) hubo dos, los Nos. 71 y 72 del Servicio, que eran del tipo Bidón del oue hablaremos más adelante. Los otros 75 eran aparatos normales de serie con motores Elizalde A4 (Lorraine 12Eb) de 450 CV o Hispano-Suiza 12 Hb de 500 CV. En junio de 1929 se contrató la tercera serie (80 aviones), cuya entrega terminó oficialmente (según datos de CASA) en diciembre de 1930, si bien la falta de instrumentos hizo que algunos aparatos siguieran de hecho sin recibirse en las unidades en enero de 1931.

De los aviones fabricados por CASA, algunos lo fueron en versión A2 de reconocimiento, otros en la B2 de bombardeo y, además, los hubo en forma mixta A2B2, según recuerdan los más veteranos de la empresa. Durante el período 1927-1930, los Sesquiplanos equiparon en la Escuadra de Instrucción el Grupo No. 24 y una de las escuadrillas del Grupo No. 34; en la Escuadra de Madrid, el Grupo No. 31; y en la Escuadra de Sevilla el Grupo No. 32. Desde diciembre de 1928 hubo también Sesquiplanos en el Grupo No. 1 de Granada.

La fabricación en Francia y otros países

En su país de orígen, el Breguet 19 fue fabricado por Breguet, Farman y SECM (Amiot). A principios de 1927 se habían entregado más de 1.800, de los que muchos fueron exportados. Las naciones compradoras fueron, aparte de España: Argentina (25 aviones), Bélgica (6), Bolivia (15), Brasil (5), China (74), Grecia (30), Japón (2), Polonia (250), Rumania (108), Turquía (de los que 50 eran del tipo 19.7), Venezuela (12) y Yugoeslavia (225, de los que 40 se montaron en Yugoeslavia).

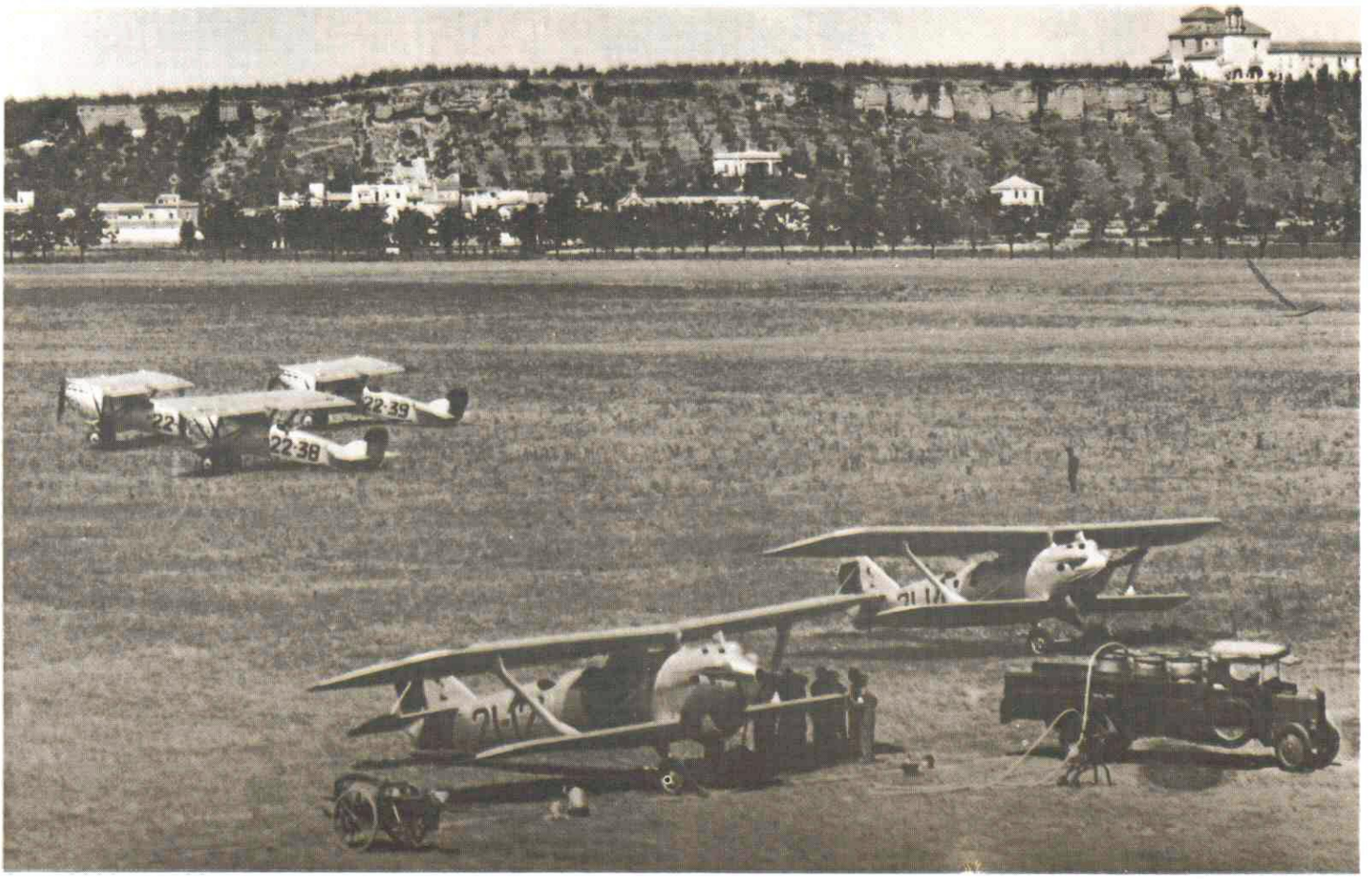
Dejando aparte también aquí a España, las naciones que fabricaron el Breguet 19 con licencia fueron: Bélgica (SABCA, 146 aparatos) y Yugoeslavia (Fábrica de Kraljevo, 300, de los que 125 eran de los tipos de segunda generación 19.7 y 19.8).

Añadiendo las cifras españolas (30 importados y 203 fabricados bajo licencia), tenemos una exportación de 852 aparatos y 649 fabricados fuera de Francia. Estas cifras pueden contener algún error, pues los datos han sido tomados de fuentes no oficiales que en lo referente a España caían en error (que hemos rectificado), por lo que tampoco podemos tomar las otras cifras como infalibles.

Francia dejó de fabricar el Bre 19 básico hacia 1930 y el desarrollo llamado 19.7 en 1932. Bélgica terminó los suyos en 1930, España en 1935 y Polonia siguió sacando el tipo 19.8 hasta 1937.

El Breguet 19 durante la República y la Guerra de España

Durante la República, los Breguet 19 equiparon los Grupos No. 21 (León), No. 31 (Getafe), No. 22 (Sevilla), No. 23 (Logroño) y No. 1 (Marruecos), así como la Escuadrilla del Sahara y las llamadas Y-1 e Y-2 (en las Escuelas de Observadores, Cuatro Vientos, y de Tiro y Bombardeo, Los Alcázares, respectivamente).



Los Breguet XIX del grupo 21 de León, en el aeródromo de Tablada, durante la Vuelta a España de Patrullas Militares (fotografía tomada en 1934).

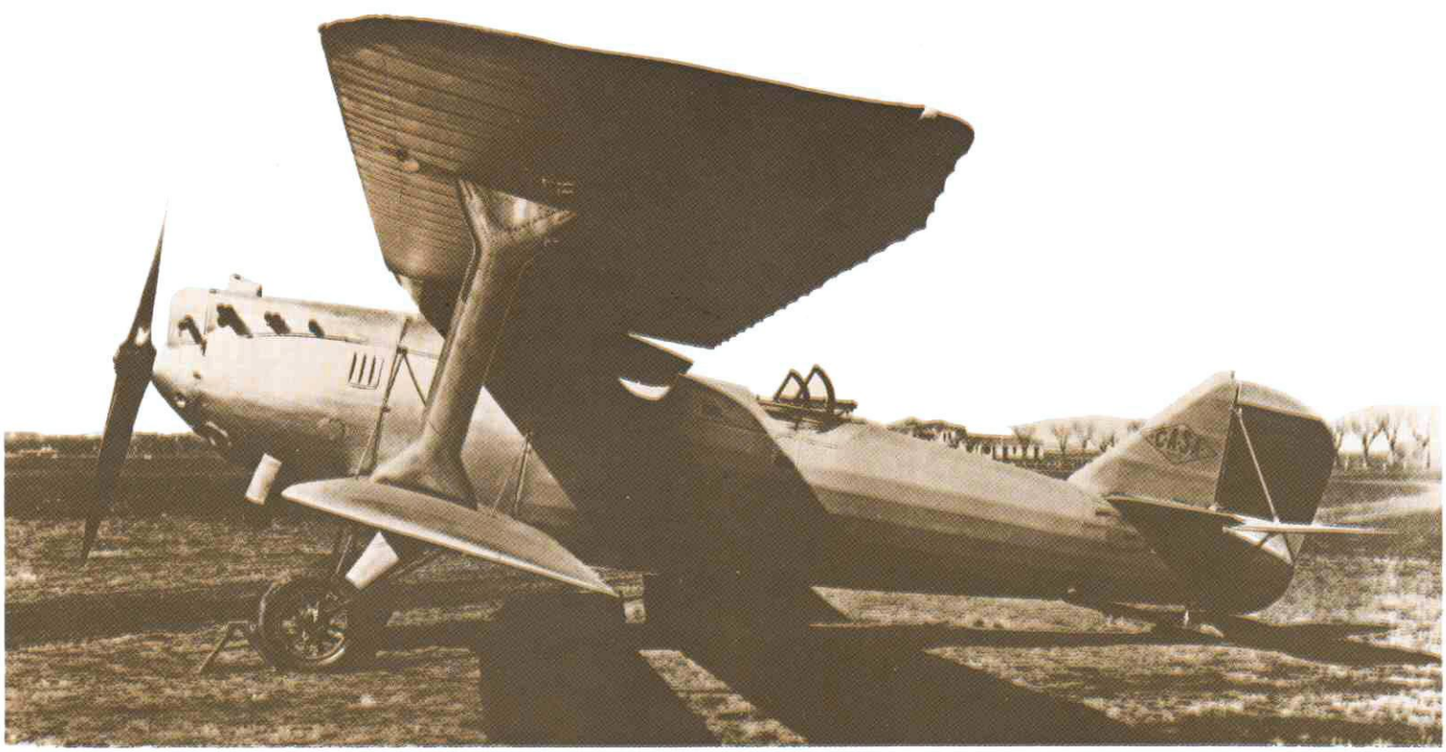
CARACTERISTICAS DE LOS AVIONES CASA BREGUET XIX

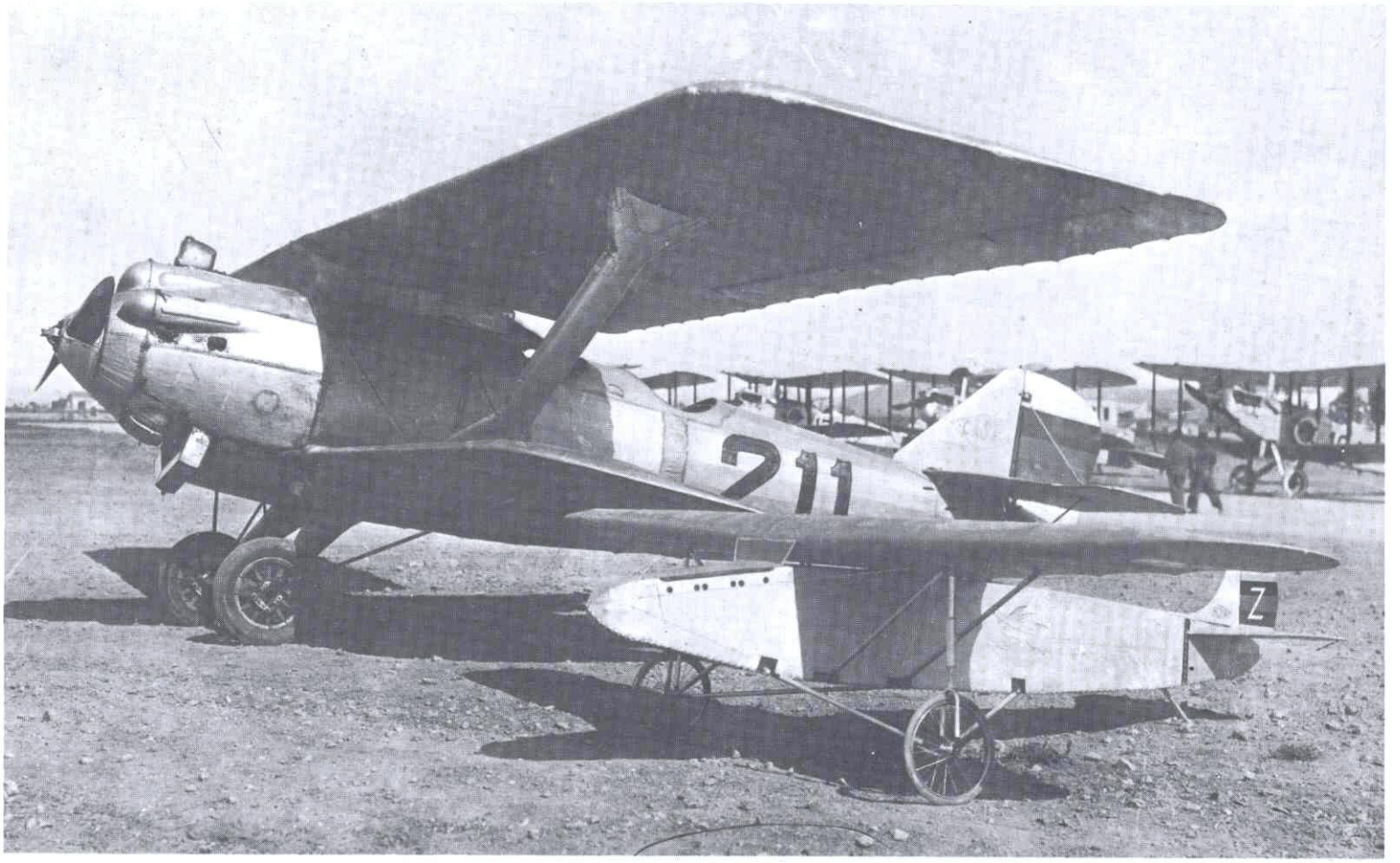
Avión	Motor	Potencia CV	Envergadura m	Longitud m	Superficie alar m^2	Peso vacío kg.	Peso total kg.	Velocidad máx. km/h.	Velocidad de crucero km/h.	Techo m	Alcance km
Breguet 19 A2	Elizalde A4 (Lorraine 12 Eb)	450	14,83	9,51	50,00	1.387	2.500	214	175 (aprox.)	7.200	800
Breguet 19 TR Bidón	HS 12 Lb	600	15,90	9,51	52,41	1.800	5.100	225	186		7.900
Breguet 19 Super TR Superbidón	HS 12 Nb	650	18,30	10,70	59,94	1.990	6.320	220	190	6.700	8.500

En marzo de 1932, Aviación Militar contrató a CASA la cuarta y última serie, de sólo 20 aviones. Estos aparatos se terminaron en 1935 junto con otros 30 Sesquiplanos reconstruidos en la fábrica. Parece que cierto número de estos últimos fueron de la serie francesa original, que recibieron motores Elizalde A4. Durante la fabricación de la cuarta serie, CASA hizo también el Superbidón *Cuatro Vientos,* del que hablaremos al tratar de los aparatos especiales para raid.

Cuando estallo la Guerra Civil en julio de 1936, el inventario del Arma de Aviación debía contar con unos 170 Breguet 19, de los que no menos de 63 fueron usados por el bando Nacional. En los primeros meses de la contienda, ambos bandos usaron intensamente sus Breguet 19. Los Republicanos disponían del Grupo 31 de Getafe, de una escuadrilla de cada uno de los Grupos 21 y 23, de las escuadrillas de las escuelas y de diversos aparatos de las planas mayores de las Escuadras 1 y 3, así como de los que se encontraban en reparación en Cuatro Vientos. Los Sesquiplanos de Getafe actuaron notablemente en el Alto del León, mientras que los procedentes de Barcelona se emplearon en el Norte.

Breguet XIX con motor Hispano Suiza 12Hb, fabricado por CASA, preparado para el vuelo de prueba previo a su entrega a la Aviación Militar. (Foto CASA.)





Curiosa foto de un Breguet XIX de serie con motor Elizalde, junto con una "cría", probablemente un avión de juguete.

Los Nacionales contaban con dos escuadrillas de Grupo 21 y dos del 23 (puesto que una escuadrilla de cada uno de estos dos grupos había sido llamada a Madrid poco antes del inicio de las hostilidades), así como con las únicas dos escuadrillas del Grupo 22 que tenían material y de las tres (más o menos completas) del Grupo de Marruecos. Además, estaban los Sesquiplanos de las planas mayores de la Escuadra 2 y de las Fuerzas Aéreas de Africa. En agosto, los Breguet 19 del bando Nacional actuaron en el paso del convoy del Estrecho. Más tarde formaron nada menos que cinco grupos (1G10 a 5G10) de dos escuadrillas (reducidas) cada uno, actuando tanto en el Norte como en Andalucía.

Línea de Breguet XIX franceses adquiridos por la Aviación Militar, con motor Lorraine Dietrich 12 Db de 400 CV (foto tomada hacia el año 1926.)



La llegada de material extranjero a ambos bandos (Polikarpov R-5 y R-Z a los Republicanos; Heinkel He 45 y Romeo Ro 37 a los Nacionales) permitió retirar los Sesquiplanos de primera línea, dedicándolos desde otoño de 1937 exclusivamente a las escuelas y servicios de enlace, si bien los Nacionales conservaron un único grupo, el 2G10, en Marruecos durante toda la guerra. De hecho, este grupo figuró el 12 de mayo de 1939 en la parada aérea ante el Generalísimo Franco.

Los Breguet 19 GR (Gran Raid)

Hemos visto como en 1924 la casa Breguet preparó un Bre 19 especial con el que Lemaitre y Arrachart batieron el récord mundial de distancia. Este aparato fue el primer GR y el fabricante lo denominó Breguet 19 GR 2.000 litres type 1924. Un tipo modificado, denominado 19 GR 2.900 litres type 1926, fue realizado con tres motores distintos. En julio de 1926, Girier y Dordilly, con el No. 1685 (Hispano-Suiza 12Hb de 500 CV) batieron el récord de distancia con su vuelo París-Omsk (4.715 km). Entre el 31 de agosto y el primero de septiembre, Challe y Weiser volvieron a batirlo (París-Bender Abbas, 5.174 km) con el No. 503, dotado de un motor Farman 12We de 500 CV. En noviembre, Costes y Rignot, con el No. 1685, repitieron una vez más la hazaña (París-Djask, 5.396 km).

El mismo No. 1685, con más depósitos de combustible y remotorizado con un Hispano-Suiza 12Lb de 600 CV fue denominado Breguet 19 GR 3.500 litres type 1927. Bautizado *Nungesser et Coli,* realizó la primera travesía sin escalas del Atlántico Sur en octubre de 1927 (Costes y el teniente de navío Le Brix), completando seguidamente la vuelta al mundo en numerosas etapas de vuelo (excepto la travesía del Pacífico, efectuada en barco).

Los Breguet 19 TR (type Bidón)

La travesía del Atlántico Norte de Este a Oeste, tras la pérdida de los aviadores Nungesser y Coli en 1927, era un reto que Francia aceptó y tuvo presente hasta darle cumplida respuesta, pero ésta tardaría tres años. Para este fin, la casa Breguet desarrolló una versión con modificaciones más importantes del Bre 19. Las puntas de las alas recibieron forma elíptica y, sobre todo, se dotó al avión de un enorme depósito de combustible cilíndrico entre el motor y el puesto del piloto. Este "bidón" estaba atravesado longitudinalmente por la estructura del fuselaje. Contenía nada menos que 3.720 litros de combustible que, sumados a los 315 litros contenidos en dos depósitos en el ala superior, daban un total de 4.035 litros. Este tipo de avión se llamó 19 TR (Transatlantique) o Bidón.

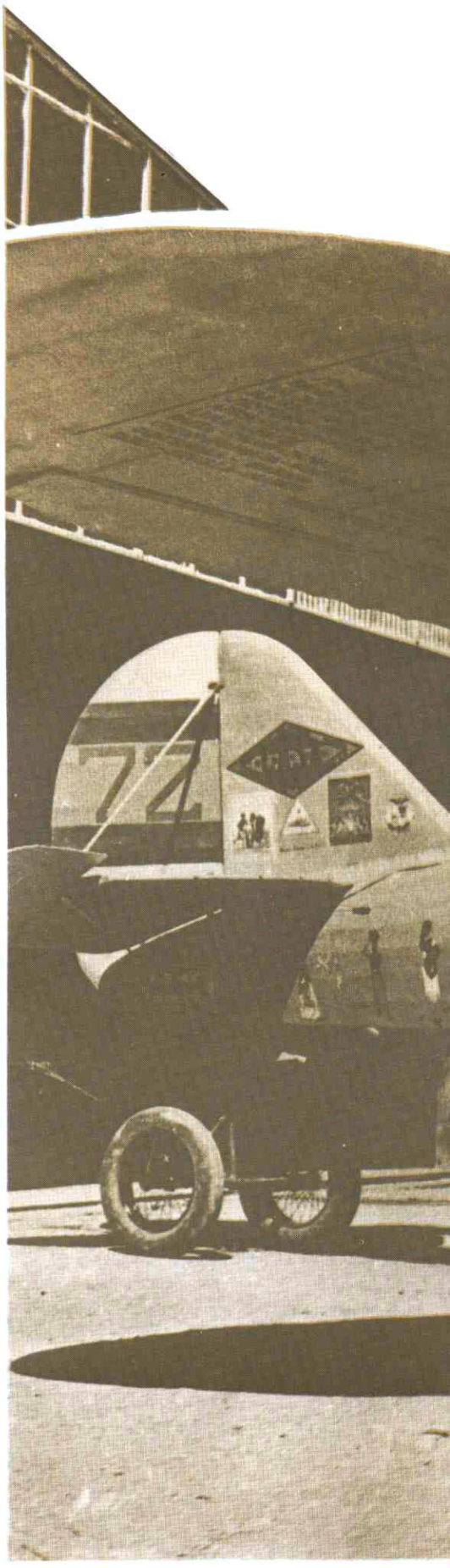
El primer Bidón (Hispano-Suiza 12Lb de 600 CV) fue adquirido por Bélgica (mediante suscripción popular) para que los aviadores Médaets y Verhaegen volaran sin escalas de Bruselas a Leopoldville. En noviembre de 1927, el B-7 (que era su matrícula militar belga) despegó para el pretendido raid, pero se estrelló en Francia, sufriendo los tripulantes graves heridas.

Con un segundo Bidón, también equipado con el motor Hispano-Suiza 12Lb, consideró Costes en 1928 la travesía del Atlántico Norte hacia el Oeste, pero no se llegó a producir el intento. Otros dos Bidón franceses fueron equipados respectivamente con motores Renault 12Kd de 550 CV y Lorraine 12Ed (especial, con reductor) de 450 CV. Pero los primeros Bidón que dieron señales de vida fueron dos fabricados en Getafe por CASA para nuestra Aeronáutica Militar.

Los CASA Breguet 19 TR (Bidón)

En marzo de 1928, CASA entregó dos Breguet 19 TR, que llevaron los números de Servicio 71 y 72 (41 y 42 de CASA). Entonces, Costes estaba todavía en su vuelta al mundo con el *Nungesser et Coli,* vuelta que terminaría a mediados de abril.

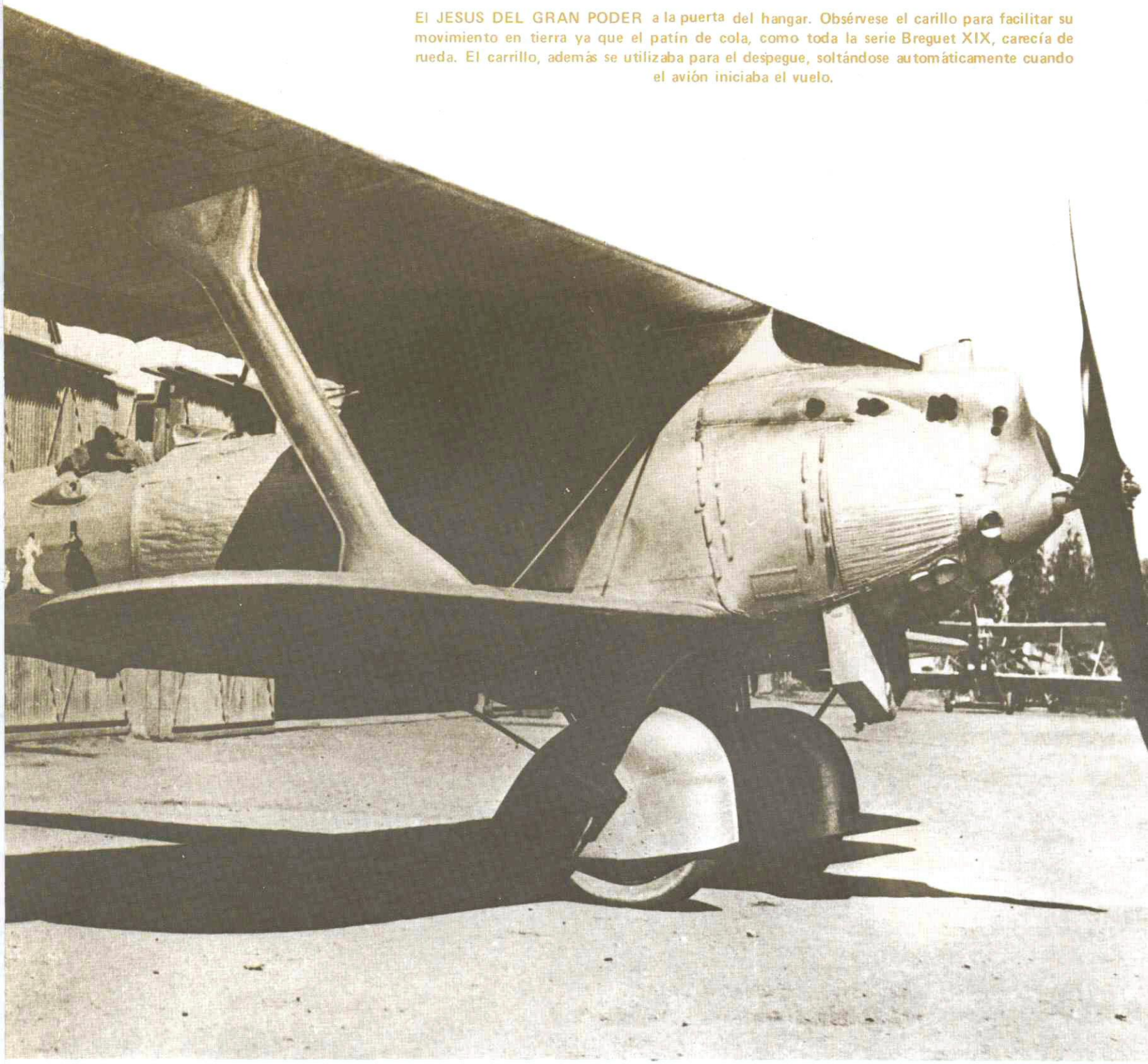
El No. 71 español se averió seriamente en condiciones que no conocemos bien, debiendo ser reparado por CASA y no reapareciendo hasta octubre de 1929, pero el No. 72, bautizado *Jesús del Gran Poder* por S.M. la Reina el 30 de abril de 1928 en Tablada, se lanzó inmediatamente a la caza del codiciado récord de distancia, que ahora tenían Chamberlin y Levine en 6.294 km. El



29 de mayo, los capitanes Jiménez e Iglesias despegaron de Sevilla, aterrizando 27 horas después en Nasirya (Iraq) sin haber recorrido más que 4.600 km por haber encontrado una tormenta de arena antes de lo previsto.

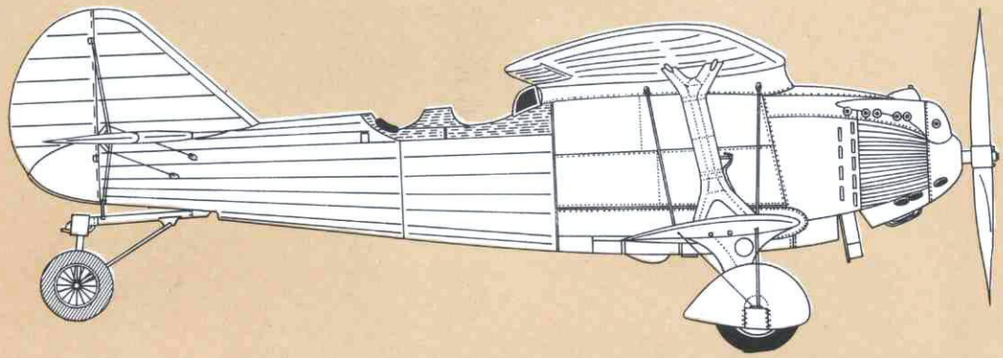
En julio, los italianos Ferrarin y Del Prete pusieron el récord en 7.188 km, al volar de Roma a Touros en el extraño Savoia S.64. Esta cifra era muy elevada, pero Jiménez e Iglesias no se daban por vencidos. En marzo de 1929, el *Jesús del Gran Poder* realizó su espléndido vuelo Sevilla-Bahía (6.540 km. en 44 horas), al que siguió un recorrido por Hispanoamérica. No era el récord, pero hubiera podido serlo de no haber encontrado vientos contrarios.

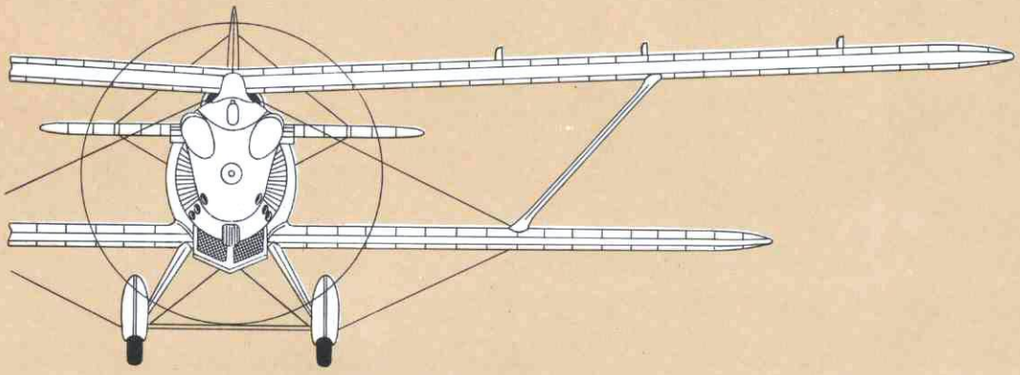
El JESUS DEL GRAN PODER a la puerta del hangar. Obsérvese el carillo para facilitar su movimiento en tierra ya que el patín de cola, como toda la serie Breguet XIX, carecía de rueda. El carrillo, además se utilizaba para el despegue, soltándose automáticamente cuando el avión iniciaba el vuelo.



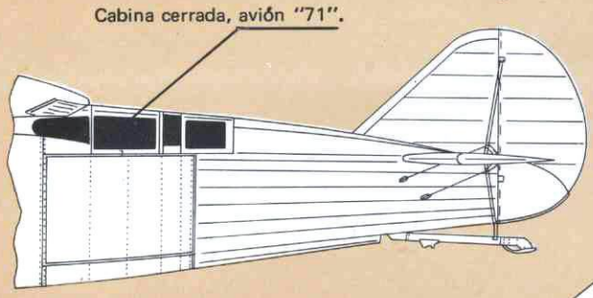


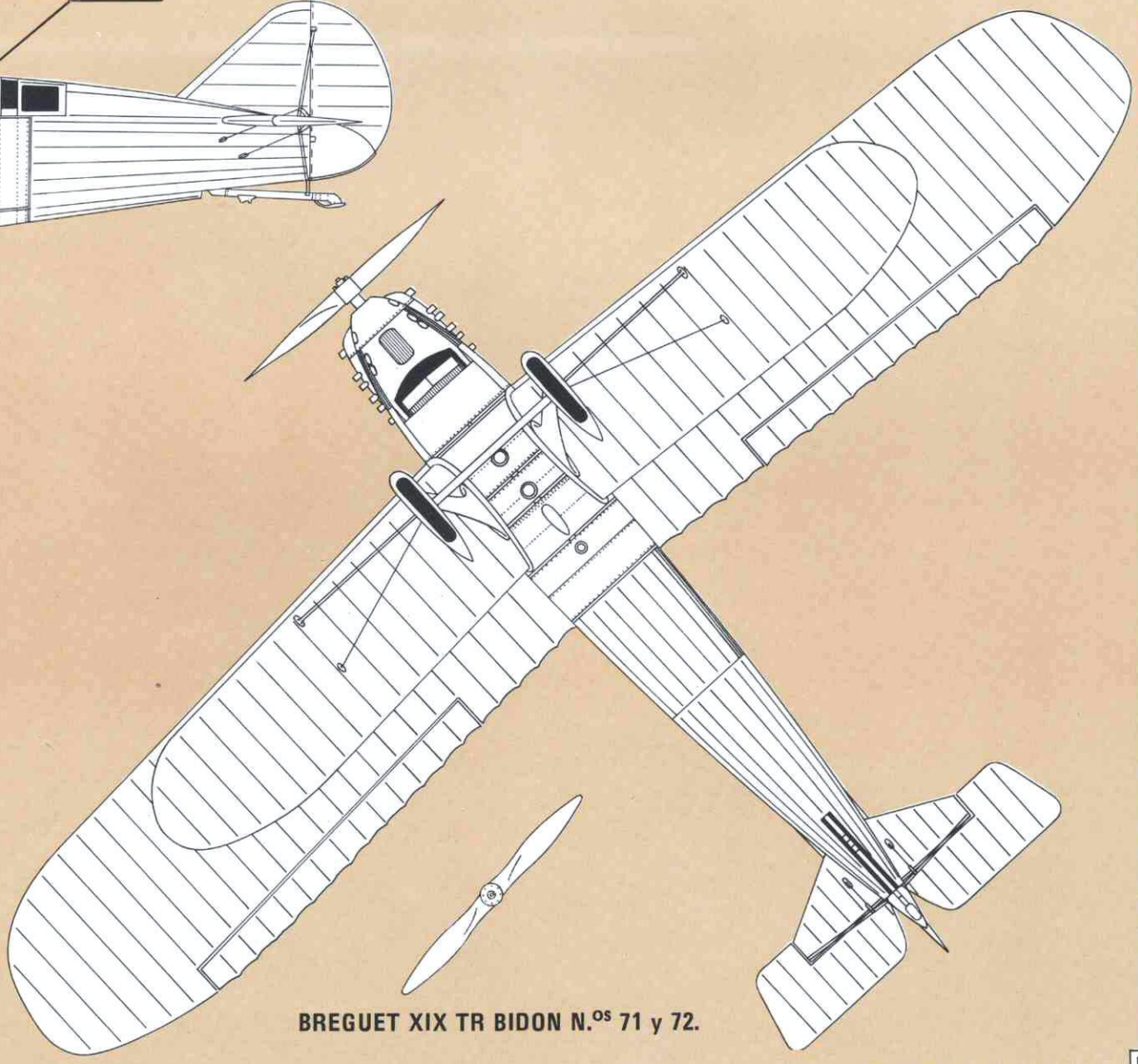
ESCALA: 1/72





Cabina cerrada, avión "71".





BREGUET XIX TR BIDON N.^{os} 71 y 72.

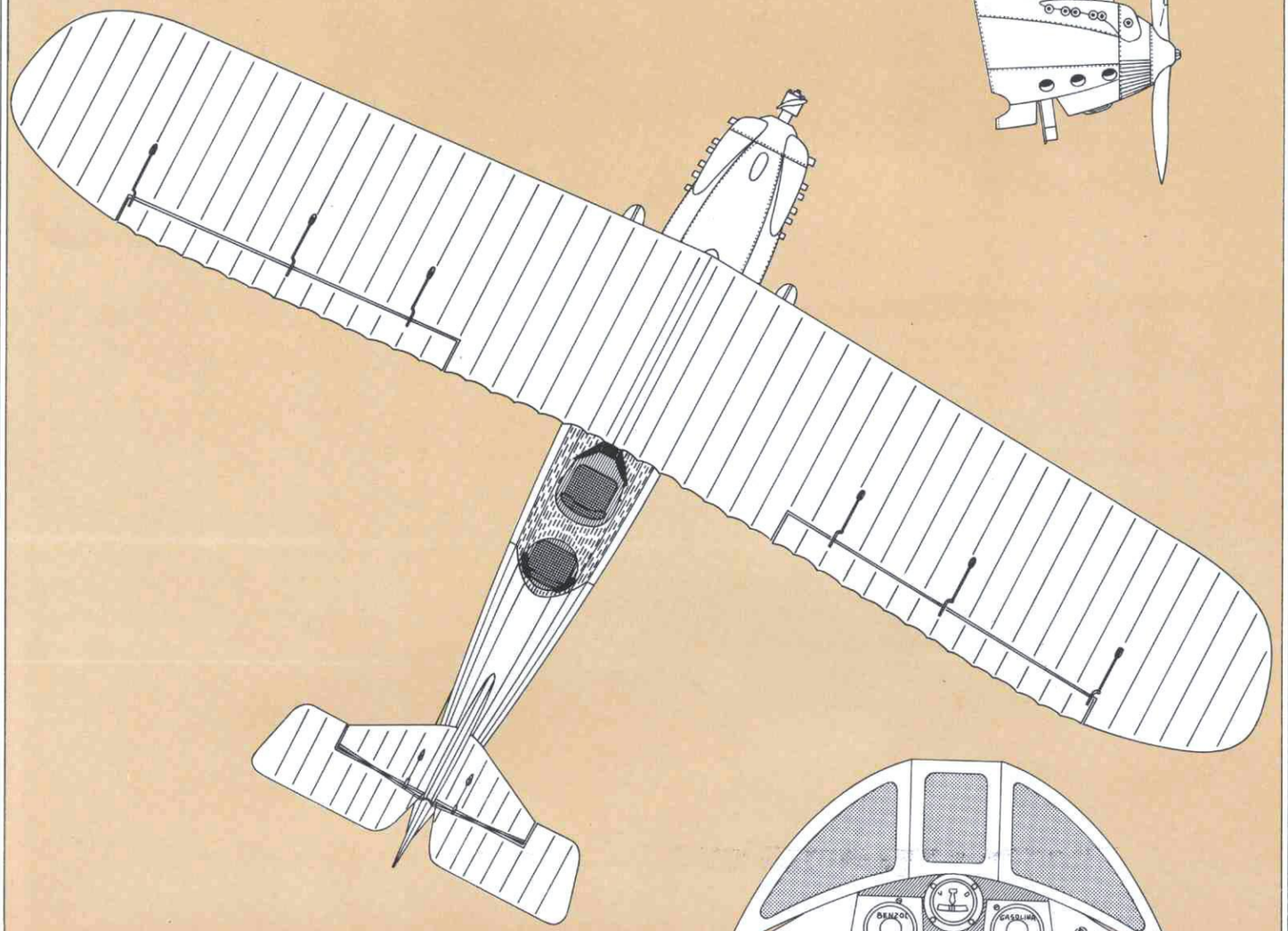
MIRANDA
feb 83

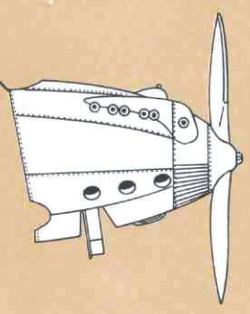
3m

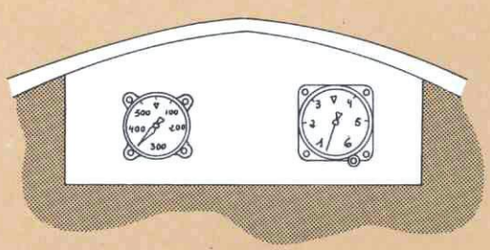
9ft

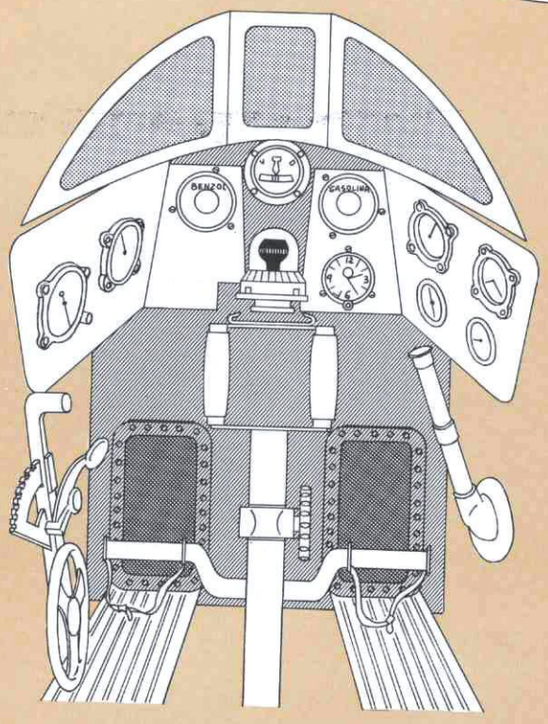
ESCALA: 1/72

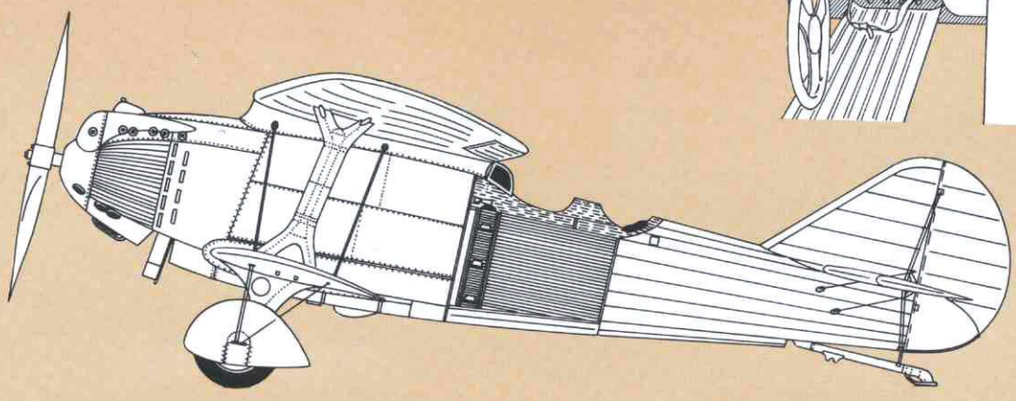
Modificación de la cubierta del motor en el avión del MUSEO.



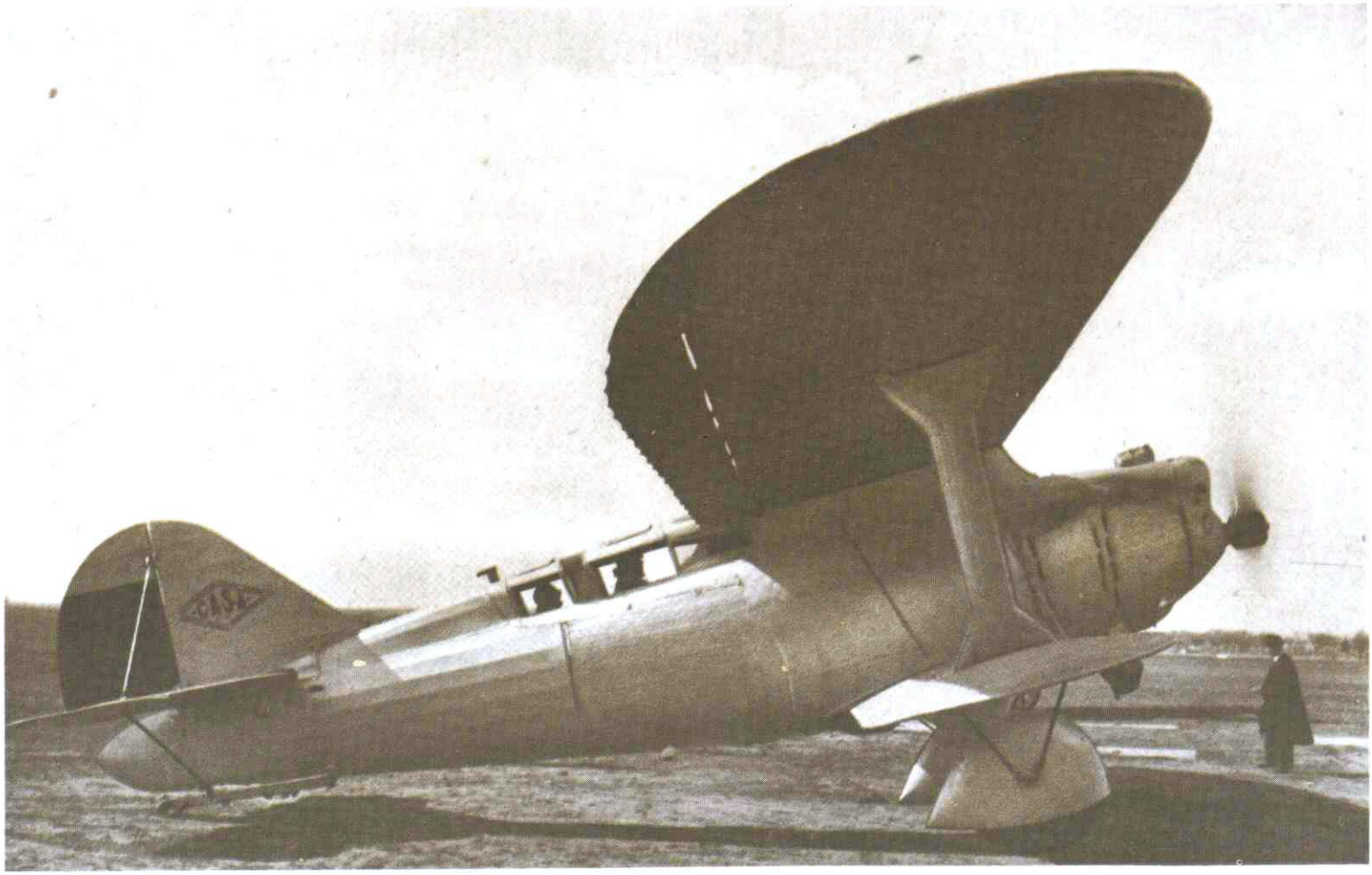




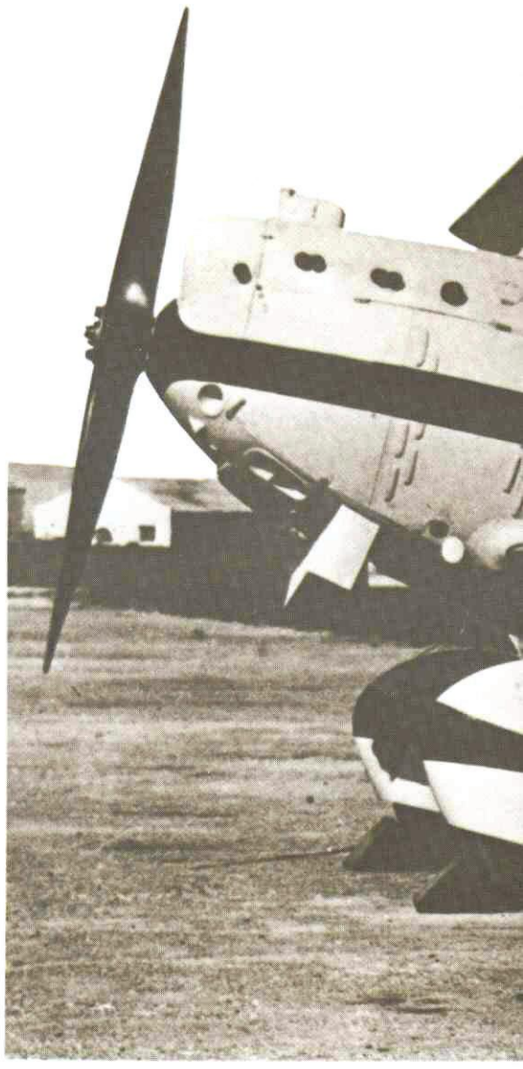




MIRANDA
feb 83



CASA Breguet XIX TR. N.° 71 con cabina cerrada, después de su reparación y modificación. Este fue el avión de Haya y Rodríguez.



En mayo, Girier y Weiss, con el Bidón Hispano francés, batieron el récord de velocidad sobre 5.000 km con 188 km/h. Con este mismo aparato harían en enero-febrero de 1930 su viaje a Pondichery (India) y regreso. El Bidón Renault fue usado por Arrachart y Rignot para su viaje a China en mayo-agosto de 1929. El único Bidón francés que cruzó el Atlántico fue el equipado con motor Lorraine 12Ed de 450 CV (como los de la serie española, pero con reductor). Este aparato, pilotado por Challe y con el uruguayo Larre Borges como navegante, voló en diciembre de 1929 desde Sevilla a Marajona (Brasil) en intento fallido de récord. De hecho, recorrió casi 900 km. menos que el *Jesús del Gran Poder;* además, el récord de distancia había sido elevado en septiembre, como veremos, por otra nueva versión del Breguet 19.

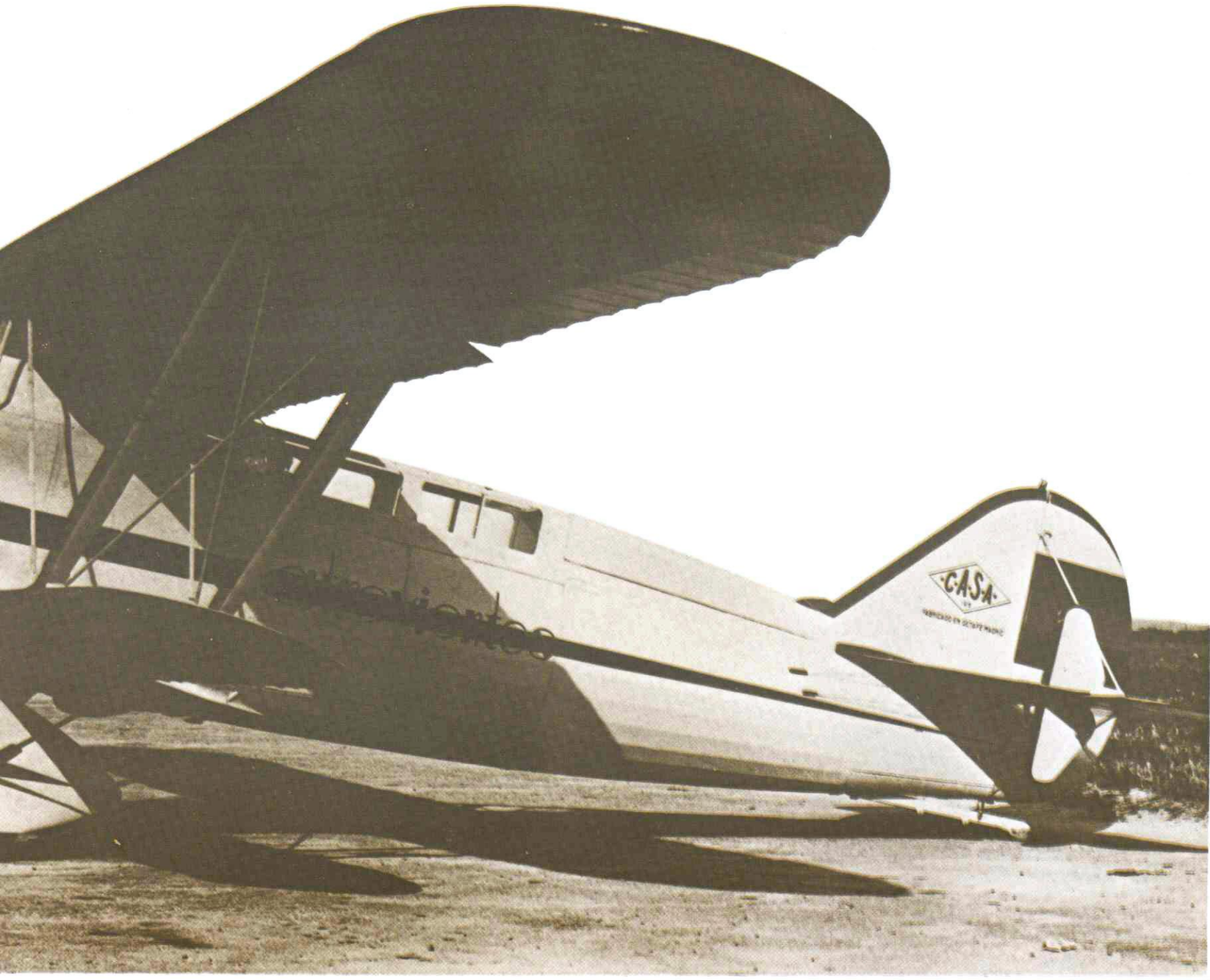
En octubre de 1929, CASA entregó el No. 71 reparado y reformado, pues ahora tenía cabina cerrada. Un año después, este aparato, tripulado por Haya y Rodríguez, estableció tres récords internacionales, los únicos que España haya poseído nunca en aviación con motor: los de velocidad sin carga sobre 2.000 y 5.000 km y el de velocidad con 500 kg de carga sobre 2.000 km. El récord de velocidad sobre 5.000 km (208 km/h) no fue batido hasta mayo de 1935, por un bimotor Douglas.

En diciembre de 1931, Haya y Rodríguez volaron sin escala de Sevilla a Bata (Guinea Española) con el No. 71 (4.250 km en 27:45 h). En el vuelo de regreso, por etapas, sufrieron un accidente al intentar despegar tras un aterrizaje forzoso a 250 km. de Bamako, resultando destruido el avión.

Los Breguet (y CASA Breguet) 19 Super TR (Superbidón)

Como sabemos, Dieudonné Costes, tras su vuelta al mundo, acarició la idea de volar directamente de París a Nueva York en el Breguet 19 TR Bidón de motor Hispano-Suiza (1928). Este propósito fue abandonado, desarrollando la casa Breguet un aparato de mayor alcance que se llamó Breguet 19 Super TR (Supertransatlantique o Superbidón), de mayores dimensiones que el TR y con la capacidad de combustible aumentada de 4.035 a 5.180 litros mediante la adición de más depósitos en el ala superior. Este aparato, bautizado *Point d'Interrogation* y equipado inicialmente con un motor Hispano-Suiza 12Lb de 600 CV (como los Bidon Hispano), voló por primera vez el 22 de mayo de 1929, dos meses después del vuelo a Sudamérica del *Jesús del Gran Poder*. En julio, Costes y su mecánico Bellonte (entrenado como navegante) hicieron un primer intento de vuelo París-Nueva York, pero tuvieron que dar la vuelta en las Azores por mal tiempo.

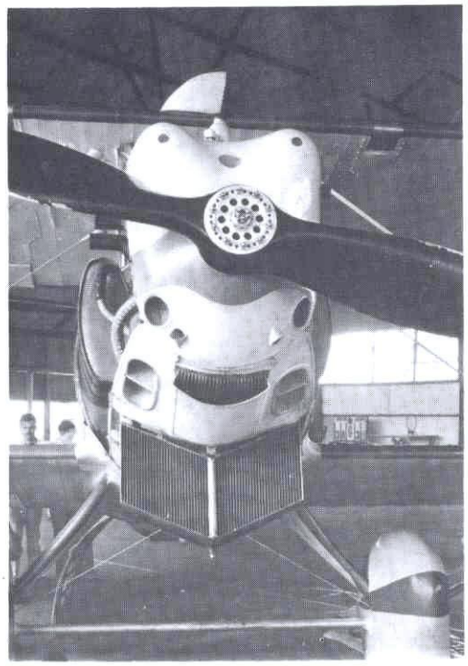
CASA Breguet XIX Super TR CUATRO VIENTOS, aparcado en Getafe, tras su salida de fábrica.



En septiembre, los mismos tripulantes batieron el récord de distancia en línea recta (que tenían Ferrarin y Del Prete) volando de París a Moulart (Manchuria): 7.905 km en 52 horas. Este formidable vuelo mostraba la capacidad del Superbidon, pero la preparación pera el Atlántico Norte duraría todavía un año entero, durante el que el aparato batió también el récord de distancia en circuito cerrado (Costes y Codos, diciembre, 8.029 km en 52 horas). Tras este récord y varios con carga, el motor 12Lb fue cambiado por un 12Nb de 650 CV (que daba 720 CV a 2.000 RPM).

Con el avión así transformado, Costes y Bellonte volaron por fin de París a Nueva York en los días 1 a 2 de septiembre de 1930, recorriendo 6.200 km en 37:17 horas.

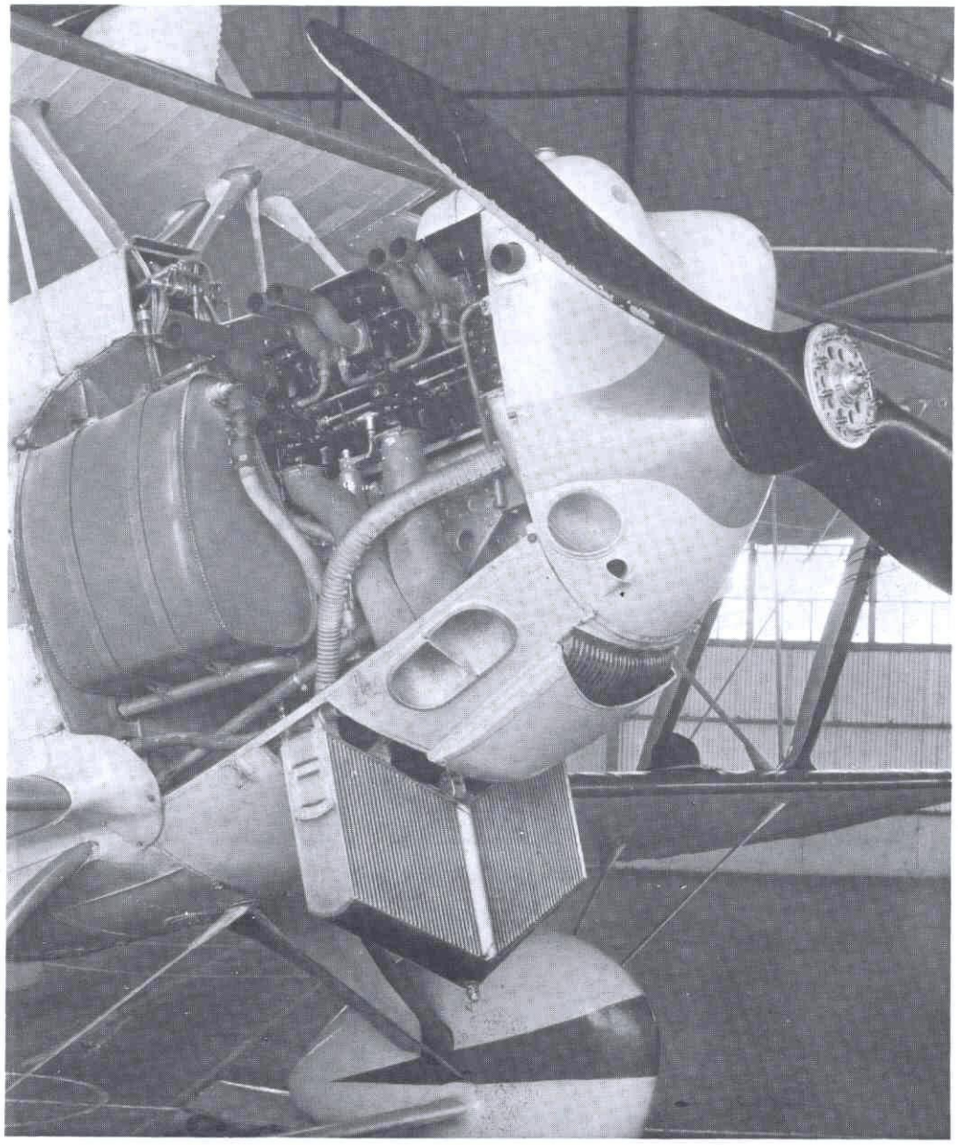
En España, el capitán Barberán soñaba hacía tiempo con el más hermoso y difícil vuelo del Atlántico: la travesía España-Cuba. Las dificultades de aquellos años no habían permitido al extraordinario navegante disponer antes de un avión apropiado a la hazaña. Finalmente, en septiembre de 1932, el Estado pidió a CASA un Breguet 19 Super TR que fue bautizado *Cuatro Vientos.* Como piloto fue elegido el teniente Collar. El aparato fue entregado por CASA en abril de 1933. El director de la fábrica de Getafe, don Luis Souda Peco, había modificado el diseño instalando una cabina cerrada, como ya hiciera con el Bidón No. 71. Aparte de esto, de dos pequeños planos auxiliares de deriva y de unas carenas de ruedas diferentes, el Cuatro Vientos era exteriormente igual al *Point d'Interrogation.* La capacidad de combustible era ligeramente mayor: 5.325 litros. Sin embargo, el peso al despegue de 6.375 kg. del avión de Costes se había reducido a 6.320 en el de Barberán, que no llevaba radio.



El avión Breguet XIX superbidón CUATRO VIENTOS estacionado en el primer aeródromo que existió en España y del cual tomó su nombre.



El motor Hispano Suiza 12Nb con 650 C.V. de potencia del "Cuatro Vientos" era uno de los más fiables de la época. (Foto Archivo E. ARREMBERG.)

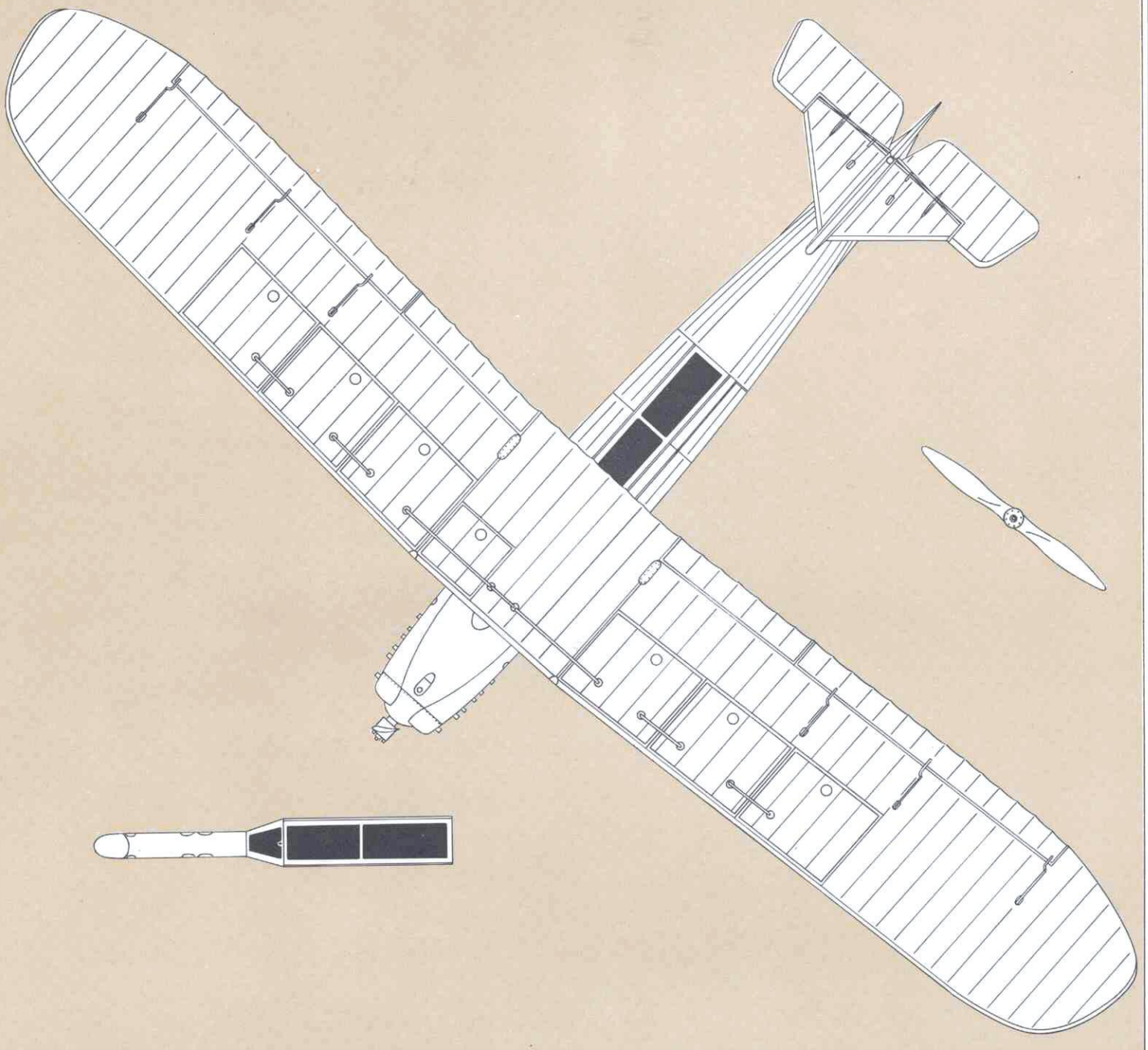


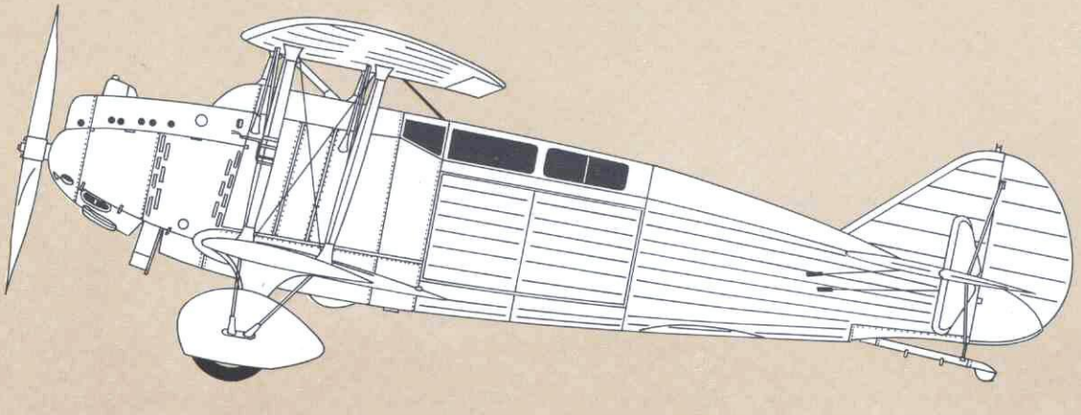


3m
9ft

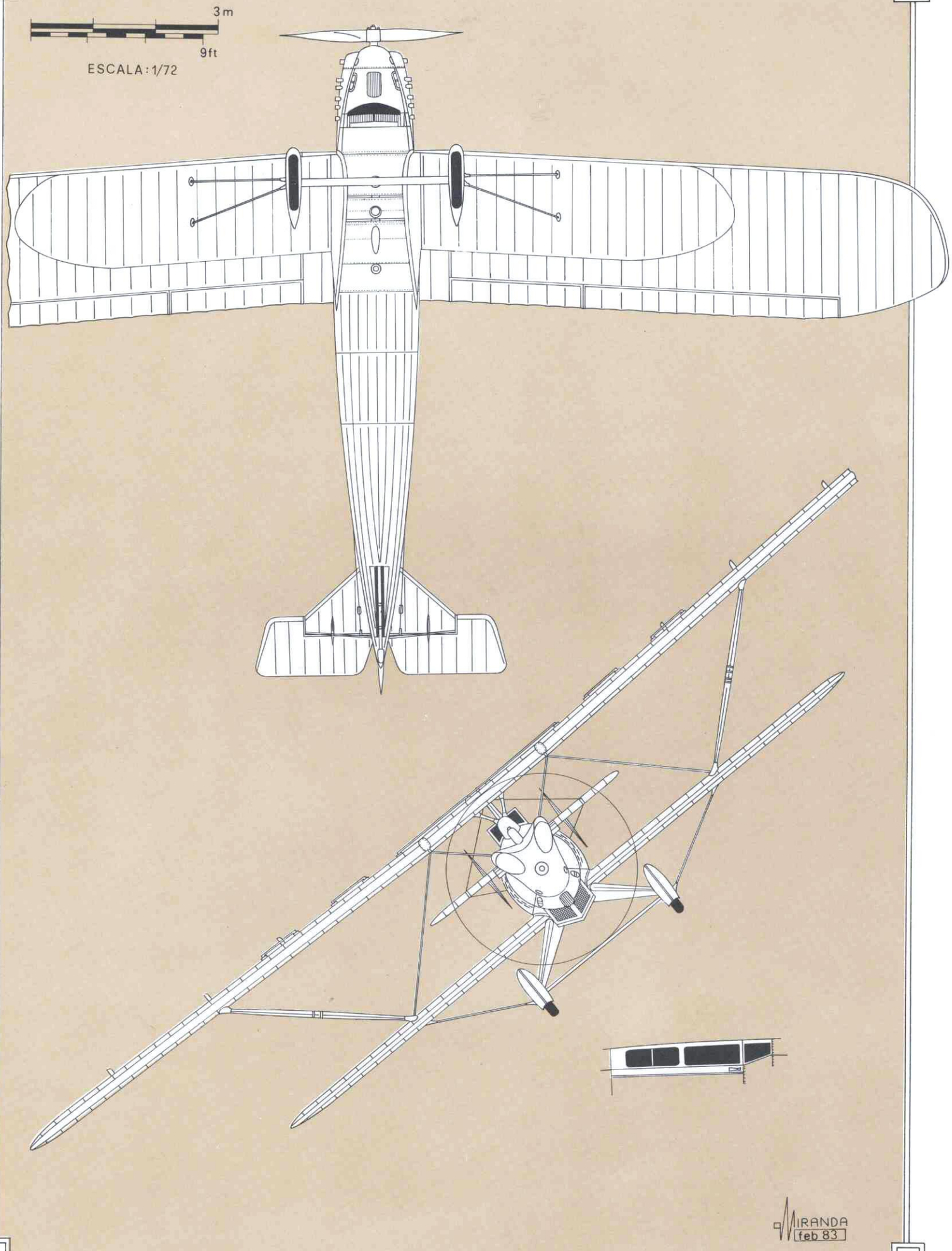
BREGUET XIX SUPER TR SUPER BIDON. "CUATRO VIENTOS"

ESCALA: 1/72





MIRANDA feb 83


3m
9ft
ESCALA: 1/72
MIRANDA
feb 83

El entrenamiento de Barberán y Collar hubo de comprimirse a dos meses escasos. El 10 de junio, el *Cuatro Vientos* despegó de Sevilla. Tras 7.320 km volados en 40 horas, los aviadores españoles arribaron impecablemente a Cuba, aterrizando en Camagüey. Habían realizado el más largo vuelo sobre el mar, que no sería superado en muchos años. No se trataba de batir el récord de distancia (que se encontraba en 8.544 km), de lo que el *Cuatro Vientos* no hubiera sido capaz, sino de realizar un enlace muy difícil, de enorme significación para el mundo de habla española y de superlativo mérito aeronáutico.

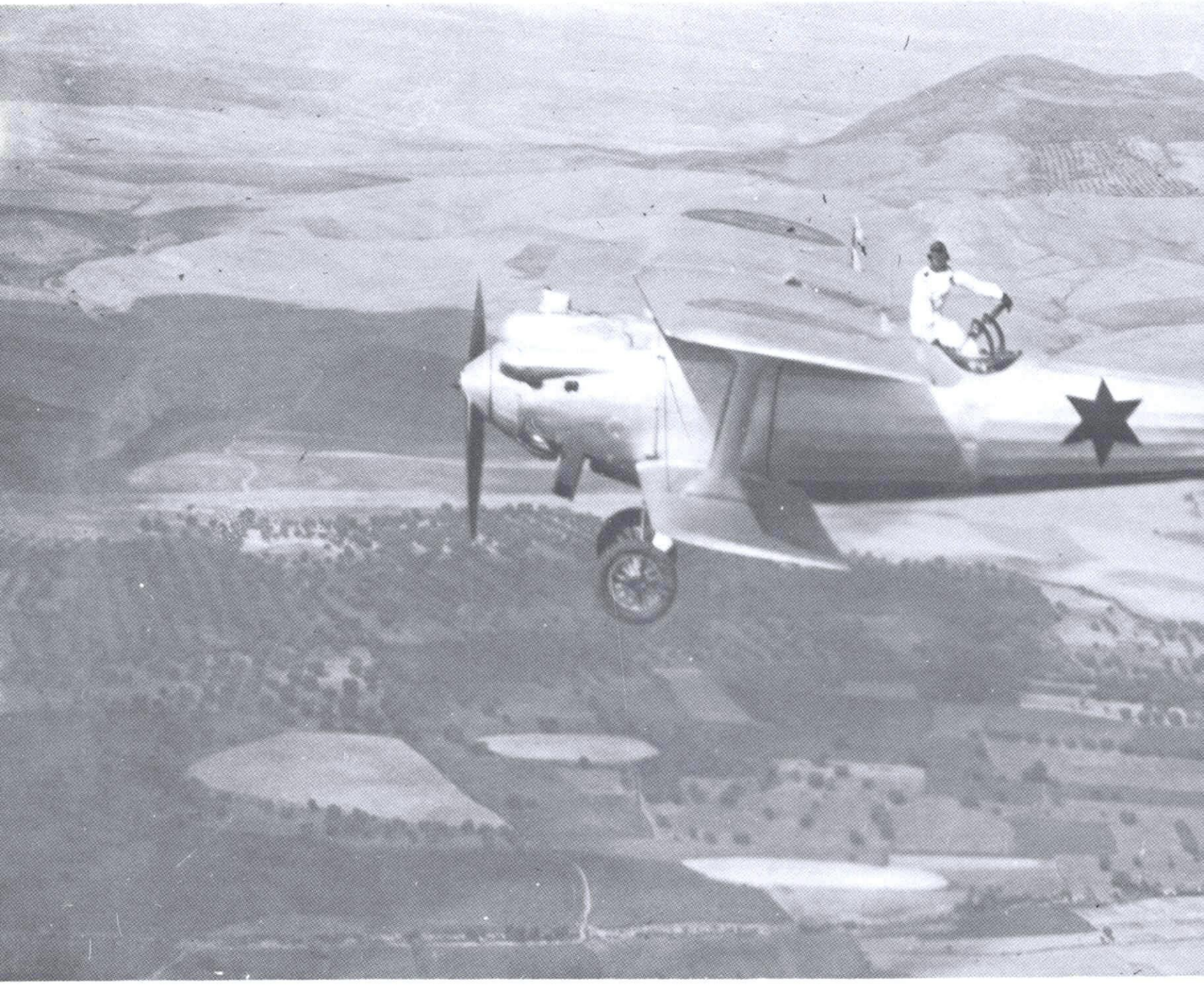
Desgraciadamente, Barberán y Collar perecerían diez días después en una empresa complementaria, el vuelo de amistad de Habana a México.

Los Breguet 19 militares en los años treinta y cuarenta

Ya hemos visto en forma escueta la historia de los Breguet 19 españoles, que todavía formaban un grupo en mayo de 1939. Su baja no se hizo esperar, pero en otros países duraron varios años más.

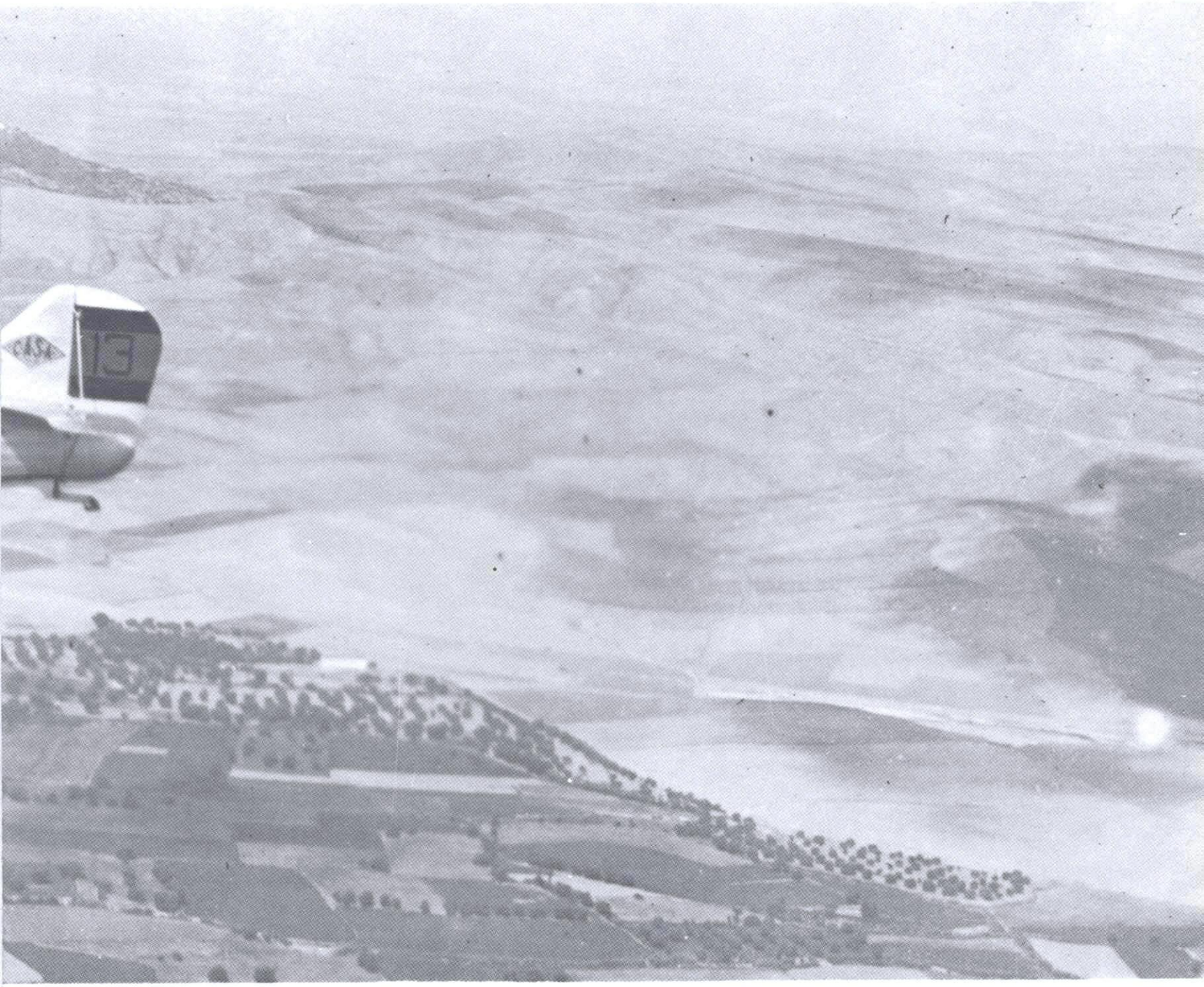
Francia empleó sus Bre 19 A2 y B2, con motores Lorraine o Renault, hasta 1935 en unidades operativas (aunque la sustitución por tipos más modernos había comenzado hacia 1931). No obstante, diez Bre 19 seguían en el inventario de l'Armée de l'Air en enero de 1938.

BREGUET XIX ELIZALDE. El observador en difícil equilibrio fuera de su cabina.



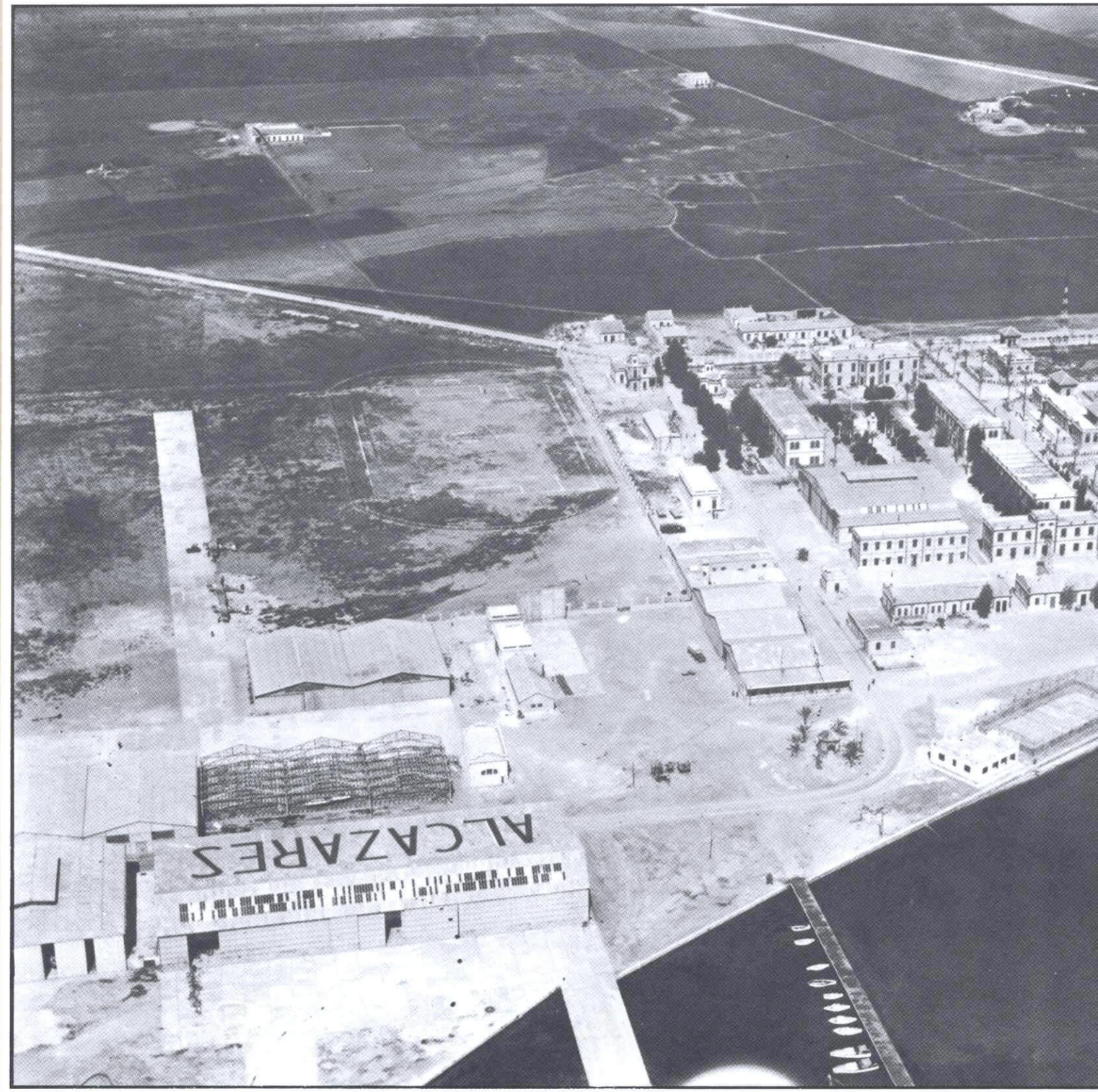
En 1928, Breguet sacó el Bre 19, ter, versión militar derivada del Bidón y con el motor Hispano-Suiza 12Lb de 600 CV. Nadie lo pidió en cantidad, pero sirvió de base al Bre 19.7 cuyos primeros ejemplares fueron cinco Bre 19 B2 yugoeslavos transformados en Francia. Los 19.7 usaban el motor Hispano-Suiza 12NB de 650 CV. Esta transformación se hizo en 1930. Los yugoeslavos fabricaron hasta 1937, 125 aparatos Bre 19.7 y 19.8. Este último usaba el motor Wright Cyclone, aunque el prototipo hecho por Breguet (transformando un Bre 19.7 yugoeslavo) tenían un Gnome-Rhône 14Kbrs de 690 CV. Breguet también transformó cinco Bre 19 rumanos en Bre 19.7 y fabricó 50 nuevos 19.7 para Turquía. El último, entregado en 1932, marcó el final de la producción de Breguet 19 en Francia.

En la Segunda Guerra Mundial Grecia y Yugoeslavia usaron todavía sus Breguet 19. La primera, en 1940 contra los italianos; la segunda, que tenía en abril de 1940 todavía 193 en inventario, muy limitadamente contra el asalto alemán de 1941. El estado croata aliado de Alemania empleó unos 40 Breguet 19 (Hispano 12Hb y 12Lb y Gnome-Rhône Jupiter), Breguet 19.7 (Hispano 12 Nb) y Breguet 19.8 (Wright Cyclone) contra los partisanos yugoeslavos hasta el fin de la guerra.



El aeródromo de LOS ALCAZARES

JESUS AMURRIO, Capellán del Cuerpo Eclesiástico Aire



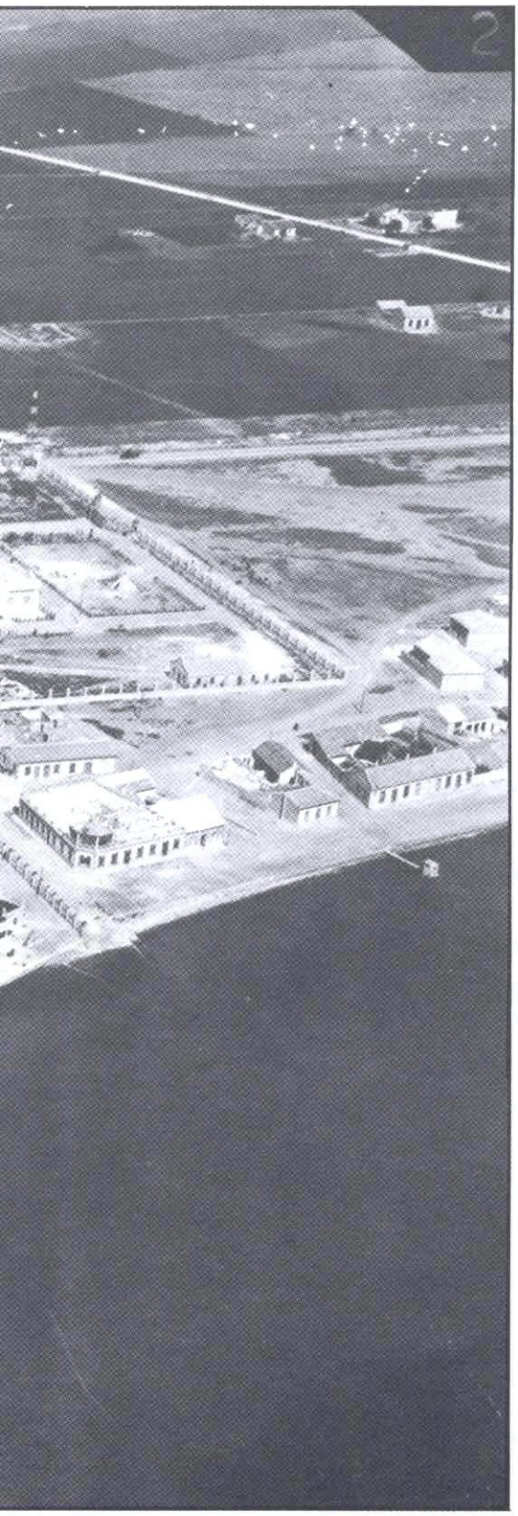
PREAMBULO

Aquí, en este rincón de España, a orillas del Mar Menor, se estableció en los albores de la Aviación Militar un aeródromo doble, marítimo y terrestre.

En cuanto aeródromo de hidroaviación es el más antiguo de España, y fue creado para servir de base a la primera unidad de hidroaviones de la Aeronáutica Militar.

También como aeródromo terrestre es el primero de los fundados lejos de Madrid. Le preceden los venerables de Cuatro Vientos, Alcalá de Henares y Guadalajara; el de Getafe fue militar más tarde.

Esta su veteranía es la primera característica del aeródromo militar de Los Alcázares. Resulta sumamente interesante conocer su trayectoria en el tiempo y es urgente, además, dar una noticia histórica sobre él.



Interesante, por sus espléndidas etapas aeronáuticas y por los nombres hoy casi legendarios de la aviación española, como Kindelán, Aymat, el Infante de Orleáns, Ramón Franco, Burguete, etc., que fueron Jefes del Aeródromo y Escuela de Aviación de Los Alcázares. También, cómo no, por aquellos viejos, inolvidables aparatos que irán desfilando en esta reseña; aquellos aviones e hidroaviones, hoy piezas de museo ya, que, despegando del campo de vuelo o deslizándose por el Mar Menor y causando admiración, se levantaban y sobrevolaban el mar y este apacible Campo de Cartagena jalonado de palmeras y molinos de viento.

Y es preciso clarificar. No faltan quienes equivocadamente, por tener aeródromo marítimo, lo creen perteneciente a la aviación de la Marina, la Aeronáutica Naval, que fue creada posteriormente; y no digamos, cuando la confusión se relaciona ya concretamente con el aeródromo de San Javier, éste sí, de la Aeronáutica Naval, pero construido dieciséis años más tarde que el de Los Alcázares, de la Aeronáutica Militar.

Escribir el presente artículo, aunque breve, el primero sistemático sobre este aeródromo marítimo y terrestre de Los Alcázares, era también urgente: porque no pocos profesionales, entusiastas de la aviación y visitantes, así como los veteranos que conocieron alguna de sus épocas de esplendor aeronáutico y aman sus recuerdos de Los Alcázares, se preguntan por qué nunca se han publicado artículos y monografías sobre su historia. (Cfr. Rev. de Aeronáutica y Astronáutica, núm. 495, marzo de 1982, sección "Cartas al Director".) A ello es preciso responder que por la simple y lamentable razón de que el Archivo quedó destruído en 1939. Pero esta falta de documentos originales puede ser suplida, en la medida de lo posible, por todos los que posean recuerdos o algún material documental o fotográfico que sería bienvenido aquí para su copia, también en el Seminario de Estudios Históricos Aeronáuticos, o en el Archivo General e Histórico del Ejército del Aire.

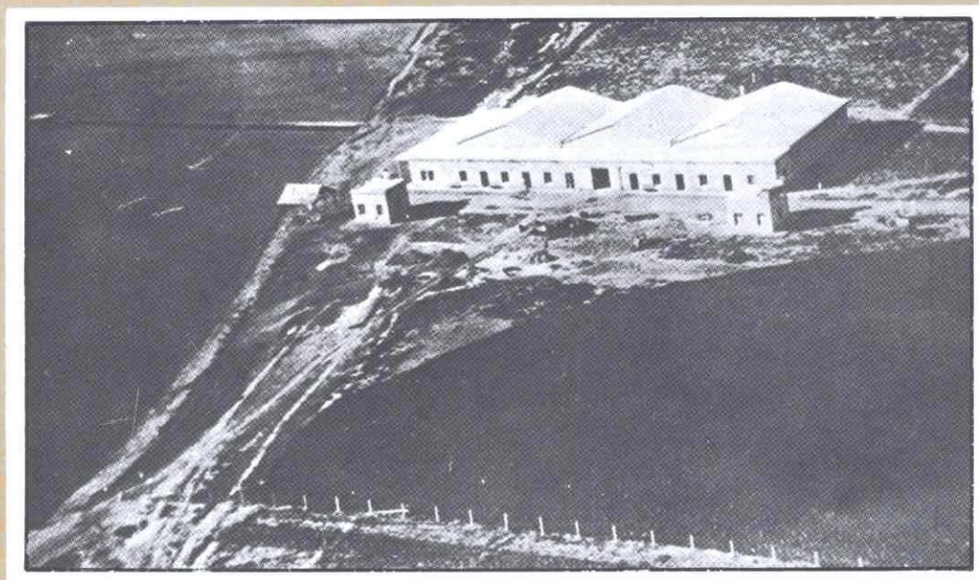
Para elaborar este trabajo he tenido que sintetizar al máximo el material que había conseguido recopilar en mi búsqueda de todo lo relacionado con nuestro aeródromo.

Las escasas y dispersas referencias en publicaciones adolecen a veces de inexactitudes. En consultas de hemeroteca se advierten imprecisiones apenas se va conociendo el tema, no faltando el sentido tendencioso en alguna revista civil no especializada.

En busca de algún documento original de aquí que se hubiera salvado de la quema, rastreé en varios archivos militares de Madrid, pero con escaso resultado.

Por fin, nos quedan las fuentes orales, que han de ser cotejadas con cuidado porque han transcurrido ya muchos años y, naturalmente, la memoria falla, mezclándose nombres, fechas, y, sin quererlo, se tiende a magnificar algunos aspectos.

Desde estas líneas agradezco la paciencia y amabilidad con que me han acogido cuantos han sido entrevistados con este objetivo en estos cuatro años. Las cartas recibidas merecen especial reconocimiento, haciendo los veteranos comunicantes un esfuerzo de mente y escritura. Sería larga la lista de agradecimientos por contactos personales y epistolares. Pero debo mencionar



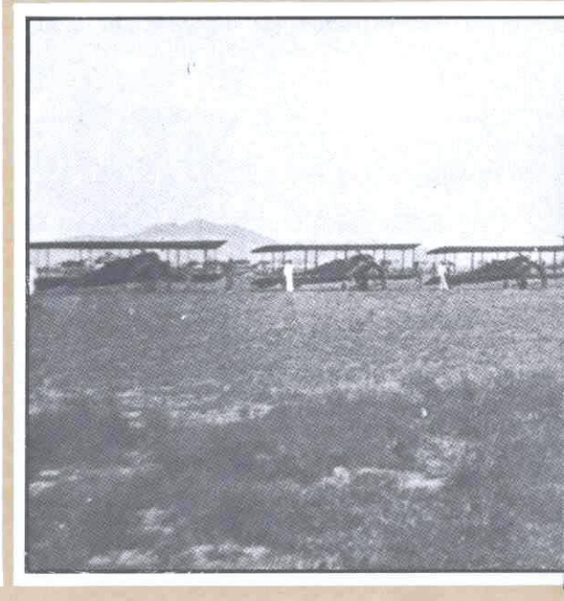
Primeros barracones del aeródromo de Los Alcázares: Residencia de Suboficiales, Botiquín, Taller y Comedor.

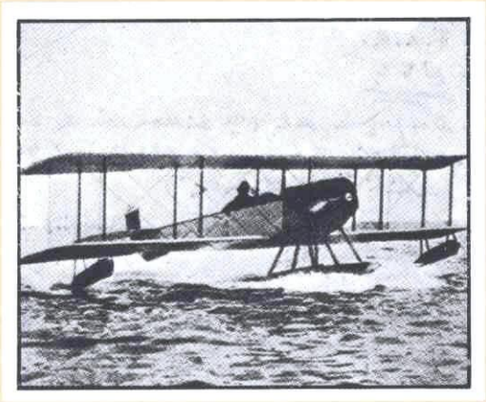




CURTISS JN-2 en versión terrestre, años 1916-17.







El primer vuelo de hidroavión en Los Alcázares. Un CURTISS JN-2, piloto Teniente White. Diciembre de 1915.

explícitamente a un historiador, Coronel Ingeniero Aeronáutico, don José Warleta Carrillo; él ha tenido la bondad de animar la decisión de escribir ya un artículo para la Revista, precedido de esta explicación sobre las dificultades de investigación histórica en este caso, brindándome su asesoramiento técnico e histórico. Gracias a él he confirmado unos datos y completado otros de la época más antigua.

Las etapas aeronáuticas son las que centran la atención de este escrito, aunque al final se de una referencia escueta a lo más reciente, no directamente aéreo y, por otra parte, suficientemente conocido.

FUNDACION Y PRIMERA ETAPA 1915-1920

Al año 1915 se remonta la andadura del aeródromo militar de Los Alcázares, elegido su emplazamiento personalmente por el Director de la Aeronáutica Militar, Coronel don Pedro Vives y Vich. Por su familia, Warleta tuvo acceso a los cuadernos del diario del propio Vives. Simplificamos sus anotaciones.

El 26 de mayo del año quince, miércoles, sale Vives de Madrid en tren hacia Cartagena acompañado por varios ingenieros militares. Alojamiento en el "Hotel de Francia", de Cartagena. El día 27, visitas oficiales y entrevistas con dueños de los terrenos. Día 28: Vives viene a Los Alcázares, a las 13,30 h. Reconocimiento del litoral y tierras adyacentes. Regreso a Cartagena, a las 18,00 h. Conferencia y proposiciones. El sábado 29, estudio de las proposiciones. Telegramas y cartas a Madrid. Vives emprende viaje a Melilla.

Se determina establecer al Sur de la población de Los Alcázares (Murcia), junto al Mar Menor, entre Cartagena y Alicante, un aeródromo marítimo y terrestre.

Los trabajos de saneamiento y completa allanadura del campo para el aeródromo de tierra así como la oportuna preparación de la orilla del mar, se acometen inmediatamente. Pronto están levantadas las primeras instalaciones sencillas, consistentes en barracones de madera y cobertizos de la lona para resguardo de los aparatos encargados en América, que llegarán en noviembre de ese mismo año.

Se adquiere por parte del Gobierno español una docena de aparatos Curtiss JN-2 y JN-2s, seis terrestres de 90 CV y seis hidros de 100 CV; el montaje de éstos, consistente sólo en la colocación de planos y flotadores, se realizará en Los Alcázares.

Los comisionados para llevar a cabo la gestión en los Estados Unidos (único mercado posible en plena Guerra Europea) son Herrera y Viniegra, en cuyo informe notifican que los aparatos vuelan bien y son veloces: 127 kms. hora.

Aparte un breve y sobre todo discutido tanteo de pruebas por parte del piloto de la casa fabricante con saltos gallináceos del primer Curtiss por el mar unos días antes, se registra para los anales de la hidroaviación militar española como primer auténtico vuelo el efectuado por el español Tte. piloto de aeroplano don Roberto White de Santiago el día 12 de diciembre de 1915 en Los Alcázares.

CURTISS JN-2 terrestres e hidros, comprados en EE.UU. por Herrera y Viniegra.



Al comenzar el año 1916 son tres los profesores de hidros hechos aquí por ellos mismos: Teniente White, Alférez de Navío piloto don Fernando Navarro Capdevilla y Capitán recién incorporado don José Valencia Fernández, que es quien inicia propiamente la lista de Jefes de Los Alcázares.

La actividad se centró en la transformación de pilotos para tripular hidros. Los aviadores venían de Cuatro Vientos para realizar sus cursos de hidroavión. Los Curtiss de ruedas llegarón después.

Por aquel entonces, 1916, se levantó un hangar de tres cuerpos (mampostería, madera y techo de cinc) con un sencillo pabellón adosado a todo lo largo de sus traseras y lateral que daba cara al mar. Este fue practicamente el único edificio del aeródromo en sus inicios. Permaneció hasta 1937 y estaba situado en el terreno que hay a continuación del grupo electrógeno, frente al "Hogar del Aspirante". Todavía pueden apreciarse los anclajes. (Por cierto, el Hogar mencionado tiene su origen en un pequeño edificio de aquel tiempo primero y constituía una modestísima cantina.)

AVRO 504-K sobre el campo de Cartagena,
año 1920.



1920-1921. ESCUELA ELEMENTAL DE PILOTOS

Para iniciar el 10 de febrero de 1920 un curso de vuelo elemental en esta Escuela de Los Alcázares, son convocados unos dieciocho alumnos que permanecerán hasta marzo de 1921.

Aquellos biplanos Curtiss con armadura de madera forrada de tela, de los comienzos del aeródromo, rotos y reparados una y otra vez en el pequeño taller de motores situado en el edificio alargado con paso directo al hangar, se encontraban ya inservibles. (La chatarra que de ellos quedaba en 1921 la vio un veterano, incorporado entonces, recogida precisamente dentro de los magníficos embalajes en que habían llegado los seis hidros en 1915.) Con algunos aeroplanos Caudron G.3 y Avro 504 K se consigue lo poco posible: dar el título a ocho pilotos elementales. El material resultó escaso; para finales de 1921 ningún Caudron quedaba ya, y Avro tan sólo uno.

El Jefe de esta Escuela Elemental fue el Cap. J. González Camó. Profesores: Cap. Valencia (muerto al poco tiempo en accidente de aviación), Cap. White y el francés M. Michel Sáinz.

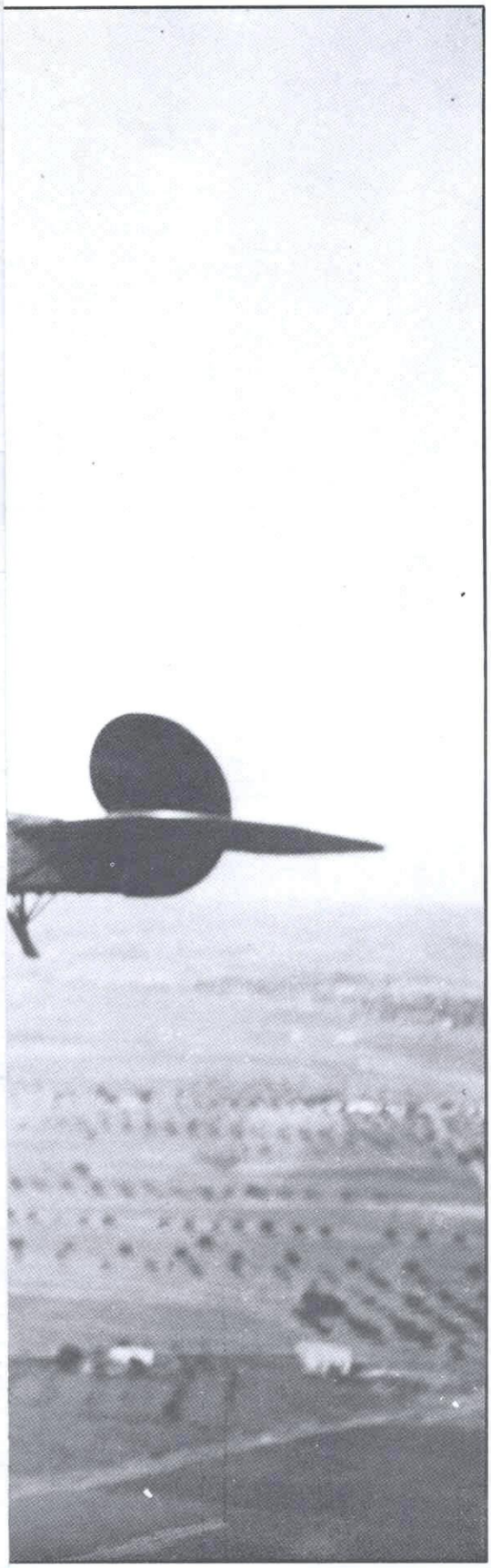
Al fin se adquieren nuevos hidros FBA, Macchi y Savoia. (Parece que también hubo un Ansaldo y uno o dos Martinsyde; ciertamente un ejemplar de éstos llegó hasta 1929-30.)

1921-1936. ESCUELA DE COMBATE Y BOMBARDEO AEREOS

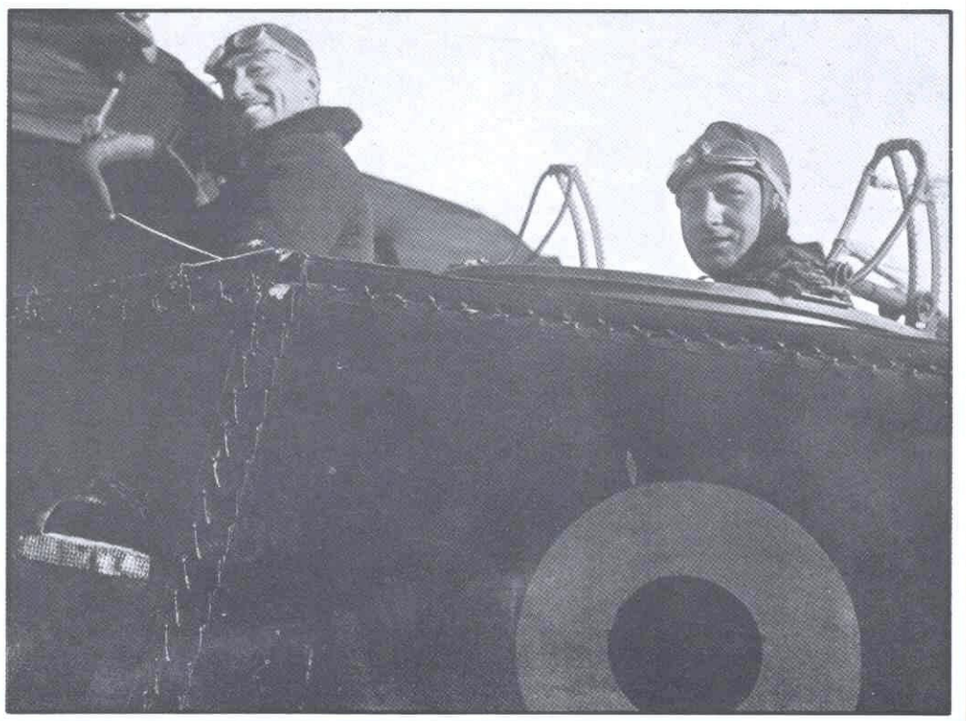
Esta es la gran época del aeródromo de Los Alcázares.

Ya al comienzo de los años veinte se levantan los grandes hangares de hidros y terrestres, el gigantesco barracón de talleres que ocupó lo que hoy es Plaza de Armas, el Pabellón de Oficiales y otros edificios importantes. (Cfr. Planos de edificios.)

Con enorme satisfación hice un hallazgo de biblioteca: un documento de 19 páginas en cuarto, sin fecha exacta pero allí mismo se expresa que está redactado al poco tiempo de iniciarse la E. de Combate y Bombardeo Aéreos. Sin duda fue ésta su primera denominación, aunque en principio se la llamó E. de Ametralladores y Bombarderos, y posteriormente recibió el nombre de E. de Tiro y Bombardeo Aéreos.



El Capitán Warleta y el A.N. Cano Manuel en Los Alcázares, año 1927. (Foto Warleta.)



Por esta joya documental podemos conocer que, a la hora de planificar la ECBA se tuvieron en cuenta las experiencias, programas y textos de otras escuelas similares, una francesa, otra británica, y dos italianas. Como Director Jefe viene el Cmte. A. Kindelán Duany con los profesores Cap. C. Herráiz (Tiro), Cap. A. Arias-Salgado (Bombardeo), Tte. F. Bustamente (Tiro), Tte. francés M. de Foache (Armamento). Sólo éstos son mencionados en los comienzos de la ECBA. Entre 1922 y 1924 otros profesores se incorporarán al cuadro docente.

Por fortuna nos proporciona el mencionado escrito una precisa relación del material volante de esta Escuela: "Tres aeroplanos De Havilland Escuela para remolcar blancos de tiro; siete aeroplanos Bristol equipados para tiro y bombardeo; diez aeroplanos de caza Spad; dos hidroaeroplanos FBA; tres hidroaeroplanos Macchi de reconocimiento; ocho hidroaeroplanos Macchi de caza y dos hidroaeroplanos Savoia". (Treinta y cinco aparatos, en aquellos iniciales años veinte de esplendor de Los Alcázares. Ante este elevado número no olvidemos que se rompían frecuentemente estos ingenios aéreos; la decena de peligrosos Spad desapreció pronto.)

Diverso material de servicio marítimo y rodado aparece también inventariado.

Consta por testimonios que también hubo dos o tres Breguet 14 traídos de Africa y que resistieron aquí largo tiempo, así como tres o cuatro antiguos Nieuport de tela. (Seguramente, por una fotografía salvada, se trata de Nieuport-Delage 29.)



S.M. el Rey don Alfonso XIII en Los Alcázares 1923. (Foto CASAU-Cartagena.)

Los ejercicios de combate aéreo se realizaban con tiro a blancos remolcados por un largo cable a otro avión.

En ls isla Perdiguera del Mar Menor, cedida al Ramo de la Guerra por el Conde de Romanones, se colocaban blancos de bombardeo aéreo con fuego real, existiendo observatorios blindados para advertir la precisión de tiro. Las prácticas en el mar contra objetivos lacustres sobre boyas, como lo fue una pirámide de lona blanca sustentada por cuatro flotadores de corcho, se realizaban con bombas de yeso. También se efectuaron simulacones de avituallamiento con bombas de cartón rellenas de provisiones.

Previamente habían realizado los alumnos ejercicios de bombardeo de gabinete. En el piso superior del edificio de actual Jefatura se colocaba el observador-bombardero provisto de visor y cronómetro al borde de una trampilla por la que aparecía en la planta baja del inmueble la cinta sin fin, una lona móvil que simulaba la velocidad del avión sobre el terreno. Detenidamente lo explica el documento hallado. Conocida es la curiosa fotografía de Gomá.

Se practicó con ametralladora Darne sobre todo y en diversas modalidades de tiro contra blancos en movimiento por el mar, arrastrados por un deslizador dotado de motor de avión con su hélice que alcazaba las 50 millas hora. (Hubo dos hidrodeslizadores Lambert.)

Todo ello bajo el mando y dirección de Kindelán en un principio, perfectamente sincronizado con el plan de conferencias teóricas y estudio



El Comandante Gonzalo de Victoria, Jefe de la Base en el año 1922, explica los pormenores de la misma a S.M. Alfonso XIII. (Foto CASAU-Cartagena.)



intenso que integraban un gran programa para cada una de las especialidades, muy especificado en el citado cuadernillo.

Por otra parte, seguía funcionando también la enseñanza de vuelo en hidros. En cuanto a cursos de observadores de aeroplano, desde 1922 todas las promociones pasaron por Los Alcázares.

La actividad aérea era intensa para aquellos tiempos de tantas contingencias en el vuelo. Respecto al personal civil de los talleres, no era muy numeroso hasta llegar los años treinta en que llegaría a rebasar el centenar.



En septiembre de 1923 la Escuela de Combate y Bombardeo Aéreos recibe con gran honor la visita que efectúa S.M. el Rey, don Alfonso XIII. Afortunadamente podemos conocer algunos momentos del Rey en el campo de vuelo y embarcando en la zona de aeródromo marítimo por un fotógrafo civil de Cartagena que tuvo acceso al aeródromo y pudo registrarlos en su cámara. El Jefe entonces, sucesor de Kindelán, era el Cte. L. Gonzalo Victoria, quien es relevado en noviembre de 1923 por el Cte. J.M. Aymat Mareca que ostentó aquí un largo mandato, hasta el otoño de 1926. (Se recuerda que gustaba Aymat de volar el De Havilland Escuela.)

Tras el Cte. Aymat toma el mando S.A.R. el Infante A. de Orleáns y Borbón, Cte. Jefe de Grupo y pronto Jefe de Escuadra. (El, pilotando un Farman, había conseguido llegar desde Madrid a Los Alcázares en 1915.)

Es el Cte. R. Llorente Sola quien sucede al Infante de Orleáns en noviembre de 1927, con mandato también de aproximadamente un año. Se acrecienta desde ese tiempo la actividad aérea con las promociones de Oficiales Aviadores y se inicia lo que sería el Grupo de Hidros de la Península.

A continuación manda el Aeródromo y Escuela el Cte. R. Franco Bahamonde, conocido ya anteriormente aquí, cuando el Cap. Franco hacía su curso de hidros. Ahora llega como Jefe y aviador famoso en el mundo entero después del vuelo transatlántico en el *Plus Ultra* que aquí estuvo al venir de Italia, de los talleres de la Dornier en Pisa, antes de ir a Melilla para efectuar las pruebas finales y preparar los requisitos últimos inmediatos al momento culminante de partir desde Palos de Moguer.

A esta gran época de los años veinte, completada con la ampliación que se hizo hacia el Norte en tiempo de la República, pertenecen casi todos los edificios que tenemos la fortuna de conservar en pie sin modificaciones exteriores.

¿Y qué fue de aquellos aparatos anteriormente mencionados?

Parece que el De Havilland Escuela, lento ("la tartana" lo llamaban), duró bastante tiempo; aquí permaneció hasta finales de los veinte. El Bristol F.2B, también desde 1921 en este aeródromo, resultó magnífico aparato y, reparando unos con otros, llegaron hasta 1932. En cambio, el Spad, como quedó apuntado, poco duró, causando frecuentes accidentes en el curso de caza de 1922.

En cuanto a hidros, los dos (¿o tres?) FBA H, a pesar de su brusquedad de maniobra por el centro de gravedad, cubrieron buena parte de los años veinte. Los Macchi, de caza y reconocimiento, son dos o tres los que se recuerdan, quedando sólo uno de caza a finales de 1922, de los once Macchi en total que refiere el documento... No se descarta la posibilidad de que algunos fueran transferidos a la Aeronáutica Naval. Savoia, aunque sólo dos aparecen al principio, hubo cuatro o cinco unos años después (¿S.16 bis y ter?)

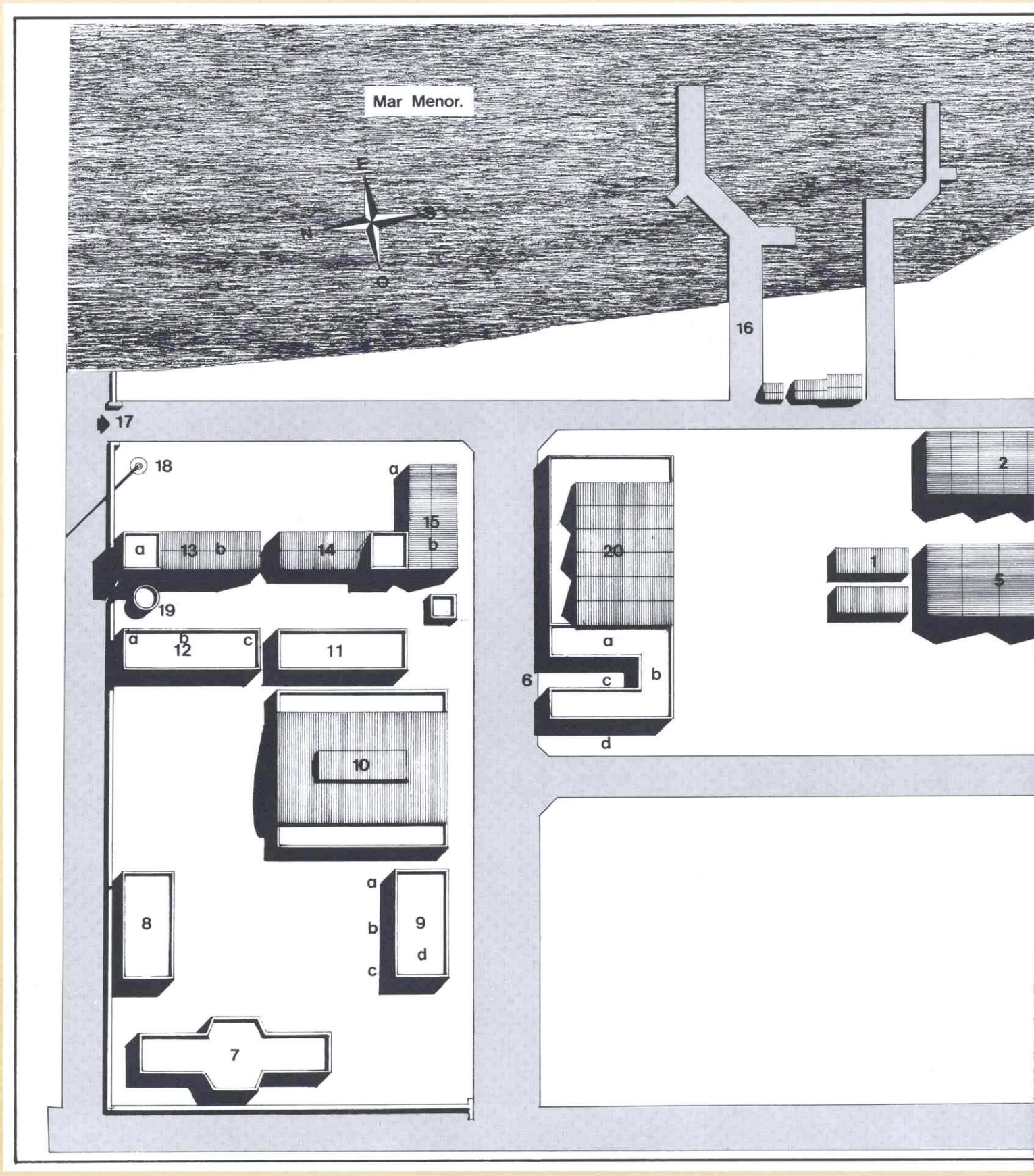
La Escuela contó con dos profesores extranjeros, también de hidroplanos: el italiano Garnieri y el ruso Marchenko.

El gran protagonista entre los hidroaviones más modernos, desde mediados los años veinte hasta la Guerra, fue el Dornier Wal en sus diversas versiones con diferentes motores.

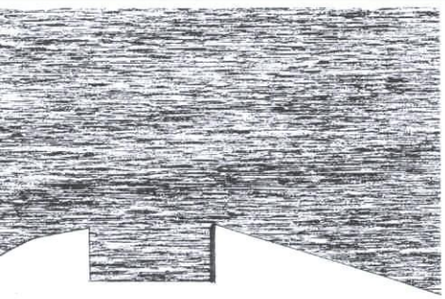
Un célebre hodroavión de esta marca alemana, fabricado en Cádiz, ejemplar único en España, que en Los Alcázares permaneció destinado prácticamente durante toda su efímera existencia desde 1928 hasta que se destrozó en 1932 al alcanzar apenas el mar con poco fondo, fue el *Numancia*, aquel Dornier Superwal enorme, con sus cuatro poderosos motores, parecido a

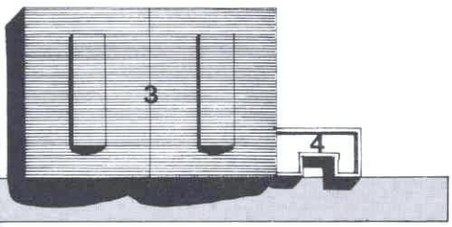
1920-1925

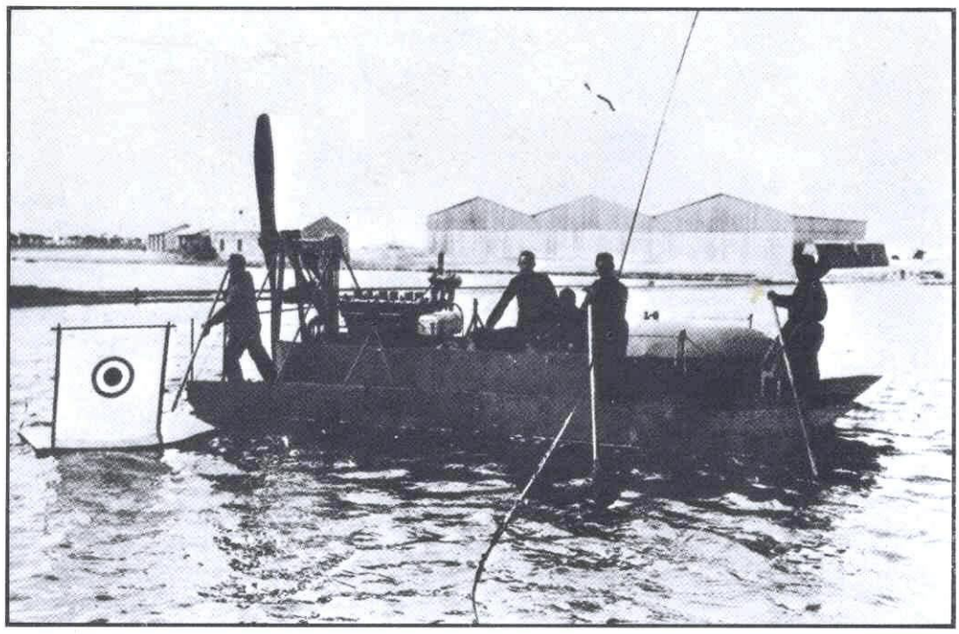
1. Cobertizos de lona (desaparecidos en 1925).
2. Barracones de madera (desmontados en 1934-35) (Caudron, Avro).
3. Hangar doble de hidros. (FBA, Macchi, Savoia.)
4. Pequeño edificio subsidiario. (Cartografía hidros y armeros.)
5. Hangar doble de aviones terrestres. (De Havilland Escuela, Bristol.)
6. a) Grupo electrógeno (dos Ruston), b) Central telefónica, c) Cocina (byc, hoy pequeño taller), d) Automóviles (después, ya cerrado, Sala de armas; actual Biblioteca y E. Regimentales.)
7. Pabellón de Oficiales.
8. Alojamiento Tropa (de Ingenieros). Compañía de Servicios Generales. (Hoy, Soldados Aspiratnes.)
9. a) Botiquín, b) Biblioteca, c) Pabellón Suboficiales, d) Oficinas. (Hoy, Soldados Aspirantes.)
10. Talleres. (Hoy Plaza de Armas.)
11. Bombardeo de gabinete.
12. a-b) Botiquín, c) Comedor, d) Cartografía y Fotografía (segunda planta.)
13. a) Radio (Desaparecida 2.ª planta en el extremo.) b) Intendencia y almacenes.
14. Jefatura y Oficinas. (Actualmente, ambos edificios, Aulas.)
15. a) 2.° de Automóviles, b) Cantina. (Hoy, Hogar del Aspirante.)



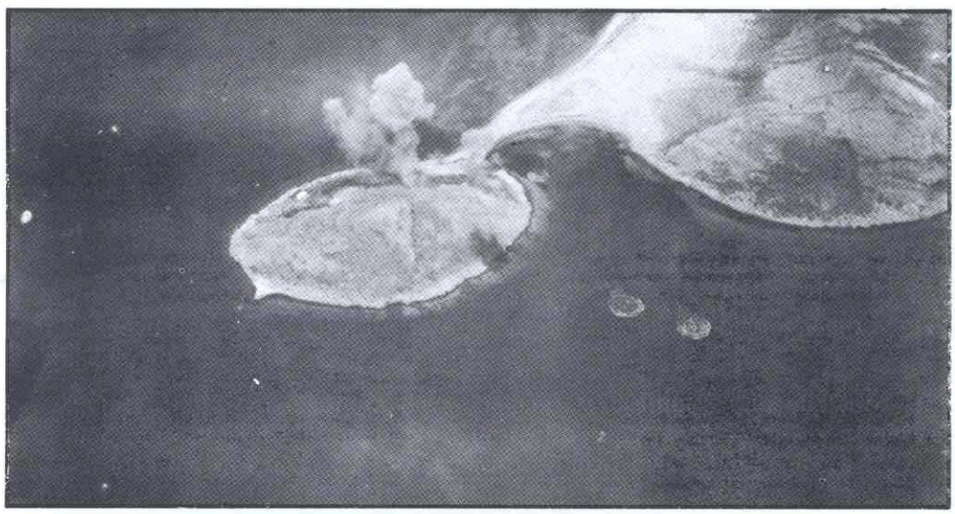
16. Espigón y 2.° muelle.
17. Entrada principal.
18. Poste de tubo, antena de radio.
19. Depósito de agua.
20. Escuela de Tiro y Bombardeo Aéreo.





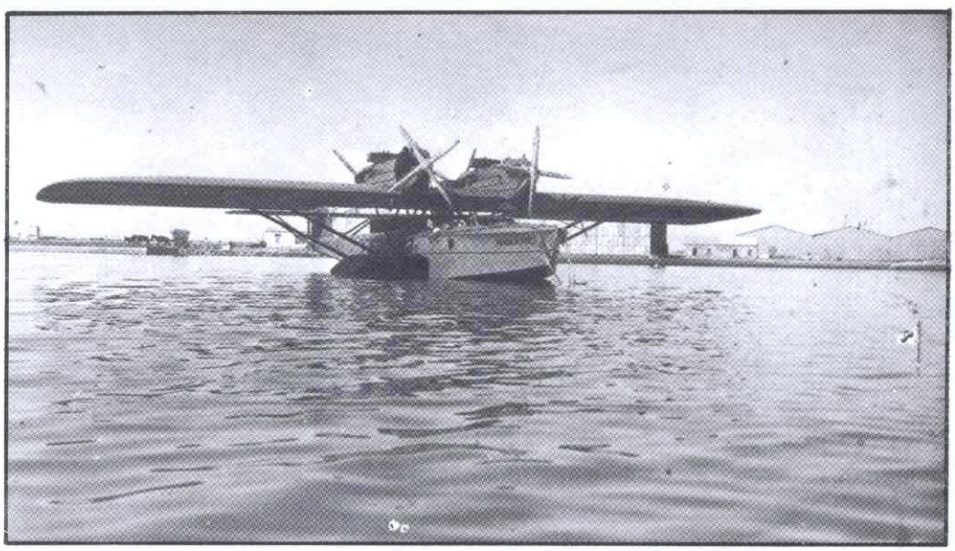


Blanco de tiro aeronaval "LAMBERT" de la Escuela de Tiro y Bombardeo Aéreos.



Ejercicios de Bombardeo sobre la Isla Perdiguera en el Mar Menor. Años 30.

El Dornier Super Wal NUMANCIA resultó ser un hidroavión de pobres características pese a su diseño y motorización.



La Escuela de Tiro y Bombardeo Aéreos de Los Alcázares alcanzó un elevado grado de popularidad entre los habitantes de la región.



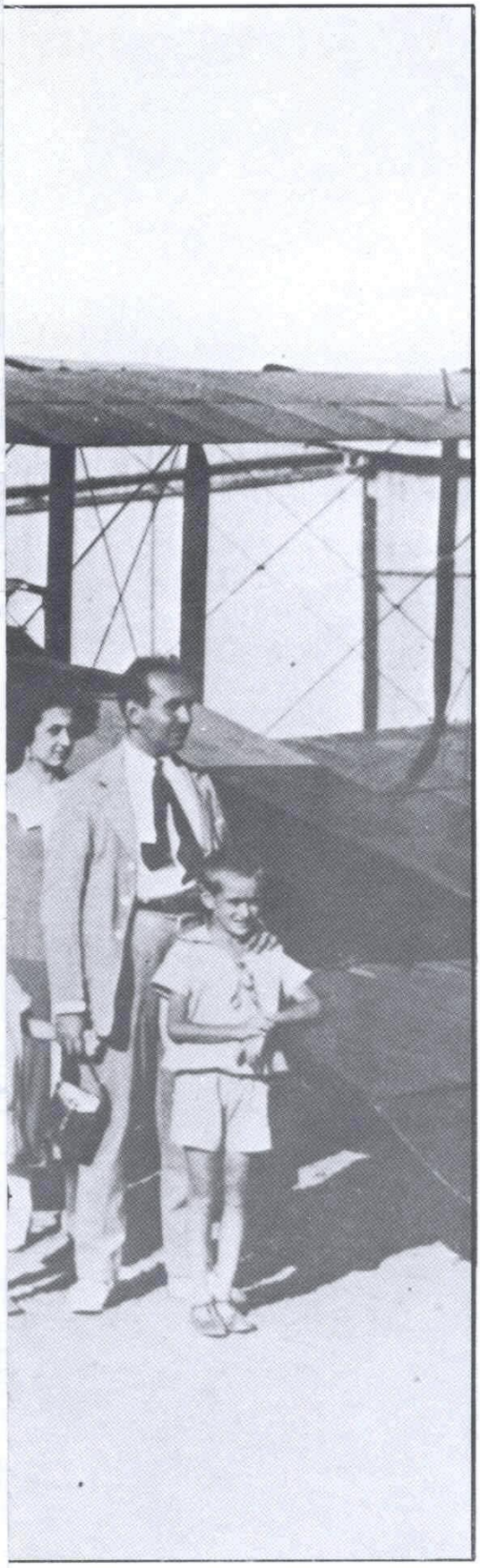
un barco volador, con el que R. Franco, Gallarza, Ruiz de Alda y Rada como mecánico, habían proyectado un vuelo alrededor del mundo; pero aquel aparatoso ingenio resultó para ese fin un armatoste. Y aquí se quedó, volándolo frecuentemente el Jefe, Cte. Franco.

La tenacidad puesta en todo cuanto se proponía, avivada por el grato recuerdo del ligero bimotor *Plus Ultra,* el Dornier Wal que había hecho posible la hazaña de 1926, hizo que en julio de 1929, al terminar Franco aquí su Jefatura, partiendo en esta ocasión de Los Alcázares, intentara de nuevo con un Wal lo que no pudo ni siquiera iniciarse con el *Numancia* el año anterior, el viaje dando la vuelta al mundo.

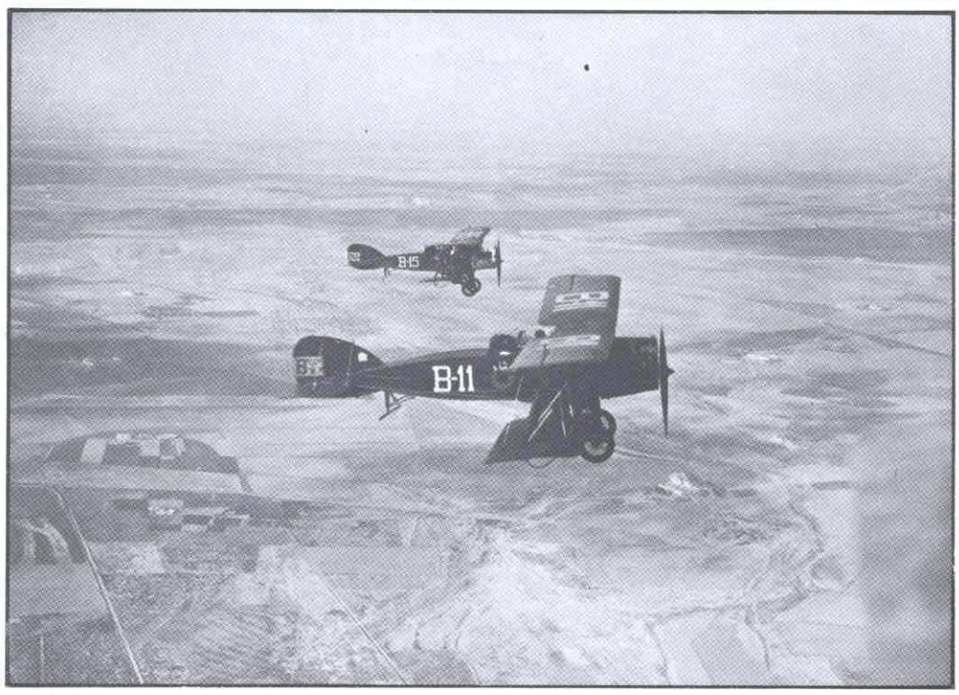
Aquel 21 de julio, en el espigón, hoy solitario y silencioso su entorno, se despedían del General Sanjurjo con alborozo y ruido de motores los aviadores Franco, Gallarza, Ruiz de Alda y el mecánico Madariaga. La noche anterior se había aprovechado para realizar en los talleres, a puerta cerrada, el famoso cambio de matrículas de los Dornier Wal 15 y 16, de forma que, en vez de utilizar el obligado hidroavión nuevo construido en España, Franco consiguió despegar con el de fabricación italiana destinado en Los Alcázares, que le inspiraba mayor confianza.

Este vuelo, como es sabido, se malogró en la primera etapa, rumbo a las Azores, quedando perdidos durante una semana en el Atlántico. (Al final del viejo aeródromo, junto al mar, se conservan los muros de "la casa de Ramón Franco" que ciertamente él utilizó, pero que en realidad fue construída anteriormente como palacete del Infante, si bien don Alfonso, con su estilo peculiar y deportivo prefirió que se le construyera otra residencia artística de maderas nobles no lejos de allí.)

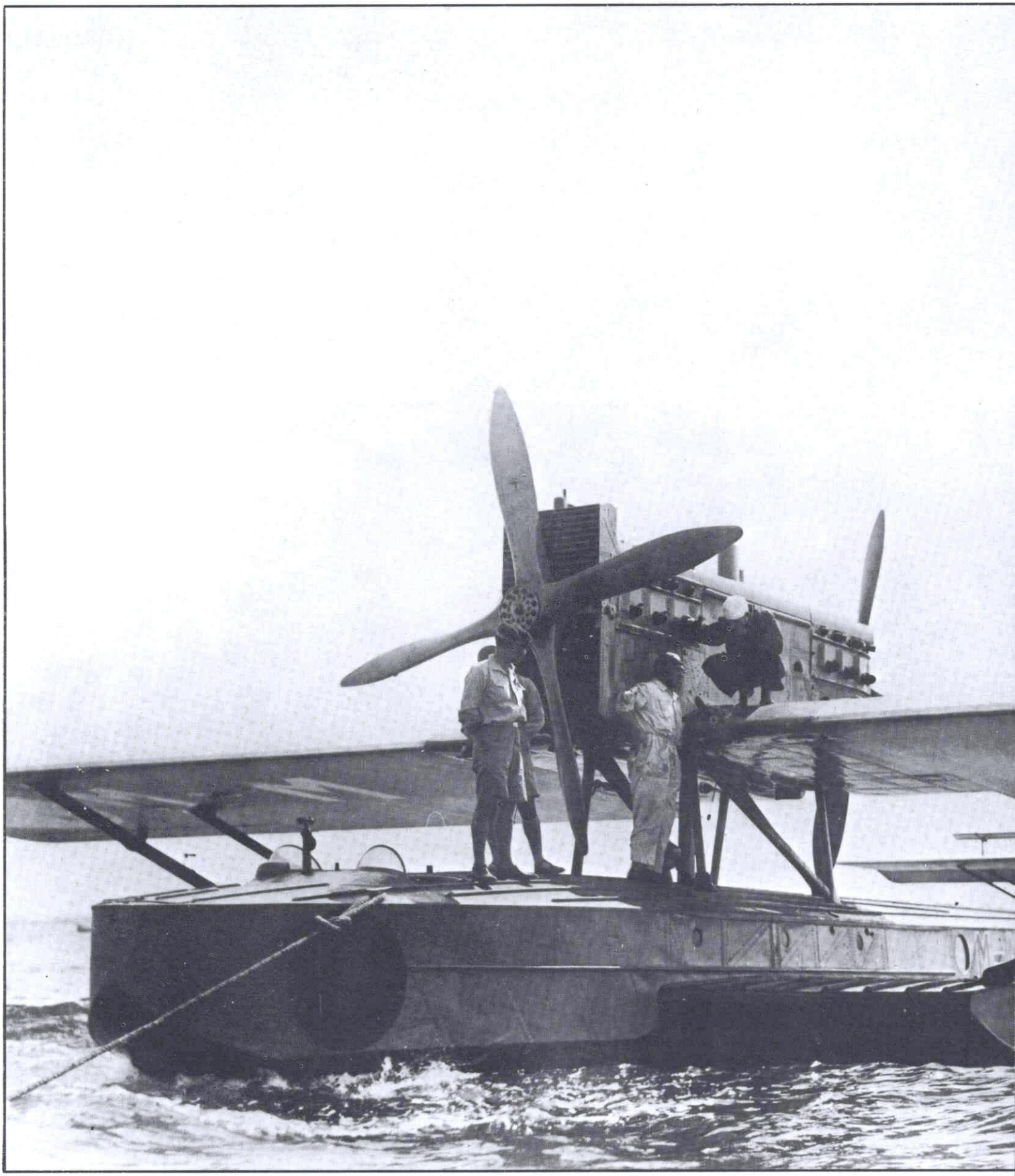
Era el final de aquellos alegres años veinte, de aviación heróica, de vuelos memorables, de euforia como la del Cap. Pardo García, profesor y Jefe del aeródromo terrestre, gran aviador él, que en 1925 había efectuado 602 aterrizajes en un día con su Bristol. Aquel tiempo singular lo fue también para la pequeña población de Los Alcázares de entonces, con gentes de Aviación que iban y venían, con su café cantante, el Café de la Feria, llamado en los años treinta El Aeropopular y, frente al Hotel-Balneario, el elegante Real Club Naútico de maderas barnizadas, adentrado en la mar serena y pequeña, pero arrancado de cuajo por un furioso temporal. Todo ello, en vital contrapunto con los severos programas de estudio y prácticas de aviación en la Escuela de Tiro y Bombardeo Aéreos del aeródromo.

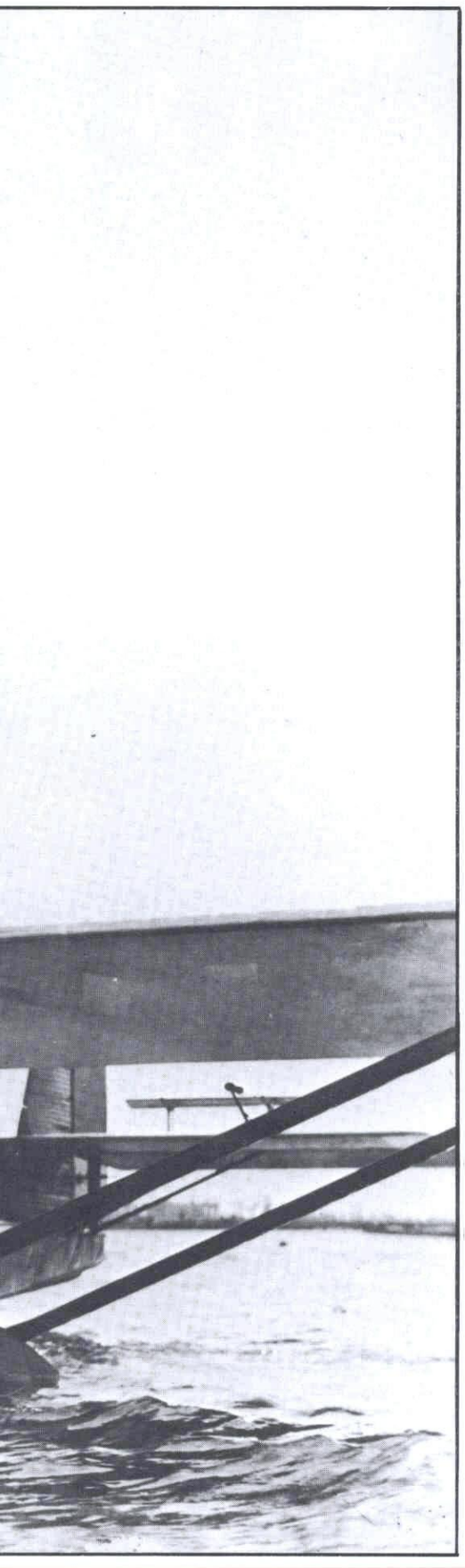


Pareja de BRISTOL F2B en ejercicios de vuelo en formación.



DORNIER WAL con motor Rolls-Royce en las tranquilas aguas del Mar Menor (1923). (Foto CASAU-Cartagena.)







El Comandante Ramón Franco en Los Alcázares en 1929, antes de su segundo vuelo, junto a Gallarza sobre el Atlántico. (Foto CASAU-Cartagena.)

El Cte. F. Díaz Sandino continúa la lista de la epoca grande de Los Alcázares, concluyendo ya la década. Parece que por breve tiempo y con carácter accidental ejerce el mando el citado Prof. Cap. J. Pardo García que hace entrega de la Dirección y Jefatura en marzo de 1930 al Tte. Coronel T. Urgate Fernández.

En el año 1931 las grandes escuelas aéreas militares de España son: E. de Pilotaje, en Alcalá; E. de Clasificación (para transformación en piloto superior), en Guadalajara; E. de Observadores y de Mecánicos, en Cuatro Vientos; y E. de Tiro y Bombardeo Aéreos, en Los Alcázares, ésta bajo el mando del Cte. E. González-Anleo Noriega, quien sucede durante poco más de dos meses al mencionado Tte. Coronel Ugarte.

No era raro ver en el aeródromo aviones militares extranjeros y alguno civil también, autorizados para hacer escala eventual.

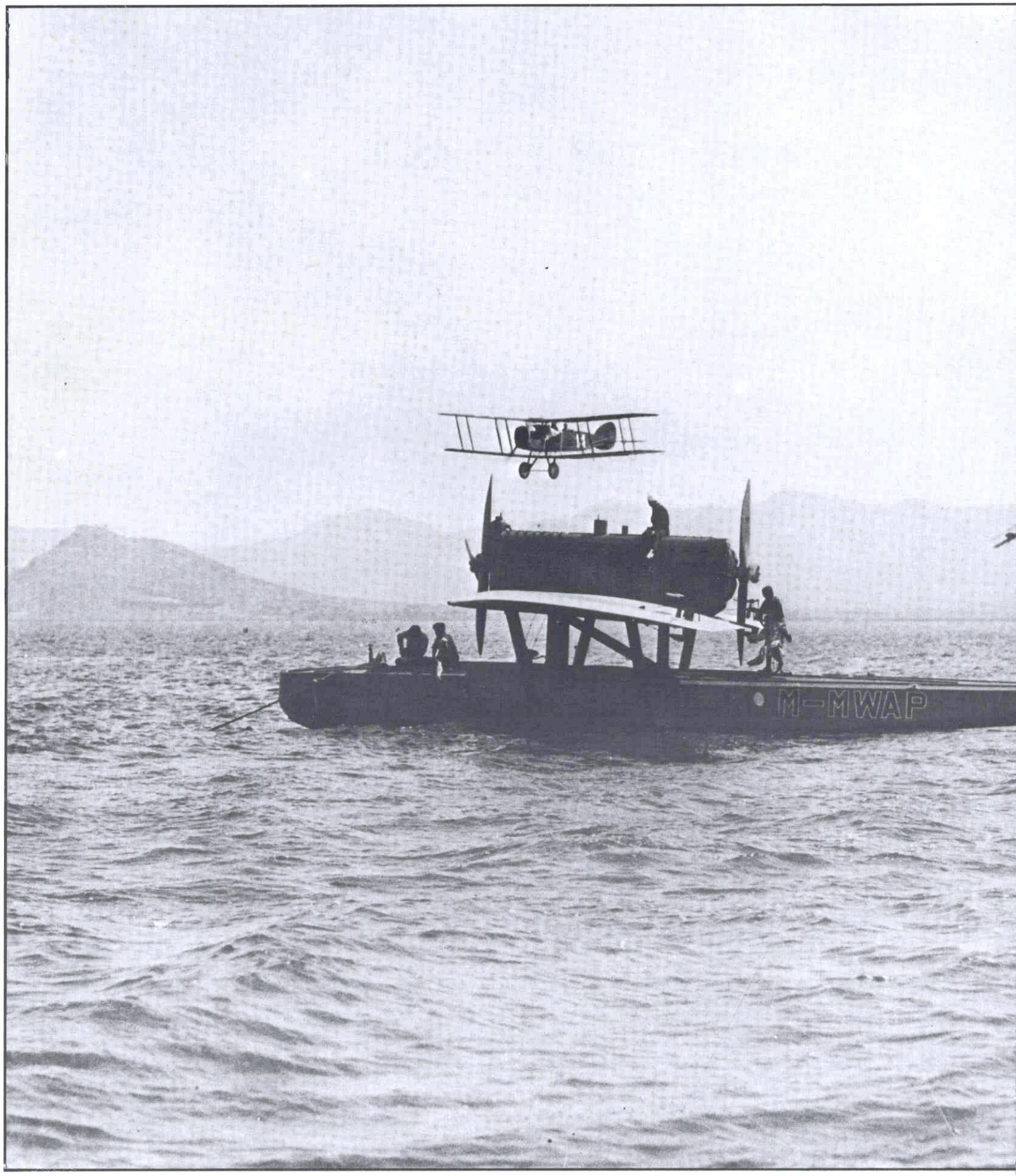
A González-Anleo lo releva en mayo de 1931 como Jefe Principal el Cte. R. Burguete Repáraz, que había sido ya en 1927 2.° Jefe de Escuela y Jefe del aeródromo marítimo. Dos años justos se prolonga el mando de Burguete. Hidalgo de Cisneros explica en sus memorias ("Cambio de Rumbo") que el Cte. Burguete "imprimió en Los Alcázares un fuerte ambiente republicano".

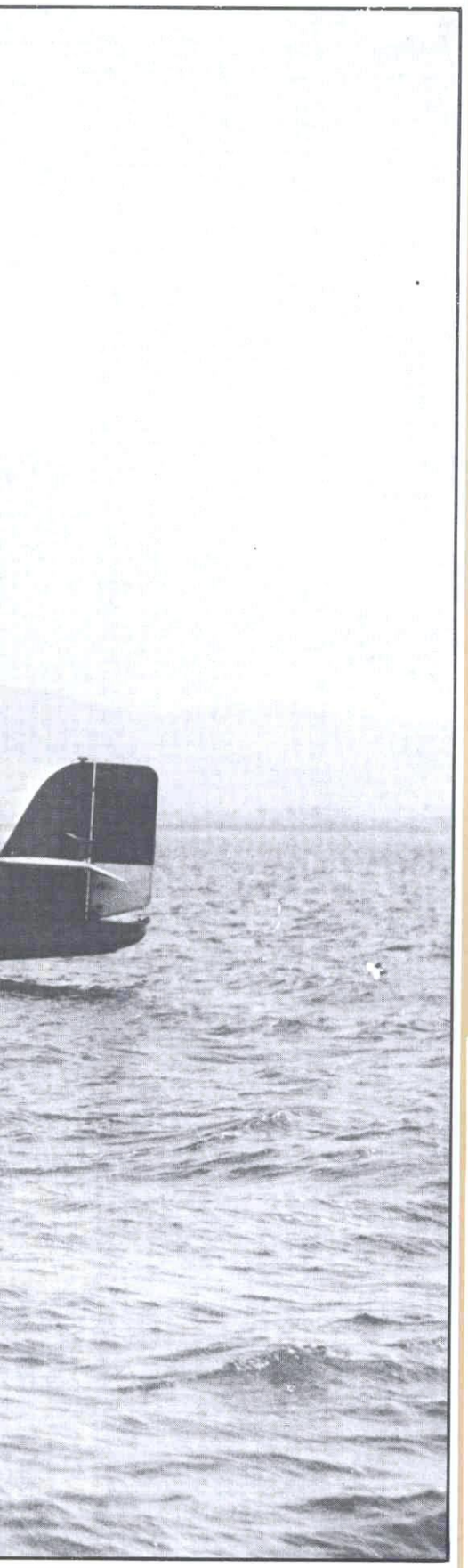
Le sucede como Jefe accidental el prestigioso Profesor Cap. Y. Warleta de la Quintana, inventor de un visor de bombardeo que era reglamentario en el Servicio. Burguete fallece pronto en Madrid a consecuencia de unas heridas sufridas en Africa de las que nunca quedó restablecido. Se obtiene del Gobierno, en homenaje suyo, la nueva denominación del aeródromo de Los Alcázares: Aeródromo Burguete. Inmediatamente se levantó un monumento a su memoria; monumento que permaneció hasta después de la Guerra y que estaba emplazado frente al Pabellón de Oficiales, en el centro de los jardines. Hoy quedan las pérgolas de adorno en ambos lados.

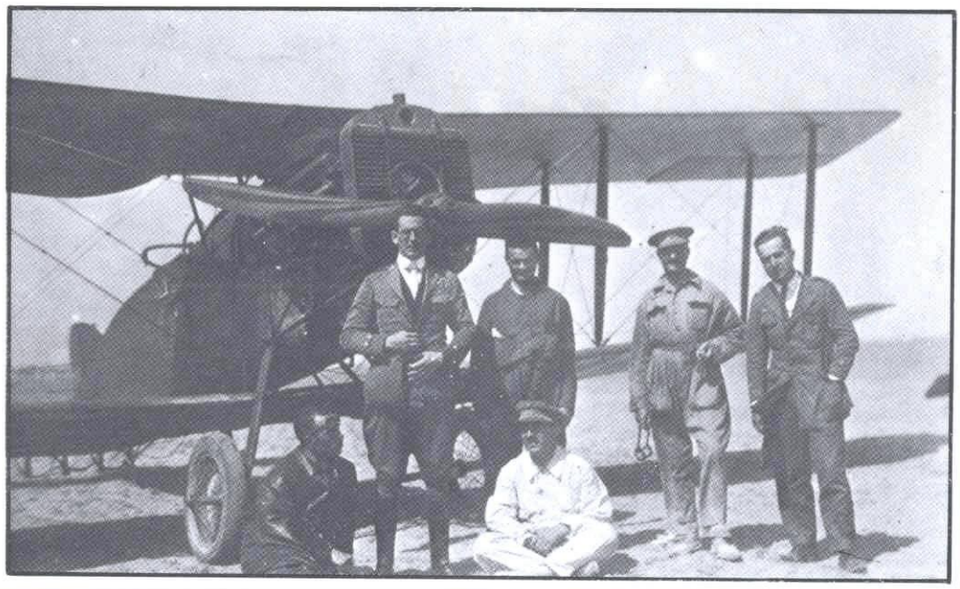
En diciembre de 1933 toma el mando el Cte. J. Ortiz Muñoz, que había sido Cap. Profesor de hidros entre 1925-26. Se procede a la ampliación de la Escuela derribando la valla Norte y construyéndose importantes edificios: Hospital-Botiquín, Estación Radiotelegráfica con sus dos grandes torres metálicas, Comedor y nuevo Cuerpo de Guardia. La entrada principal, en vez de dar a la carretera como la anterior, queda ahora en la nueva valla desplazada al Norte. Los torreones, dotados de reflectores procedentes del buque *Pelayo,* protegen y adornan las esquinas.

En 1934, con hidraoaviones de Los Alcázares y Atalayón, R. Franco emprende una vuelta a España como Jefe del Grupo de Hidroaviones núm. 6.

Un Bristol F2B sobrevuela a un Dornier Wal. El nivel de entrenamiento de las tripulaciones alcanzó cotas estimables en la década de los veinte.





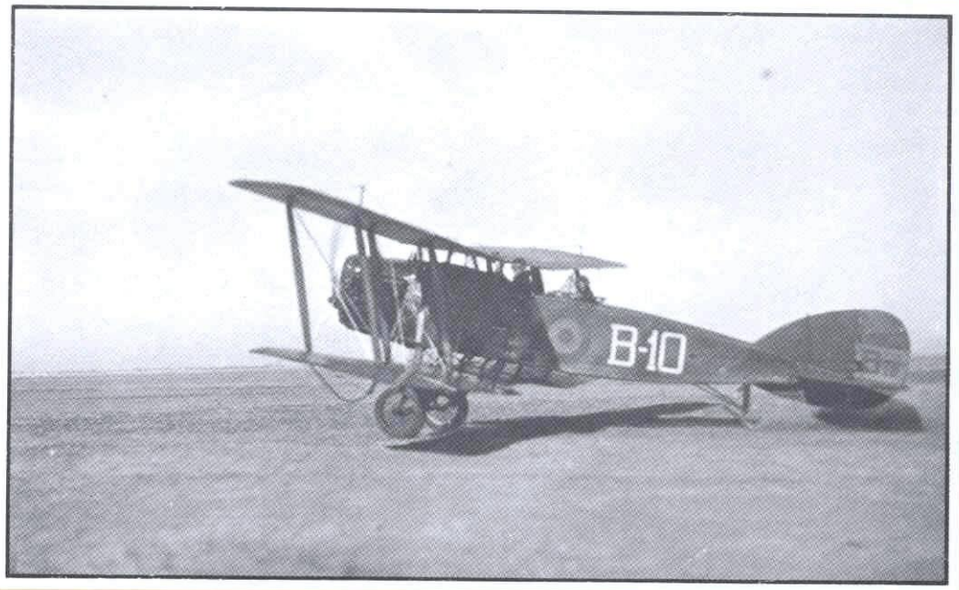


Pilotos y mecánicos delante de un BRISTOL. Obsérvese la variedad de uniformes de la época.

En enero de 1935 el sucesor de Ortiz es el Cte. R. Llorente Sola. En su mandato, febrero de ese año, se publica la Organización del Arma de Aviación. Ahí destaca nuestra Escuela y Aeródromo en dos apartados: en el de Servicios de Instrucción y Tropas de los Servicios, y en el de Servicio de Material. El primero lo integran Cuatro Vientos, Alcalá y Los Alcázares, que aparece con su Escuela de Tiro y Bombardeo Aéreos; Escuadrilla Y-2; Grupo de Hidros núm. 6; dos Escuadrillas de Dornier Wal y la Unidad de Servicios. En el apartado de Material se inscriben los Talleres de Los Alcázares como Parque Regional del Sureste.

En marzo de 1936 vuelve para ocupar la Jefatura el Cte. Ortiz, que es a quien sorprende el Alzamiento mandando la Escuela y Aeródromo Burguete, de Los Alcázares. (En esa fecha, digámoslo como dato curioso, aquel White que volara por primera vez aquí en el año quince es el Jefe del aeródromo de Logroño, mi ciudad natal.)

El Bristol F2B era un excelente avión con las necesarias características de robustez y seguridad para las misiones de enseñanza.



El Dornier Wal, un clásico en la Aviación española, permaneció en servicio hasta los años 50. En esta foto sobrevuelan la costa de Cartagena.



EL AERODROMO BURGUETE EN JULIO DE 1936

Estalla el Alzamiento. La Escuela de Tiro y Bombardeo Aéreos y Aeródromo Burguete con su Jefe Cte. Ortiz optan por permanecer fieles al Gobierno de la República.

En aquellas horas confusas que conocieron los españoles de 1936 se presenta un agravante de tensión para Los Alcázares: en el cercano aeródromo de San Javier, nuevo pero dotado ya como éste de aviones e hidros, se considera que la fidelidad está en ponerse resueltamente de parte del Alzamiento surgido.

El tiempo, las horas, constituían un factor decisivo en aquellos momentos de grave determinación de un aeródromo enfrentado al otro. Los Mandos de San Javier con sus Oficiales marinos (pilotos y observadores) esperan una orden desde Valencia que no acaba de llegar. El Jefe de Los Alcázares recibe contestación afirmativa de Madrid para actuar.

El Cte. Ortiz personalmente se pone al frente de sus Fuerzas y, dando un rodeo por Torre Saavedra para evitar en la noche los reflectores del aeródromo de San Javier, se realiza una operación en la que intervienen Tropas y Aviación, impidiendo ésta que los aparatos de la A. Naval puedan despegar. Todo intento de la Oficialidad es inútil; el asalto había sido perfectamente preparado y el Cuerpo Auxiliar y la Marinería de San Javier se encontraban alertados para ponerse inmediatamente de parte de los atacantes. Sin derramamiento de sangre son trasladados a Los Alcázares los detenidos con el máximo respeto. El comportamiento del Cte. Ortiz fue tal que le libró de la pena máxima en el proceso judicial cuando regresó del extranjero varios años después de la Guerra.

Con esta acción de Los Alcázares quedó determinada la posición al lado gubernamental de toda la fuerza aérea del Sureste.

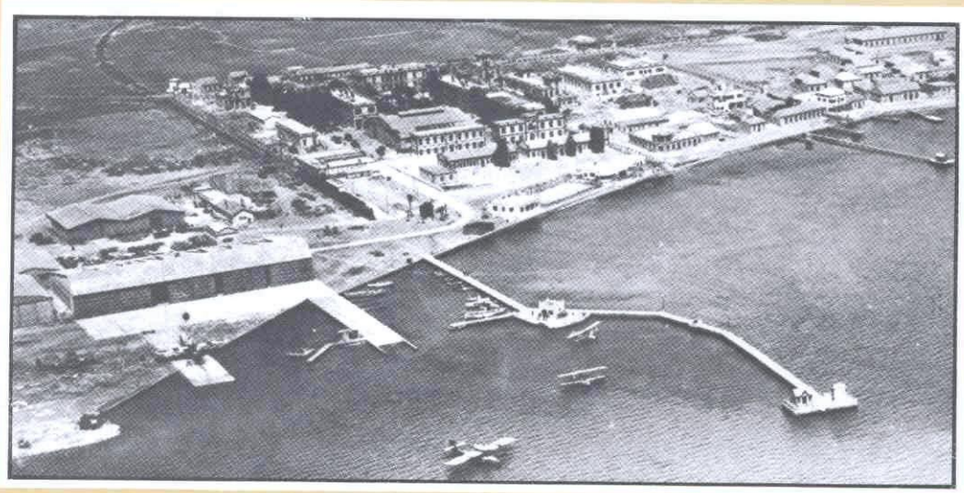
El material de aviación del aeródromo lo integraban, por parte del terrestre, la Escuadrilla Y-2, con media docena de aparatos De Havilland DH.9; una decena de E.30 (en la primavera de 1936 había tres o cuatro, pero se trajeron en junio dos tandas de tres aviones); cuatro o cinco Breguet XIX; otros tantos Nieuport 52 y uno o dos R.3.

En el aeródromo marítimo, el Grupo de Hidros núm. 6, con dos Escuadrillas de Dornier Wal, aunque solamente se encontraría en servicio alguno que otro de los hidroaviones, los de motores Hispano, por hallarse en esas fechas los dotados de motores Lorraine a la espera de la reparación en la reductora que iba a realizar la casa fabricante Elizalde. Faltaban varios que en junio habían sido trasladados a Pollensa.

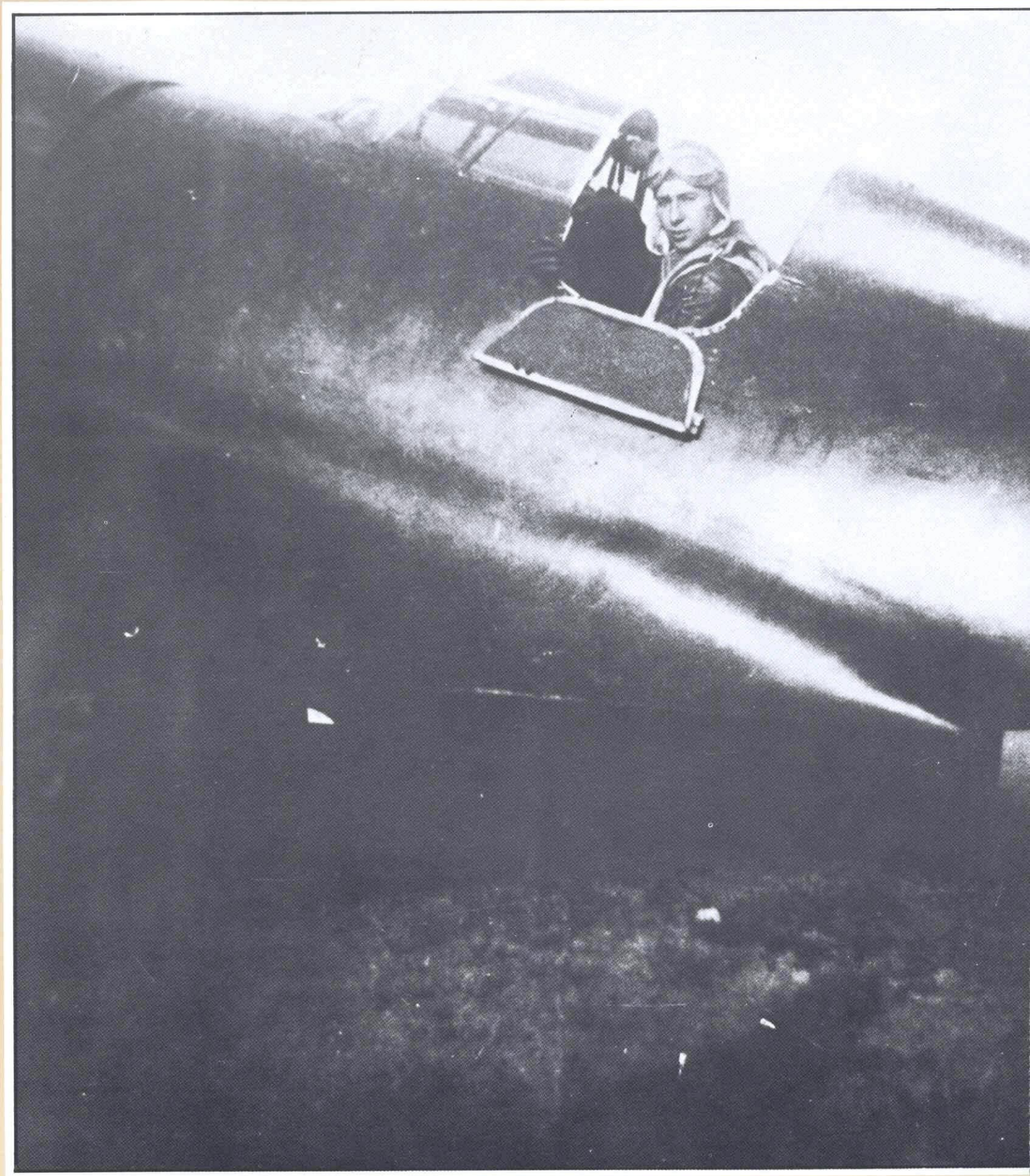
El material aéreo del aeródromo de San Javier aportaba a la causa apoyada por Los Alcázares una veintena de aparatos entre Martinsyde, Savoia, Dornier Wal y Vickers.



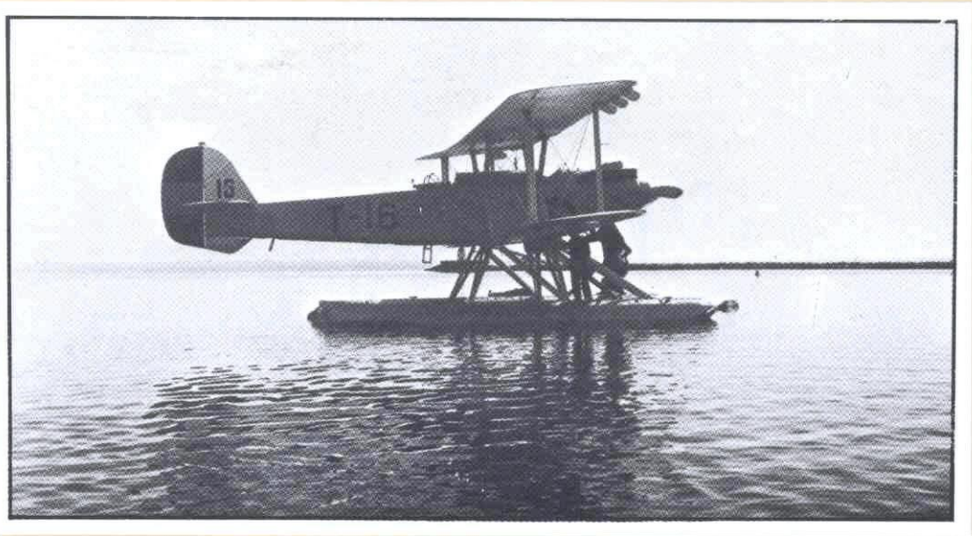
Base Aeronaval de Los Alcázares en el año 1937.



Polikarpov 1-16 Rata, en el Aeródromo del Carmolí año 1937.







Hidroavión torpedero VICKERS VILDEBEEST en la cercana Base Aeronaval de San Javier, de la Aeronáutica Naval. 1936.

Al percibirse pronto que la guerra iba a ser larga y tremanda, ambos bandos, como es sabido, compraron material extranjero, y el Aeródromo Burguete resultaba pequeño para los veloces aviones de moderna fabricación soviética: el biplano de caza llamado "Chato", Polikarpov I 15; el "Mosca" (o "Rata"), monoplano de caza Polikarpov I 16; el caza-bombardero "Natacha", monomotor y biplano Polikarpov R-Z y el bombardero bimotor de ala media "Katiuska", Tupolev SB. 2.

Este material ruso empieza a llegar a finales de octubre de 1936. Traído en barco hasta Cartagena, el primer contingente de estos aviones desmontados era trasladado aquí en tren. Un ramal de ferrocarril se construyó para acceder hasta el mismo centro de las instalaciones y por ello hubo que desmontar aquel hangar de madera de los primeros tiempos, que se utilizaba ya como simple almacén. El muelle de descarga permanece todavía.

"El montaje de los aparatos se hizo en Los Alcázares (...) Los treinta primeros aviones fueron montados en un tiempo verdaderamente récord", escribe en sus memorias ("Cambio de Rumbo") Hidalgo de Cisneros.

Para este moderno material se prepara con toda celeridad, en prolongación hacia el Sur, un campo de aterrizaje cuatro veces mayor que el primitivo, unidos los dos por una pista. El nuevo se extiende hasta el Oeste del cerro El Carmolí, en cuya falda rocosa se perforan amplias galerías para depósitos de munciones.

Con los nuevos aviones vienen técnicos e instrucotres rusos, y se establece una Escuela de Caza.

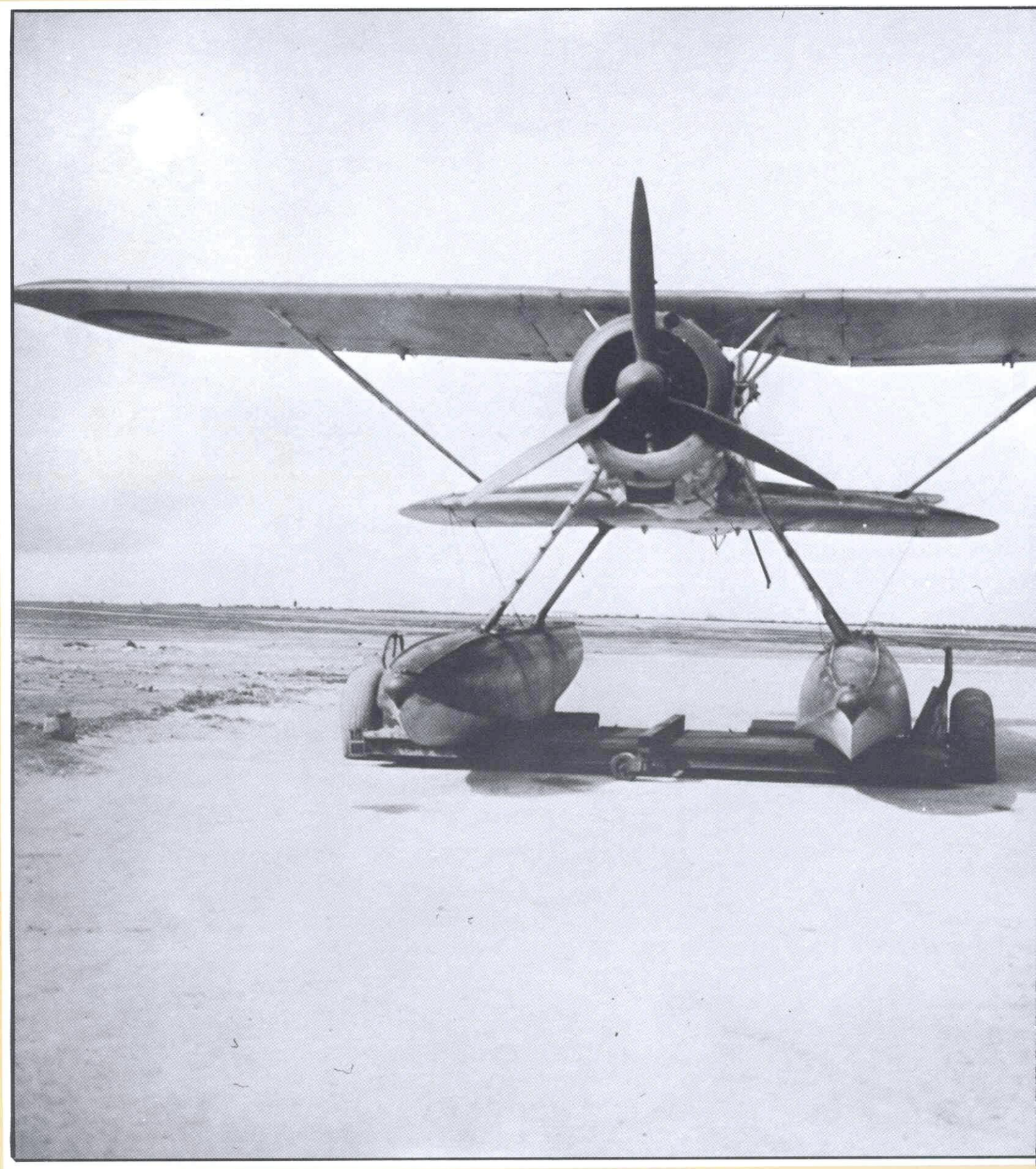
AÑO 1939 Y POSTGUERRA

Al unificarse el arma aérea en un Ejército del Aire, entre los dos aeródromos del Mar Menor, se elige como es natural el más moderno, casi nuevo, el de San Javier, con una planificación más abierta al futuro. En Los Alcázares se desmontan los Talleres (Parque R. del Sureste) que son trasladados a la Maestranza de Albacete, y su espacion quedó desde entonces dedicado a Plaza de Armas.

En marzo de 1941 las instalaciones de la antigua Escuela de Tiro y Bombardeo Aéreos tiene ya nueva misión: acoger a la Academia de Oficiales del Arma de Tropas de Aviación que, procedente de León, se establece en Los Alcázares permaneciendo aquí hasta finalizar el curso 1949-50.

Su función era la transformación en militares de profesión dentro del nuevo Ejército del Aire, de los Oficiales Provisionales procedentes de la Guerra. La denominación posterior de este Centro fue Academia Especial del Arma de Tropas de Aviación. A ella se incorporan en 1947 los Orficiales de Intendencia, de forma que recibe al fin el nombre de Academia del Arma de Tropas de Aviación e Intendencia del Aire.

Heinkel 114 del 52 grupo de Hidros en la Base de Los Alcázares de 1944 a 1951. Un hidroavión de este tipo estuvo destacado en el Crucero Miguel de Cervantes en los años cincuenta.



1944. LOS ALCAZARES, BASE DEL 52 GRUPO DE HIDROS

Simultáneamente con la Academia del Arma de Tropas de Aviación, desde finales de julio de 1944, vuelve la actividad aeronáutica a Los Alcázares con hidroaviones: el 52 Grupo de Hidros. Compuesto inicialmente por una docena de aparatos Heinkel He 114, aquí llegaron diez u once hidroaviones.

Esta Unidad realizó vuelos de entrenamiento, reconocimiento, tiro sobre blancos flotantes y en la isla Perdiguera, vuelo nocturno y otras misiones durante su permanencia en la Base de Los Alcázares. Uno de estos hidroaviones prestaba servicio embarcado en el Crucero *Miguel de Cervantes.*



Por los documentos de archivo de esta época sabemos que la denominación oficial era Base Aérea de Los Alcázares (Región Aérea de Levante).

El número de aparatos iba reduciéndose por desgaste, de forma que en 1950 quedaban sólo cinco hidroaviones, y la Academia General del Aire, establecida en San Javier, hubo de ceder al Grupo dos avionetas Bücker Bü 131.

En esta época es desmontado el hangar de hidroaviones más moderno, encontrándose hoy en la Base Aérea de Manises. Nos queda el recuerdo de su emplazamiento y dimensiones en el amplio espacio encementado junto al mar, contiguo al viejo hangar doble de hidros que sigue destacando por su altura sobre todo lo demás.

El hidroavión Heinkel He 114 era sesquiplano, con dos flotadores, biplaza, motor BMW de 800 CV, de nueve cilindros en estrella y hélice tripala.

Los Jefes de esta Unidad aérea, que funcionaba independientemente de la Academia de transformación, fueron los Ctes. Castro Cavero, Hevia Quiñones, Martínez y Martínez, Menéndez, Ruiz Morales, Macías y Leste Cisneros.

En octubre de 1951 es trasladado el 52 Grupo de Hidros a la Base de Pollensa.

Añadamos, por otra parte, que continuaba utilizándose el segundo campo de vuelo construido al comienzo de la Guerra, el aeródromo de El Carmolí, como aeropuerto civil.

La historia aeronáutica del aeródromo militar de Los Alcázares, referida en la forma más sucinta, termina propiamente aquí. No obstante, para completar la panorámica, hacemos a continuación siquiera pura reseña de lo más reciente, rematando su crónica con los pasos en los últimos tiempos.

LA EPOCA RECIENTE

Un año antes de marchar el 52 Grupo de Hidros, viene de El Palmar (Murcia) la Escuela de Suboficiales del Aire, que permanecerá desde finales de 1950 hasta su traslado a Reus en otoño de 1970.

De la intensa actividad docente y prácticas desarrolladas queda amplio reflejo en el Estado Demostrativo o Memoria que obra en el Archivo.

En abril de 1969, coincidiendo con el último año de estancia aquí de la Escuela de Suboficiales, es trasladada de Reus a Los Alcázares la Escuela Elemental de Pilotos de Complemento (Aspirantes al Servicio en Vuelo), realizando sus prácticas en el aeródromo de El Carmolí con avionetas Bücker de la Academia General del Aire. De ella depende desde entonces, como Destacamento, el histórico Aeródromo de Los Alcázares.

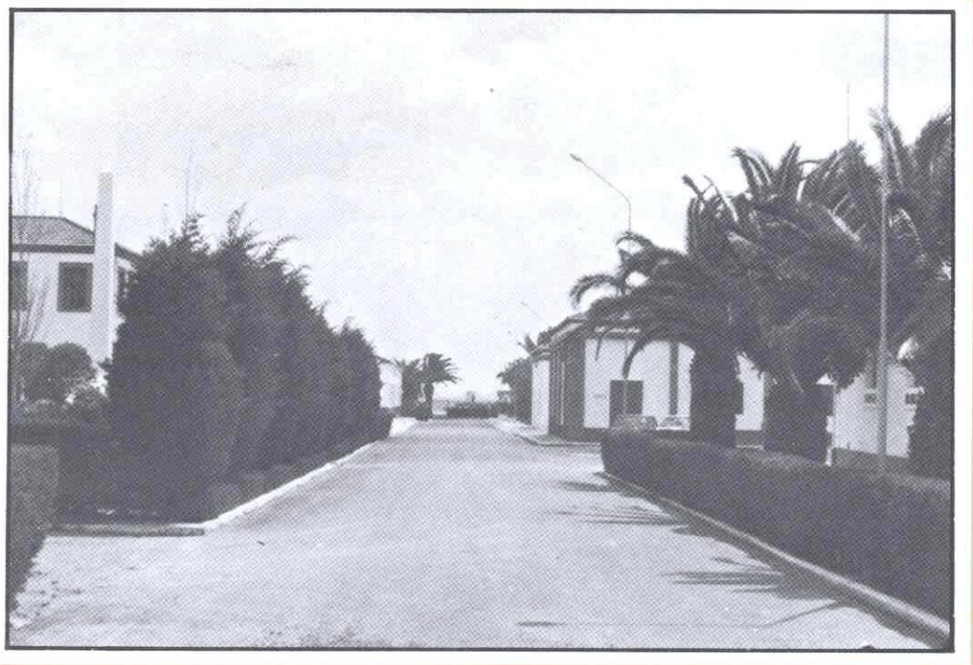
Desde 1972 hasta el curso 1979, coincidiendo con la Escuela de Pilotos de Complemento que será llevada a Granada, Los Alcázares se constituye en Centro de IMEC-EA, para la instrucción militar especial impartida a los futuros Suboficiales y Oficiales de la Escala de Complemento. Durante un trimestre de cada año recibían una intensa instrucción militar teórica y práctica los universitarios ya con título superior, vencida una oposición previa.

Independientemente, todos los años, durante la primavera, tienen lugar, precisamente en el viejo campo de vuelo adaptado para polígono de tiro, los Campeonatos Militares de Tiro del Ejército del Aire. En primera tanda, los de la Segunda Región Aérea; y a continuación, los Nacionales.

La Base, en la actualidad constituye el Centro de Selección de Aspirantes a la Academia General del Aire (CSAGA).







Más de medio siglo de historia contemplan estas avenidas de la Base.

Y llegamos al ayer inmediato. En 1980 se determina el traslado de Granada a Los Alcázares del Centro de Selección de Aspirantes a la Academia General del Aire (CSAGA).

Los tres años y medio transcurridos con nueva misión de Los Alcázares preparando a los Soldados Aspirantes, han resultado altamente satisfactorios; el ámbito es ideal para el estudio, especialmente en el caso de ellos que serán los hombres del Ejército del Aire del futuro y están ahora aquí, en una vieja y noble raíz de la Aviación Militar Española.

A ellos dedico este trabajo que ha merecido tu atención, lector amigo, para que sepan mirar estos vetustos hangares, cada edificio, cada rincón, cargados de historia aeronáutica; y, evocando a tantos aviadores del pasado y los viejos, entrañables aeroplanos e hidroaeroplanos militares, valoren este lugar y lleguen a captar la emoción de encontrarse estudiando y formándose en el histórico aeródromo de Los Alcázares.

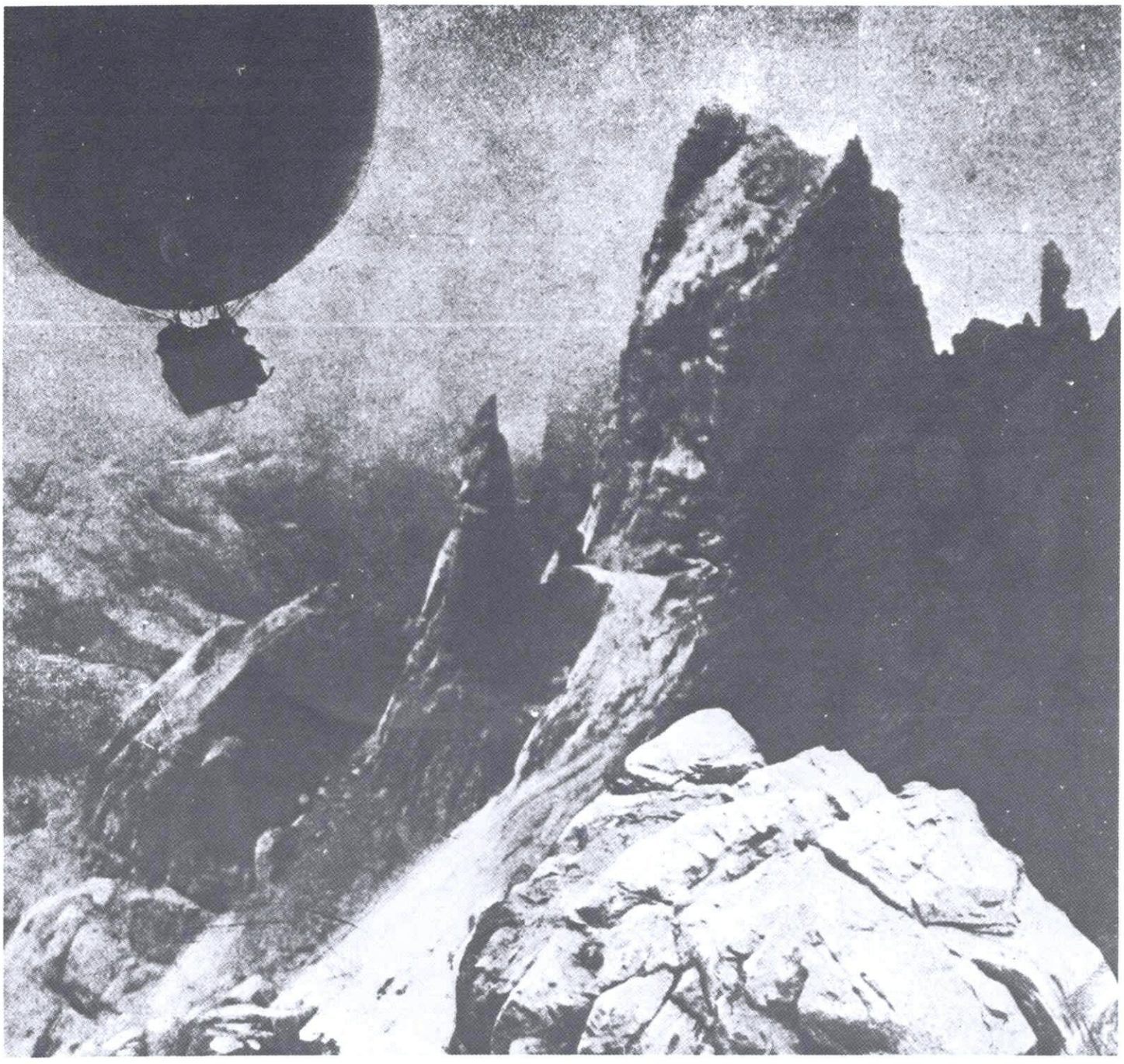
SINOPSIS CRONOLOGICA

1915.	FUNDACION. PRIMER VUELO DE HIDROPLANO MILITAR
1916-1920.	PRIMEROS PILOTOS DE HIDROS
1920-1921.	ESCUELA ELEMENTAL DE PILOTOS
1921-1936.	ESCUELA DE COMBATE (TIRO) Y BOMBARDEO AEREOS. OBSERVADORES DE AEROPLANO
1936-1939.	AERODROMO BURGUETE. ESCUELA DE CAZA (EL CARMOLI. AVIONES SOVIETICOS)
1941-1949.	ACADEMIA DE OFICIALES DEL ARMA DE TROPAS DE AVIACION
1944-1951.	BASE DEL 52 GRUPO DE HIDROS
1951-1970.	ESCUELA DE SUBOFICIALES DEL AIRE
1969-1974.	ESCUELA ELEMENTAL DE PILOTOS DE COMPLEMENTO
1972-1979.	CENTRO DE IMEC-EA
1980	CENTRO DE SELECCION DE ASPIRANTES A AGA. (CSAGA)

La primera travesía aérea de los Pirineos

De PAU a GUADIX en globo

EMILIO HERRERA, Coronel de Aviación



Jesús Fernández Duro.



Los comienzos del siglo XX, marcados para los españoles con la desilusión que en ellos dejara el desastre del 98, había generalizado un espíritu prosaico que parecía haber acabado con aquella capacidad para afrontar empresas audaces, que tanto había resaltado en los españoles de los siglos precedentes. No se dudaba del valor de nuestros hombres, sobradamente probado en los combates librados en los últimos territorios ultramarinos de España, pero se pensaba había desaparecido la audacia que siempre había caracterizado a nuestra raza.

Por eso, tal vez, sorprendió más la hazaña de un muchado de 25 años de edad, cuya posición social le permitía vivir sin complicaciones y con la comodidad y consideraciones que la época otorgaba a las clases privilegiadas, que en una fría tarde de enero de 1906 se elevó en su globo para llevar a cabo algo que nadie aún había hecho: cruzar por el aire la temible barrera de los Pirineos (1).

En la primera decena de aquel enero se había trasladado Jesús Fernández Duro (2), el protagonista de esta proeza, a Pau, llevando consigo su globo esférico, *Cierzo*, de algodón barnizado y 1.600 m^3 de capacidad, adquirido en Francia en cuyo Aero-Club había obtenido el año anterior el título de "piloto de globo".

(1) Aunque en 1875 el globo francés *Saturne* había volado desde Bayona hasta Pamplona, no había cruzado los Pirineos, ya que había seguido la línea de la costa hasta llegar a Guipúzcoa, y solamente había alcanzado la altitud de 960 metros.

(2) Jesús Fernández Duro había nacido en Oviedo en 1880 en el seno de una familia muy relacionada con la industria metalúrgica. Apasionado deportista y dotado de una holgada posición económica, dirigió pronto sus actividades hacia la navegación aérea, obteniendo en el Aero Club de Francia, en 1905, el título de "piloto de globo". El primer aerostato que tuvo fue el *Alcotán*, adquirido en París, y con él realizó ascensiones muy interesantes en distintos lugares de España, y llegó a clasificarse en segundo lugar en el primer *Gran Premio* del Aero Club de Francia, tras un estupendo recorrido de 1.100 kilómetros, entre París y Lineneau, en el que empleó catorce horas.

Su gran afición al deporte aeronáutico le puso en contacto con los oficiales de la Aerostación Militar española, recibiendo de ellos estímulo y ayuda, en especial del teniente coronel Pedro Vives y del teniente Emilio Herrera con quienes llegó a unirle una entrañable amistad.

De la unión de los anhelos y entusiasmo de estos tres hombres excepcionales, nació la idea de crear un organismo que diera impulso y apoyo a las actividades aeronáuticas civiles, lo que dió origen al Real Aero Club de España.

Fernández Duro era bastante más que un valiente deportista y un poeta; era un hombre inteligente, apasionado por la aventura, dotado de espíritu heróico, de un claro don de eficacia, y, sobre todo, ardientemente enamorado de España a quien siempre dedicó su entusiasmo, su inteligencia, su esfuerzo y sus triunfos.

Su prematura muerte, ocasionada por unas prosaicas fiebres tifoideas, el 9 de agosto de 1906, en San Juan de Luz, pocos meses después de su brillante travesía de los Pirineos, cuando estaba a punto de obtener el título de "piloto de aeroplano" que habría sido el núm. 1 de los españoles, privó a España y a la Aeronáutica de un hombre del que podían esperarse numerosos éxitos, pues era ya mucho más que una promesa.

El CIERZO de Jesús Fernández Duro, cruzando la cordillera pirenáica entre las primeras sombras de la noche del 22 de enero de 1906.

El 20 de enero, ya instalado en la capital del departamento de Bajos Pirineos y con el globo situado junto a la fábrica de gas del alumbrado, dio instrucciones para que se empezara a inflar el *Cierzo* tan pronto como en una madrugada se viera a las nubes desfilar hacia el Sur, para poder "soltar" seis horas después —ya que este tiempo se empleaba en el inflado con gas del alumbrado—, poder cruzar los Pirineos con toda la tarde por delante para navegar, y disponer de luz para elegir el terreno de aterrizaje y efectuar éste en las mejores condiciones posibles.

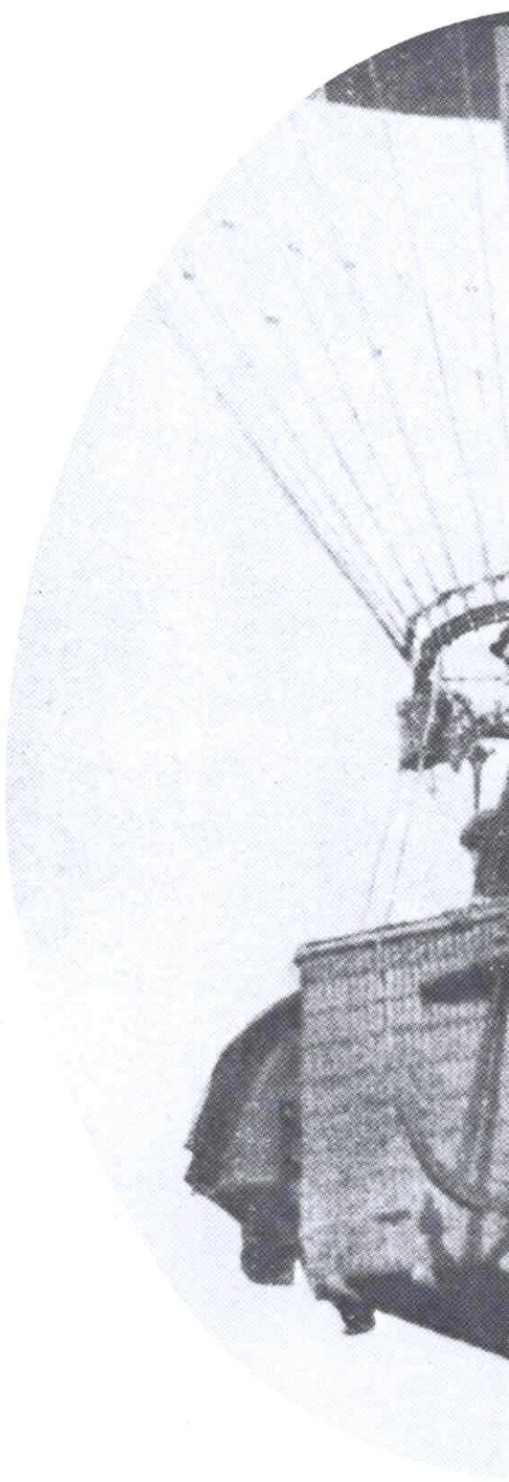
No había sido bueno el tiempo en los últimos días, en los que el cielo había estado cubierto y los chubascos habían sido frecuentes. El 22, a las 6 de la mañana, aunque seguía lloviendo, observó Fernández Duro que las nubes se desplazaban hacia el Sur; a las 8 ya estaba en la fábrica de gas, encontrándose desagradablemente sorprendido al ver que nadie había iniciado las maniobras para el inflado del globo, según él había dispuesto. Inmediatamente adoptó las medidas necesarias, tratanto de ganar el tiempo perdido; se puso en contacto telefónico con San Juan de Luz donde le facilitaron la somera información meteorológica de: *"cielo despejado; pocas nubes, pero altas, se dirigen hacia el Sur"*, en vista de lo cual ordenó inflar el aerostato.

A las 4 de la tarde ya se encontraba el *Cierzo* convenientemente inflado y equipado (3), con una fuerza ascensional de 650 g. por m^3; se despidió Fernández Duro de los que allí estaban, subió a la barquilla y dio orden de "soltar", ascendiendo suavemente hasta 700 metros de altitud, pero al observar que casi no avanzaba, arrojó algo de lastre, ganando con ellos 300 metros, comenzando entonces a desplazarse hacia el Sur-Suroeste, manteniéndose debajo de las nubes, ya que no quería perder de vista el suelo, pues marchando en dirección casi normal a la cadena montañosa, corría el riesgo de sufrir algún encontronazo.

Avanzó al principio con una velocidad de unos 20 kilómetros por hora, disfrutando de un panorama espléndido, ya que dominaba una amplia extensión de terreno que comprendía el valle del Adour, al norte, y el curso del Gave y las ciudades de Pau, Olorón, Tarbes, Argelés y otras menores, que pronto quedaron atrás. El globo tendía a descender, por lo que el aeronauta arrojó más lastre para estabilizarlo; atravesó una nube muy densa, encontrando el equilibrio a 2.100 metros, pero habiendo perdido de vista la tierra.

A las 6 marchaba entre dos capas de nubes; la luz iba desapareciendo, y en aquel momento se percató Fernández Duro de que la lámpara eléctrica, tan necesaria para observar los instrumentos de navegación en la oscuridad de la noche que se iniciaba, no funcionaba. Dejó descender suavemente al globo y, luego de cruzar la capa inferior de nubes, divisó bajo sus pies una gran mancha blanca: estaba sobre los Pirineos. Aún pudo leer las indicaciones de la brújula y comprobar que marchaba hacia el Sur-Suroeste y con buena velocidad. Arrojó más lastre para alcanzar una altitud que pudiera considerarse de seguridad, y se estabilizó a 2.400 metros, viéndose envuelto en nubes y en completa oscuridad; a la luz de un cigarro pudo apenas leer las indicaciones de la brújula, del estatóscopo y del barómetro.

El *Cierzo* sufría desequilibrios muy bruscos; la temperatura era muy baja. A las seis y media quedó finalmente estabilizado el globo a 2.600 metros, altura que Fernández Duro consideró suficiente, ya que superaba la del pico de Anie (2.504 metros), y pensaba el aeronauta que los 2.670 del Visaurín le quedarían a la derecha de su ruta. En la lucha para evitar que el aerostato descendiera, iba reduciéndose la reserva de lastre de una forma preocupante. De pronto, unas vibraciones de la barquilla indicaron al piloto que la cuerda-guía pendiente del globo, de 80 metros de longitud, tocaba de salto en salto la tierra y, sin embargo, tan espesas eran las nubes que Fernández Duro pese a su constante vigilancia, no se había apercibido de tan peligrosa vecindad. Se disponía a largar lastre con rapidez, cuando sufrió una brusca sacudida que le hizo tambalearse en la barquilla: la cuerda-guía se había enganchado en algún



(3) El equipo del *Cierzo* estaba compuesto, además de por 30 sacos de lastre de 10 kilos cada uno, por un ancla, cuerda-freno de 80 metros de longitud, lámpara eléctrica, brújula, barómetro aneroide, estatóscopo "Rojas", bocina, mapa general de España de *Justus Perthes*, guía de ferrocarriles, lápiz y papel, manta de viaje y merienda consistente en algunos emparedados de queso y de jamón, una cantimplora con vino y un termo con café (el termo, invento muy reciente a la sazón, era empleado por Fernández Duro por vez primera).



Jesus Fernández Duro en la barquilla de su globo ALCOTAN.

obstáculo. El piloto arrojó dos sacos completos, y se disponía a cortar la cuerda, cuando el globo se abatió contra la ladera, y la barquilla chocó contra la nieve levantando una gran polvareda; por fortuna, una fuerte y repentina ráfaga de viento que sopló en aquel momento, cogió al globo aligerado y, desprendiéndole bruscamente del obstáculo, le remontó bamboleando al piloto en la barquilla, y ello sin perder la cuerda-freno que tan valiosa habría de resultar en la larga noche que apenas se iniciaba.

A las 7, cuando iban trasncurridas tres horas desde la salida de Pau, las nubes desaparecieron como por encanto, y a la vista del aeronauta quedó un cielo lleno de estrellas en el que se veían tantas y de tan intenso fulgor como no parecía posible pudiera percibirse ni en la purísima atmósfera de aquellas regiones. La espléndida constelación de Orión brillaba en el horizonte y, más al Sudeste, Sirius, la más hermosa estrella del firmamento, destacaba especialmente reavivada su luz para con ella guiar al bravo aeronauta español. Bajo los pies de éste, las luces de los pueblos situados en las estribaciones meridionales de la cordillera, le indicaron que el peligro mayor estaba ya superado, y la *Copa de los Pirineos* practicamente ganada.

Ahora convenía continuar el vuelo para alcanzar una distancia considerable y evitar el riesgo de que algún competidor pudiera arrebatarle el preciado trofeo (4), y esto decidió Fernández Duro, venciendo la tentación de "descolgarse" junto a alguno de aquellos pueblucos en los que aún habría gentes despiertas, calor y camas; el aeronauta sentía frío, mucho frío, y empezaba a tener sueño. El termómetro marcaba 18 grados bajo cero, temperatura tremenda para quien únicamente tenía sus ropas de abrigo y una manta de viaje como defensa contra el gélido ambiente que le envolvía.

Un núcleo mayor de luces allá abajo, algo a la izquierda de su ruta, le indicó que pasaba cerca de Jaca; de nuevo hubo el piloto de sobreponer su espíritu a la debilidad de su carne que quería acabar allí el *raid,* terminando así con el tormento del frío que atenazaba su cuerpo, pero la verificación de que la dirección que llevaba —rumbo Suroeste— era buena, le decidió a seguir. Las oscilaciones que el globo había sufrido hasta aquel momento le habían forzado a gastar tanto lastre, que a las 8, cuando únicamente llevaba cuatro horas de vuelo, solamente le quedaban 12 sacos de los 30 con que había despegado de Pau.

Acababa de alcanzar 4.000 metros de altitud, cuando el corazón le dio un vuelco al sentir un insólito y muy fuerte ruído, como de algo que se rasgara; en la soledad y silencio de la noche, y a aquella altura, cualquier ruido inesperado sorprende y asusta. Fernández Duro, no obstante, no perdió la serenidad, tranquilizándose hasta cierto punto al verificar por el estatóscopo, que no solamente seguía ascendiendo, sino que lo hacía con mayor velocidad. Más tarde, ya en el suelo, comprendió que el estrépito se había debido a la dilatación del globo con la altura, que había roto la capa de hielo que se había ido formando y que lo cubría con un espesor de más de 3 milímetros, y la consecuente pérdida de peso había hecho ganar al aerostato velocidad ascensional.

Para no quedarse aterido por el intenso frío del que ni los abrigos ni la manta bastaban para protegerle, el aeronauta, sujetándose al anillo de suspensión, realizó una serie de flexiones tratando de entrar en calor, pero pronto hubo de desistir ante la fatiga que en el enrarecido aire de aquella altitud le ocasionaba el ejercicio.

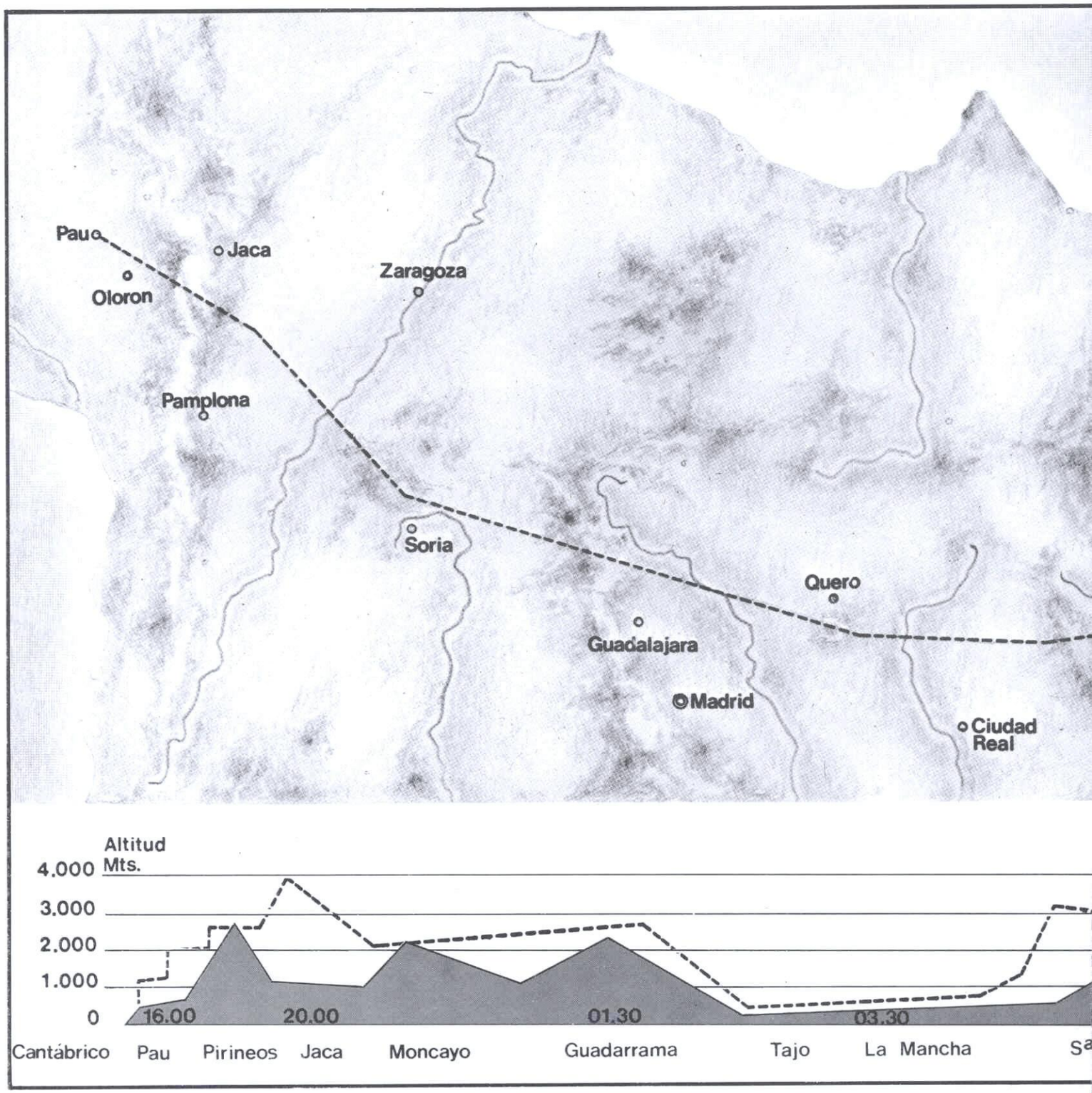
La dirección que seguía era buena, algo más hacia el Sur que hasta entonces; eran las 11 de la noche, y desde las 8 no había gastado lastre. Comenzó un ligero descenso del globo, y el piloto lo dejó irse acercando a tierra; marcando el barómetro poco más de 2.000 metros, la cuerda-guía tocó el suelo, deduciendo de ello Fernández Duro que se encontraba sobre la sierra Cebollera o Sobre el Moncayo —realmente sobrevolaba la ladera oriental de este último—; al pretender largar lastre para ganar altura, se encontró con que la arena, húmeda, se había convertido en un bloque en los sacos, por lo que

(4) El reglamento de la *Copa de los Pirineos*, creada en 1904 por Henri Deutsch de la Meurthe, prescribía que si en el plazo de quince días a paritr de aquel en que por primera vez fuera cruzada la cordillera pirenáica por el aire, un segundo aeronauta lograba también atravesarla, el premio sería para aquel de los dos que hubiera cubierto una distancia mayor.

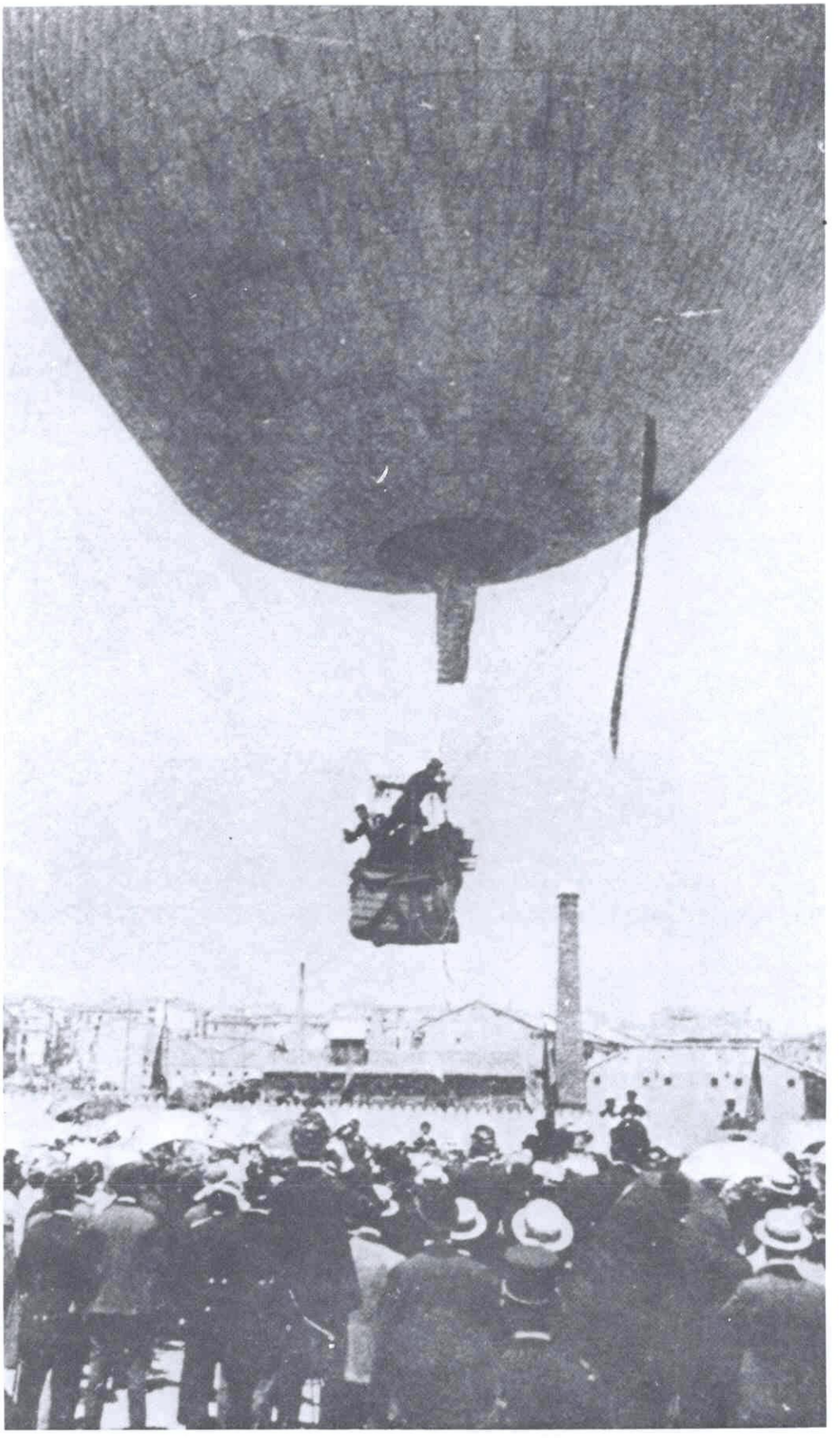
hubo de sacrificar uno entero. El frío causante de aquella dificultad, también había dado consistencia de tabla a los emparedados que llevaba para la cena, que apenas pudo consumir, ya que no pudo ayudarse con el vino de la cantimplora, también solidificado, y el café del termo se acabó pronto.

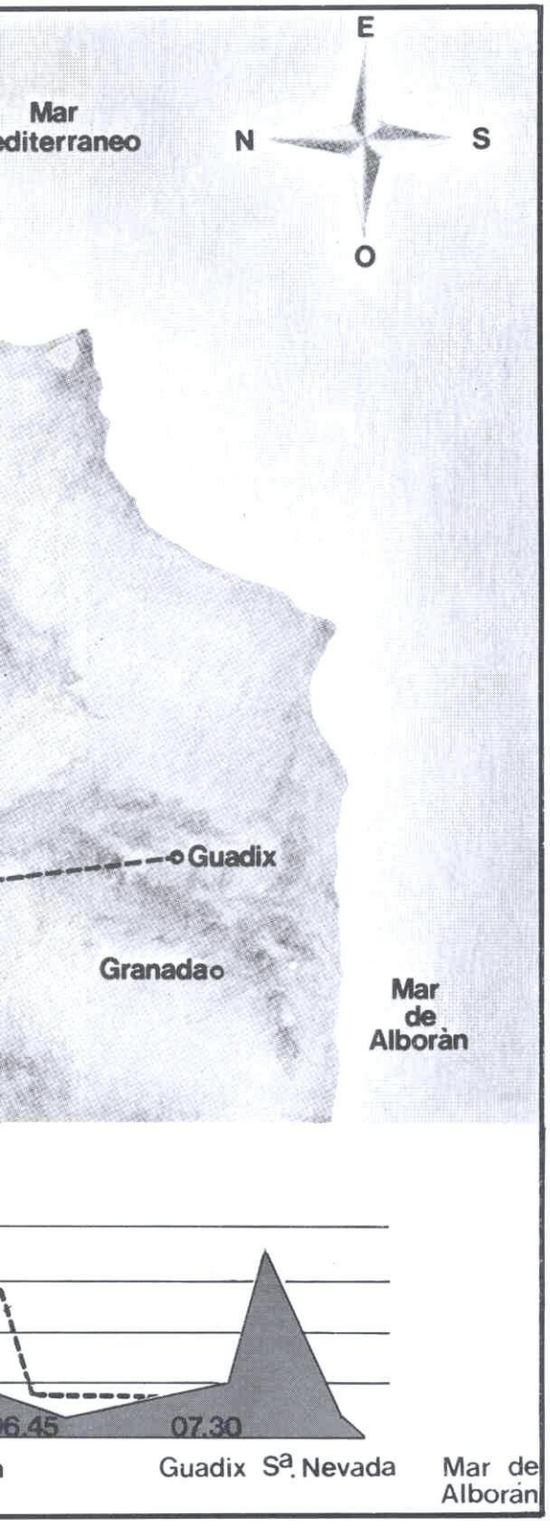
A la una y media de la madrugada del día 23, una extensa claridad que se presentó en el suelo a la derecha de su marcha, le señaló la presencia de una gran ciudad que no podía ser otra que Madrid, lo que indicó al aeronauta que había superado el difícil obstáculo de la sierra de Guadarrama y que llevaba una velocidad que le haría llegar al Mediterráneo antes de hacerse de

Ruta y perfil del viaje de Fernández Duro en el CIERZO. Toda una aventura.

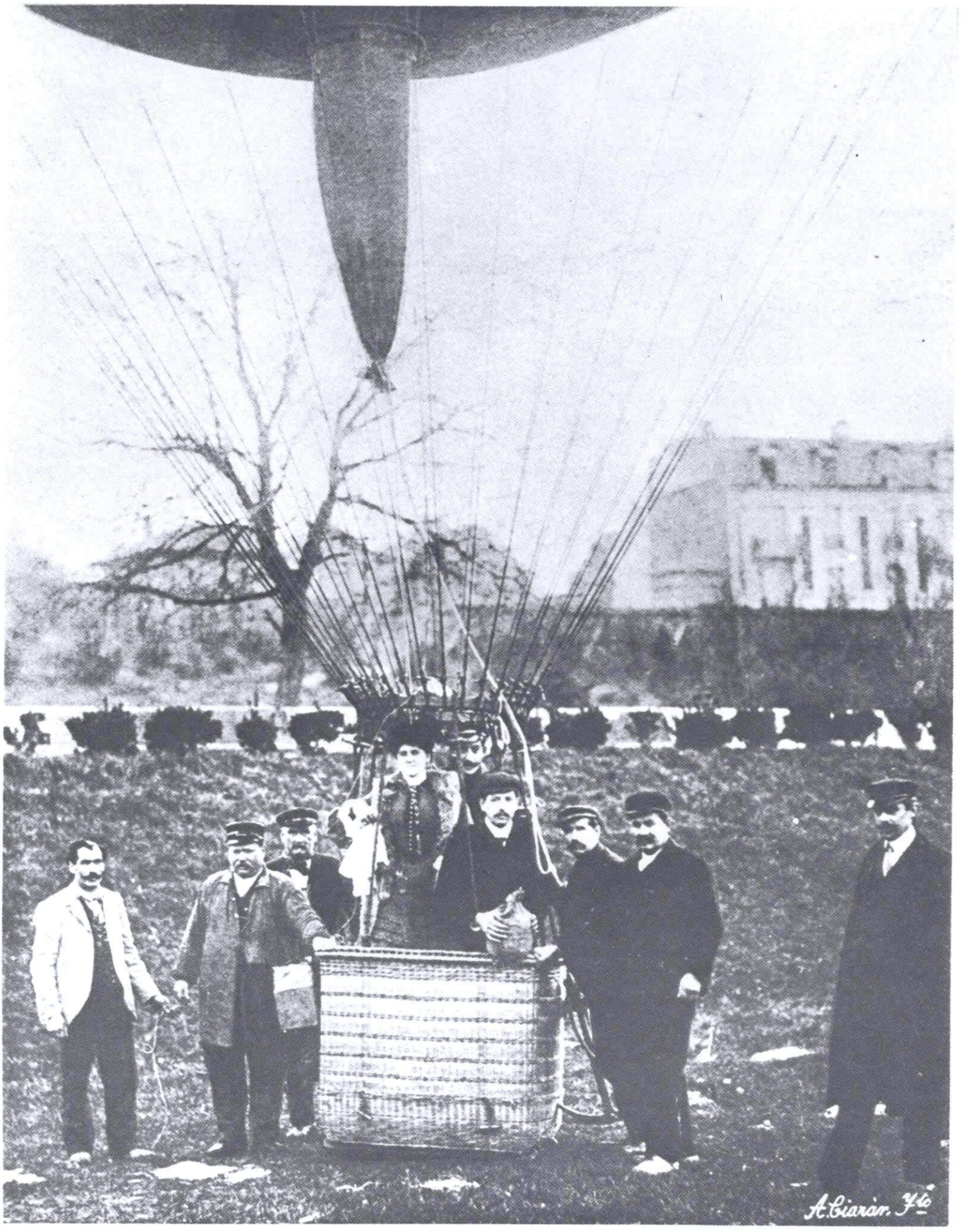


Ascensión de Kindelán y Fernández Duro desde el Parque del Aero-Club de España.





día, circunstancia poco tranquilizadora, ya que le forzaría a efectuar un aterrizaje en la oscuridad para no internarse en el mar. Dejó al globo perder altura y tocó la bocina, comprobando que se encontraba cerca de tierra, dado el poco tiempo que tardó en llegarle el eco. Una brusca oscilación del aerostato le indicó que la larga sombra normal a su marcha, que en la oscuridad destacaba en el suelo, era el río Tajo, y se propuso seguir a lo largo de la llanura manchega, arrastrando la cuerda-freno, circunstancia que podría verificar por las vibraciones transmitidas por ésta a la barquilla.



Los aeronáutas Fernández Duro y Bachelaird, junto con la señora Caplet, en el Aero-Club de París antes de una ascensión.

A la sola luz de las estrellas pudo apreciar que llevaba una velocidad de unos 20 kilómetros por hora, con un rumbo cada vez más hacia el Sur. Sobre las 3 vió reflejarse las estrellas en una mancha negra en el suelo, que supuso era la laguna de Taray, en Quero, en la que la cuerda-guía, al chapotear en el agua, despertó a una bandada de patos que se levantron con gran ruido de aletazos y espantados graznidos. Poco después la cuerda tropezó en una casa, y tejas, alero y chimenea se fueron al suelo con escandaloso estrépito. No son imaginables las extrañas conclusiones a que llegarían los estuperfactos habitantes de la casa, bruscamente despertados por aquel derrumbarse de parte del tejado, sin poder ni sospechar la causa, ya que, por pronto que salieran a averiguar lo que había ocurrido, el globo se habría perdido en la negrura de la noche.

Arrojó lastre Fernández Duro para no correr el riesgo de que la cuerda-freno se enganchara en alguna posible línea telegráfica, ascendiendo y atravesando una capa de nubes, continuando el vuelo, siempre hacia el Sur, a altitudes comprendidas entre 2.000 y 4.000 metros.

Es difícil ponerse en el lugar del joven aeronauta, cruzando España de Norte a Sur, solo en la estrecha barquilla de su globo, envuelto en el tremendo silencio y en la tenebrosa oscuridad de la noche, aterido de frío, sabiendo que por debajo de él desfilaban ríos, montes, llanuras y pueblos que no podía ver y todo lo más, intuía. Las horas hubieron de hacérsele eternas, y es de suponer que las llenaría tratando de ver el suelo para conocer la dirección en que el viento le llevaba, observando sus instrumentos, estabilizando el globo contanto con avaricia los puñados de lastre que le quedaban, y pensando, pensando mucho y, sobre todo, soñando.

A las siete menos cuarto, ya iniciándose una levísima línea de claridad por Oriente, temiendo la proximidad de la costa, acudió por primera vez a la válvula, para descender. Dedujo que se hallaba sobre una montaña y tocó la bocina que tardó dos segundos en repercutir, señal de que se encontraba a 300 metros de altura, y siendo su altitud de 1.700, según indicaba el barómetro, dedujo se hallaba en las primeras estribaciones de Sierra Nevada. Había llegado el momento de tomar tierra para evitar el riesgo de caer en el mar de Alborán o, aun peor, en el poco hispitalario Marruecos.

Se trataba de encontrar el lugar adeucado para posarse; por fortuna empezaba a alborear, el viento había caído mucho, y a la incipiente luz crepuscular percibió, al aproximarse al suelo, una limpia ladera de suave declive, cubierta de hierba, sobre la que se deslizaba suavemente la cuerda-freno. Voceó y tocó la bocina confiando en que algún campesino madrugador le oyera, y una voz humana le dijera donde se encontraba; y, en efecto: aunque muy sorprendido y no menos asustado en un primer momento, le respondió un carretero que le informó de que se encontraba a 7 kilómetros de Guadix, en la provincia de Granada, ofreciéndole al tiempo su ayuda y poniendo el carro a su disposición.

Abrió Fernández Duro totalmente la válvula del globo, y luego de deslizarse blandamente la barquilla por la ligera pendiente ascendente, quedó parado y sujeto el aerostato, sin necesidad de proceder al "desgarre", ya que el viento era prácticamente nulo. El carretero que tan oportunamente se encontraba en el lugar de aterrizaje, ayudó muy eficazmente al aerostero a recoger el globo, siendo generosamente gratificado por aquél.

Había terminado el *raid;* eran las siete y media de la mañana del 23 de enero de 1906. El vuelo había durado catorce horas y media, y en ellas había recorrido el *Cierzo* 704 kilómetros, habiendo alcanzado una altitud máxima de 4.200 metros. Jesús Fernańdez Duro, el joven aeronauta español, acababa de ganar la primera *Copa de los Pirineos*, creada el año anterior por el magnate francés de la industria del petroleo, y generoso mecenas del deporte aeronáutico, Henri Deutsch de la Meurthe.



El PRIMER VUELO de un aeroplano en ASTURIAS

ANTONIO G. BETES, Coronel de Aviación

"Se cree que el primer vuelo de un aeroplano en Asturias tuvo lugar el 4 de septiembre de 1910, a las 17,45 horas, en el campo de las Praderías de Gijón..."

Precursores asturianos de la aviación

Asturias es una región de gran belleza natural, donde se alternan el verde de sus prados con el pardo de las montañas, y los ríos con las tierras de labor. Los agrestes y majestuosos Picos de Europa, con sus más de 2.000 metros de altura, descienden suavemente hacia las embravecidas aguas del Cantábrico. Su difícil meteorología la tuvo largo tiempo aislada por tierra y aire, y el mar de nubes que comienza en las cercanías del Puerto de Pajares constituyó siempre una barrera aérea, sin embargo, tiene su pequeña historia de la aviación.

Posiblemente hasta los mismos de la región desconocen que un asturiano fue el primer cronista aeronáutico. Cuentan las crónicas que en una relación, escrita en verso y con notas en prosa (hoja que se publicaba alternando con los periódicos en el siglo XVIII y en que se daban noticias), se decía:

> "Canto, que en elogio de la brillante intervención del globo aerostático y famosos viajes aéreos ejecutados por los célebres viajeros franceses en dos días, 21 de noviembre y 1.° de diciembre de 1783, escrita por CYPARISO, labrador de las frondosas riberas del río Narcea en 1784..." (1).

Se ignora quién fue CYPARISO, aunque se sospecha que bien pudo ser el Conde de Toreno o el poeta ciego Merás, personajes de la época de la Ilustración Asturiana.

Es más sabido que un asturiano, Jesús Fernández Duro, fue el creador de la aerostación civil y llegó a ser una de las grandes figuras de la aviación. De espíritu emprendedor, aventurero y deportista, con ese calor que ponen los asturianos en todo lo que hacen: sea bailar, comer, discutir o trabajar, y disponiendo de medios económicos, se interesó en uno de los inventos del siglo XX, el automóvil, y con él realizó el recorrido Asturias-Moscú.

Se hizo popular y en 1905 obtuvo en Francia el título de piloto de globo. Habiendo adquirido uno que bautizó con el nombre de "Alcotán", realizó con éxito varias ascensiones en Madrid donde conoció a otro "monstruo" de la aviación, Pedro Vives, y juntos fundaron el Real Aero Club de España que fue inaugurado por el Rey el 18 de mayo de 1905. Participó Fernández Duro en el festival de la inauguración con el globo "Aeroclub n.° 2".

En 1906 y en pleno mes de enero, las nevadas cumbres de los Pirineos fueron testigo del paso del globo de Fernández Duro, que había despegado de Pau (Francia) y aterrizaría en Guadix, después de invertir el apasionado aventurero 21 horas en su recorrido.

Su muerte por enfermedad en el verano de 1906, dejó un vacío insustituible, perdiéndose con él la gran oportunidad de promocionar la aviación asturiana.

Pero el objeto principal de este artículo, fue un acontecimiento ambicioso, interesante y entrañable, el primer vuelo de un aeroplano en Asturias.

El aviador francés Garnier posa delante de su monoplano Bleriot, con el que efectuó el primer vuelo en Asturias.

(1) De la conferencia pronunciada por Jesús Evaristo Casariego, en la inauguración de la Hemeroteca Provincial de Gijón, el 1 de diciembre de 1972.

La primera experiencia humana con un globo tuvo lugar en Francia, con un Montgolfier, el 5 de julio de 1783. La primera ascensión en España tuvo lugar en Aranjuez, el 4 de julio de 1784.

Asturias, Gijón y la Aeronáutica

En el verano de 1910, como en otros, Gijón ofrecía un aspecto alegre y desenfadado debido al ambiente que creaban los numerosos veraneantes que acudían a la orilla del mar.

Para atraer a los "forasteros", las autoridades y organizaciones culturales preparaban con gran interés los ya célebres y variados "festejos veraniegos". Sin embargo, ese año, el de 1910, ofrecía una novedad: gracias a la iniciativa del Círculo Mercantil (2), se había incluido una *Semana de la Aviación* "llamada a traer mucha gente forastera". El Ayuntamiento lo patrocinaba con el fin de dar mayor brillantez al festejo.

El 13 de agosto, había regresado de Santander la Comisión del Círculo que había ultimado los detalles con el representante de unos aviadores franceses que volaban máquinas Bleriot. (3)

Las gestiones hechas con tanto interés no dieron el resultado apetecido, y poco después hubo que rescindir el contrato, debido al fracaso de los festejos aéreos en Santander...



Mando de campana del Bleriot XI.

¿Habría vuelos?

Estaba muy avanzado el verano pero había mucho entusiasmo. Era el día 25 de agosto cuando llegó a Gijón Julián Juanena, delegado del "Turista Club" de San Sebastián. Venía a proponer un contrato en el que se ofrecían unas demostraciones aéreas, realizadas por los aviadores franceses Garnier (4) y Granell, ambos con aviones Bleriot XI (del tipo Canal de la Mancha). Se hizo un estudio detenido del festival que venía a lograr las aspiraciones que se habían frustrado y se firmó el contrato el día 2 de septiembre.

Ante la espectativa popular, llegaron por ferrocarril a Gijón unas grandes cajas que contenían la máquina Bleriot XI, acompañadas por dos mecánicos montadores. De la estación de F.C. fueron trasladadas al campo de vuelos elegido, que se encontraba en el Campo de las Praderías, en la Guía, a continuación del de las Mestas, donde quedaron almacenadas en el hangar.

Previamente, el Círculo Mercantil había elegido un JURADO para el control de los vuelos a realizar pues así lo especificaban las cláusulas del contrato, donde se estipulaba el pago por servicios prestados.

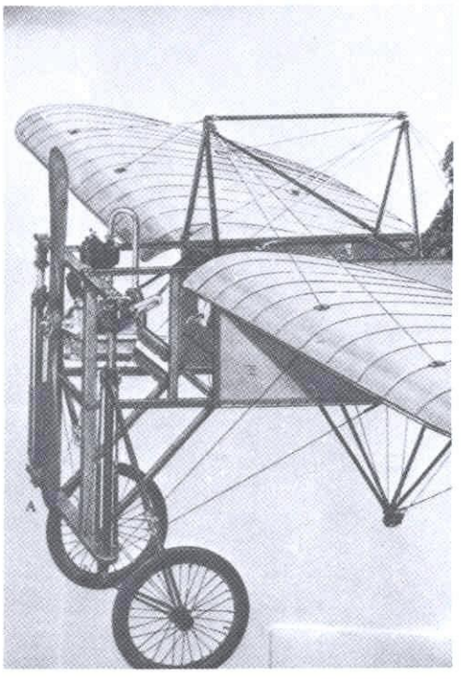
Componían el jurado:

Presidente: Comandante de Marina (que delegó en el Teniente de Navío Senén Caveda).

Vocales:
Sergio Piñole - Náutico.
José del Castro - Náutico.
José Freixa - Ingeniero Militar.
Maximino Lafuente - Ingeniero Militar.
José Ortiz de la Torre - Ingeniero Militar.
José Pantica - Ingeniero Mecánico.
Manuel Cavedo - Ingeniero Mecánico.
Juan Díaz - Mecánico.

El jurado con el ya citado Juanena fueron los que habían elegido el campo de vuelos donde se hallaba el aeroplano Bleriot. (5).

Vista parcial de un avión Bleriot XI. Obsérvese la posición que debe ocupar el piloto, sentado entre las alas.



Se prepara el festival aéreo.

El día 3 llegó el aviador Garnier, acompañado "de su distinguida y bella esposa", quien visitó por la noche el Círculo Mercantil, donde se programaron los vuelos que darían comienzo el domingo día 4.

(2) Estaba situado en el paseo de Alfonso XII, n.° 26. Esta sociedad tomó la iniciativa de contratar pilotos franceses y organizar vuelos coincidiendo con las fiestas populares.

(3) El primer vuelo en España tuvo lugar en Barcelona, el 11 de febrero de 1910; el piloto fue el francés Mamet.

(4) Leonce Garnier nació en París el 28 de marzo de 1888 y tenía el "brevet" de piloto n.° 343 del Aero Club de Francia, obtenido sobre aeroplano Bleriot, curiosamente con fecha 23-12-1910.

(5) La otra máquina de Granell había sufrido unas averías que estaban siendo reparadas con urgencia y se esperaba llegase a tiempo. En realidad no llegó nunca.

FIESTAS DE AVIACION

Organizadas por el Círculo Mercantil en el campo de las Praderías los días 4 al 15 de septiembre.

Aviadores: MR. GARNIER y MR. GRANELL aplaudidos y celebrados en diversos "meetings", tales como Biarritz y otros.

Máquinas: Bleriot (último modelo "Canal de la Mancha" núm. XI).

IMPORTANTE

Se practicarán diversas pruebas de lanzamiento, giro y evoluciones, altura y maniobras de estabilidad en el aire.

Al objeto de evitar desencantos al público y viajes inútiles al aeródromo se izará una bandera en sitio visible de la población, cuyo color determinará si el vuelo se puede llevar a cabo.

Bandera blanca, no se vuela; idem azul, probable; idem roja, se vuela.

Precio de las localidades:
Palco con 6 entradas, 50 ptas.; banco, 2 ptas.; circulación 10 pesetas; niños menores de 10 años, una peseta.

ADVERTENCIAS

Si a causa del mal tiempo hubiera de suspenderse la fiesta anunciada, se realizará al día siguiente. En caso de desgracia de los aviadores o avería de los aparatos, o descomposición de los motores, en que fuera imposible su arreglo inmediatato el público no tendrá derecho a la devolución del importe de las entradas.

Los billetes se expenderán frente al bazar B. Piquero y Compañía y después en las taquillas del Aeródromo.

INFORME

Gijón 4-9-1910

Sr. Presidente del Círculo de la Unión Mercantil, Industrial y de la Propiedad, de Gijón.

Presente

Muy Sr. nuestro: Como consecuencia de su requerimiento tengo el honor de manifestarles que, la deficiencia observada en los vuelos que han debido verificarse hoy por el Sr. Garnier, ha sido ocasionada, a juicio del Jurado, por falta de funcionamiento en uno de los cuatro cilindros del motor del aeroplano, cuya interrupción no ha sido posible reparar por el momento dada la hora avanzada de la tarde.

Somos de usted muy atentos seguro servidor q.b.s.m. Por el Jurado del Festejo de Aviación,

José Freixa.

INFORME DEL ACCIDENTE

Gijón 7 de septiembre de 1910

Sr. Presidente del Círculo Mercantil de Gijón.

Muy Sr. nuestro: Como consecuencia del último aterrizaje efectuado por el aviador Sr. Garnier en las pruebas que para volar efectuó en la tarde del día de ayer, el mismo público pudo apreciar que el aroplano sufrió averías que nosotros consideramos eran de importancia, pero que no podíamos precisar hasta después de efectuar un reconocimiento. Verificado éste, como además de otras roturas, existe la de una de las alas del monoplano que obligaba a la sustitución total por otras nuevas y como el tiempo necesario para traerlas sería de 15 días, según manifestaciones del mismo Sr. Garnier y que nosotros consideramos como posibles y aceptables, nos creemos obligados a manifestárselo a usted para que pueda ser considerado como irrealizable con este aparato el festejo de aviación durante el plazo fijado en los programas dados al público.

Nos repetimos de usted aftmo. s.s.q.b.s. Por el Jurado de aviación: El Presidente, José Freixa.

DATOS DEL AEROPLANO BLERIOT XI

- Monoplano, Bleriot XI "Canal de la Mancha", cuyo precio de adquisición era de unos 26.000 FF.
- Tenía una longitud de 8,6 metros y una envergadura de 7,20 m. El perfil del ala tenía 2 metros de longitud, flecha máxima de 150 mm/m. La incidencia del ala era de 7 °.
- El peso vacío era de 200 Kgs. y el máximo de despegue de 300 kgs.
- La velocidad de despegue era de 70 Kms/hora y la carrera de despegue de unos 60 metros.
- El motor era de la marca Picard, de 4 cilindros, refrigerado por agua, dando una potencia máxima de 40 H.P. Motor derivado del automóvil; engrase por aceite mineral; sistema de encendido "Dory" a base de magneto.
- La hélice tipo Chauviere integral, bipala, tenía un diámetro de 2,10 metros y un peso de 4,5 Kgs. La velocidad periférica máxima era de 180 metros por segundo.
- El fuselaje era de sección cuadrada delante y triangular detrás. Largueros de pino, con montantes y travesaños de fresno, arriostrados con tensiones y alambres de acero.
- Los mandos del piloto eran de "campana" que controlaba la torsión del ala –para el alabeo– y los timones de profundidad. Un volante en la parte superior controlaba el timón de dirección y en la parte inferior del volante llevaba los mandos de gases, avance de encendido y mezcla del motor.
- El tren de aterrizaje con ruedas delante y patín trasero, era muy sencillo a base de resortes de goma a tracción. Las ruedas se movían al unísono y siempre perpendiculares al eje del aeroplano, gracias a una cruz de tirantes con dos poleas y un resorte. (Ver dibujo.)

La prensa local informó: "Mr. Garnier es más que un profesional, es un sportman cuya afición es grandísima. Viene a Gijón más que por interés de empresa por amor al deporte y en su deseo de hacer cartel —digámoslo así—".

"Aprendió la aviación él sólo, construyendo su aparato él mismo con elementos propios. Efectuó sus primeros vuelos en Pamplona sufriendo en uno de ellos un accidente, que por poco le cuesta la vida". (6).

El primer vuelo

La entrada al Campo de Aviación se hacía por el "restoran" (en el original) "Recreo Madrileño".

Se había fijado las 4 de la tarde para el comienzo de las pruebas, pero se hacía la salvedad de que la puntualidad no era aplicable al igual que en una "corrida de toros". En las experiencias "aviatorias", había sucesos ajenos a la voluntad del aviador, por tanto el público debía "dominar las naturales impaciencias y comprender las dificultades que ha de vencer el aviador para lanzarse a los aires majestuosamente".

Debido a esta inseguridad era necesario algún medio para avisar al público, por tanto se instalaron unos semáforos (con banderas) en el quiosco de Dámaso (calle de los Moros) y en un mástil de la Imprenta del Comercio (calle Corrida). Los colores indicarían si había o no vuelos: Bandera blanca, no se vuela; idem. azul, probable; idem. roja, se vuela. Y para que el público "no tuviese que estar mirando continuamente las banderas" se emplearían también "señales ruidosas" (como de aviso a domicilio): tres cohetes seguidos, vuelo probable; seis idem., vuelo seguro.

Debemos reconocer que por una peseta que valía la entrada a general no se podían tener más atenciones con el público. Cuando el día 4 de septiembre apareció la bandera roja, seguida de los seis "cohetazos", el público utilizando tartanas, automóviles y tranvías (iservicio especial!), empezó a dirigirse al aeródromo de la Guía.

Desde por la mañana, que habían llegado a Gijón los primeros trenes de la provincia, empezó a notarse un gran movimiento en las calles, acusador de la afluencia de forasteros. Sólo el tren de Oviedo, había llegado con 21 vagones y mucho de este público empezó a dirigirse al aeródromo desde las tres de la tarde. Por tanto, se calculaba que a la hora del comienzo del festival aéreo se habían congregado unas 4.000 personas. El cronista local describió: "las vistosas y elegantes toilettes femeninas de claros colores dan una nota brillante y alegre a palcos y tribunas".

Hacia las cinco y media, cuando el público empezaba a impacientarse, salió del hangar con gran pompa el aeroplano Bleriot XI, con Garnier sentado en su puesto entre las dos alas. La expectación subió de punto: "Puesto en marcha el motor da principio la prueba de lanzamiento que ha de servir a la vez a Mr. Garnier de reconocimiento del terreno".

"El monoplano recorrió el campo de aviación de extremo a extremo, repetidas veces, diez o doce, y en casi todas ellas logró elevarse algunos metros. Pero claramente notaba el público que apenas iniciado el vuelo, el aparato no obedecía y caía nuevamente a tierra".

Garnier abandonó los intentos y volvió al hangar después de estas pruebas infructuosas y previa consulta con el "jurado" se dieron por suspendidos los vuelos del día.

El informe —que figura en un recuadro— muestra la seriedad del festejo y analiza las causas que impidieron a Garnier realizar unos vuelos más sustanciosos.

Así fue el primer vuelo realizado por un aeroplano en Asturias. El cronista dijo de Garnier:

"Que vuela y sabe volar lo demostró, aun con todas las deficiencias de las pruebas".

(6) En la sesión del Ayuntamiento del día 3, presidida por el Teniente Alcalde Moriyón, se comentó la llegada de Garnier.

Epílogo

Al día siguiente muy de mañana, Garnier ayudado por el mecánico Juan Díaz, procedió a desmontar el motor para examinar la causa de la falta de potencia. En dos cilindros estaban rotos los aros de los pistones (uno de ellos en ocho pedazos). Repararon inmediatamente el motor y el día 6 pudo efectuar Garnier varios lanzamientos o rodajes sin alcanzar más que unos metros de altura, demostrando que la máquina funcionaba correctamente.

Otra vez habría vuelos, y alertado nuevamente el público por medio de banderas y cohetes, volvió a congregarse la multitud en el aeródromo.

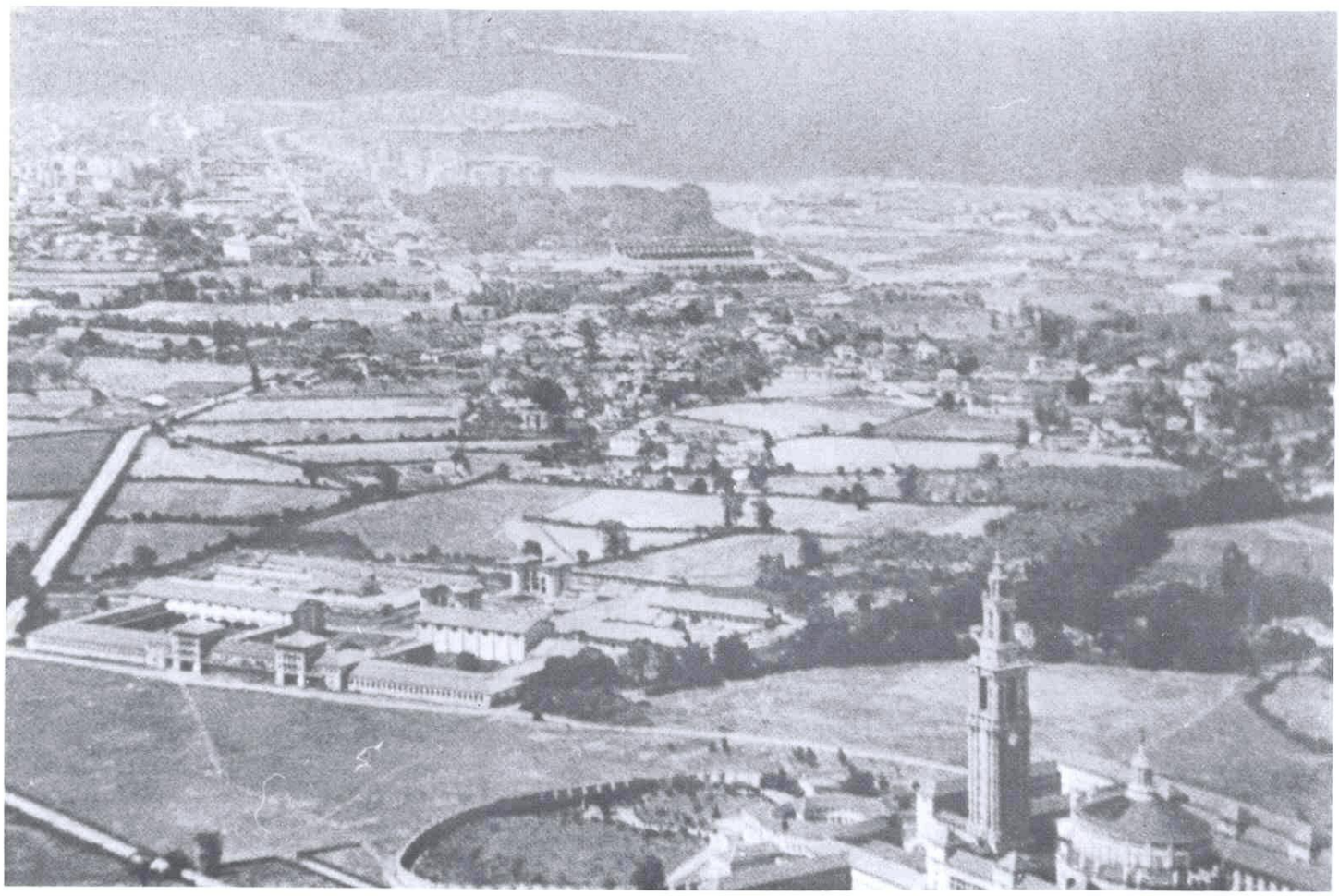
Siguiendo al cronista, decía:

"Garnier efectuó de nuevo varios rodajes por el campo sin alcanzar más que unos metros de altura, y por fin lanzóse viniendo hacia el hangar y proximamente a la mitad del campo levantó vuelo sosteniéndolo algún tiempo más que los anteriores y alcanzando mayor altura, 20 ó 25 metros. Pensaba dirigirse al campo de las Mestas y tomar tierra allí, pero de pronto se le paró el motor, picó, aterrizó en emergencia y chocó con los árboles del final del campo, a la entrada derecha del aeródromo".

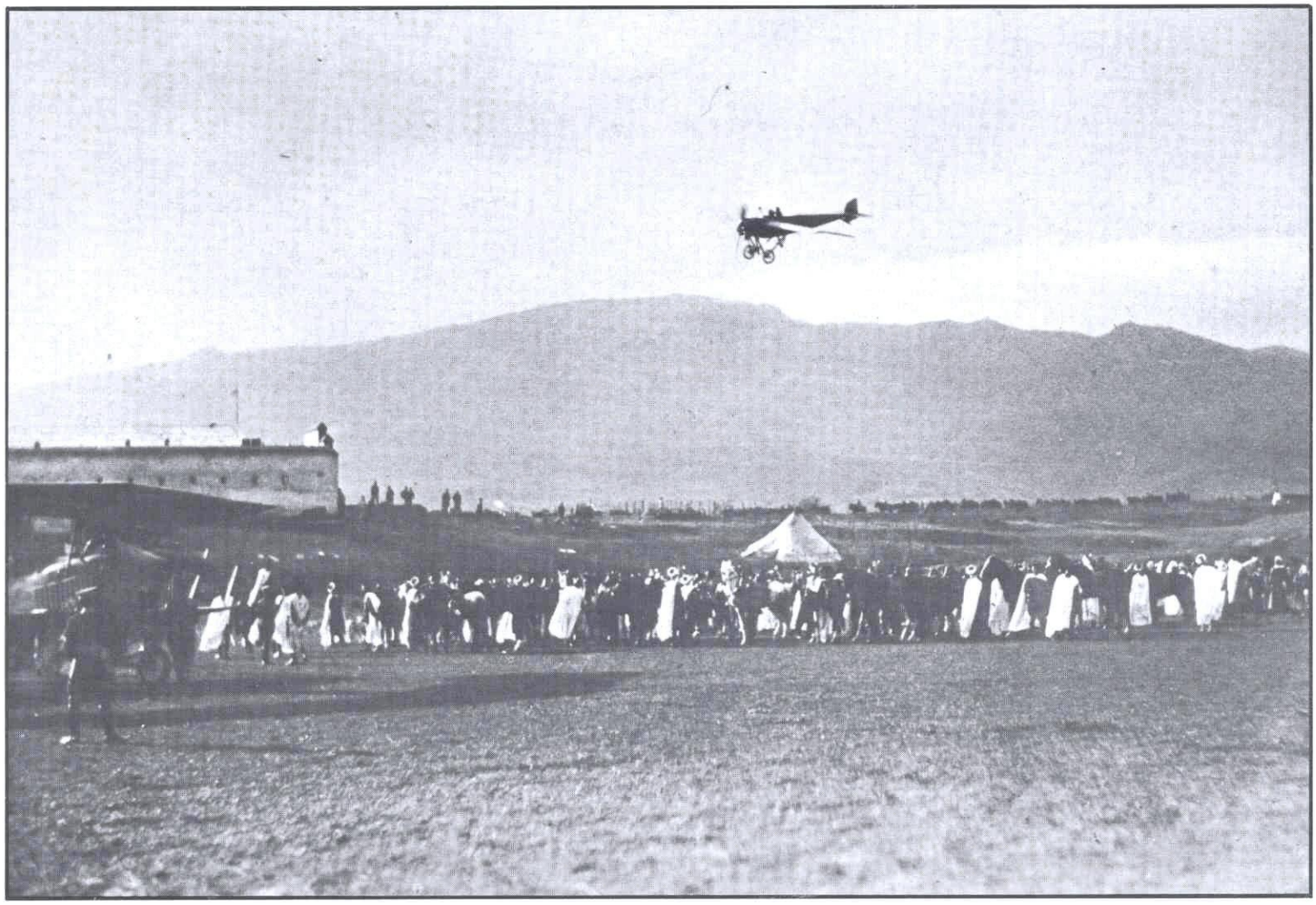
Sustos y carreras de los espectadores. El monoplano quedó con la hélice y las alas rotas. ¡A Garnier no le acompañaba la suerte en Asturias! .

En el informe correspondiente se dan los detalles del accidente. El director del "Turista Club" pidió una prórroga del contrato hasta el día 15, que le fue concedida, pero fracasó el nuevo intento y se dieron por terminados los festejos de aviación.

Es necesario hacer resaltar la gran paciencia que demostró el público asturiano, que sin decaer el entusiasmo supo esperar hasta el año siguiente, el verano de 1911, cuando volvió Garnier a Gijón para "sacarse la espina" y por cuestión "de honrilla", consiguió sonados éxitos.



Panorámica actual de Gijón, donde se encuentra el Campo de las Praderías, en la Guía, junto a las Mestas.



Los principios de la AVIACION ESPAÑOLA en AFRICA

JAIME DE MONTOTO, Comandante de Aviación

ANTECEDENTES HISTORICOS

A finales del Siglo XIX el Imperio Marroquí sólo tenía de tal su nombre. La influencia del Sultán de Rabat sobre las tribus no inmediatas a su propia capital era muy reducida. Surgían jefes rebeldes, que se desligaban totalmente de la autoridad central y organizaban, con la ayuda más o menos encubierta de aventureros y gobiernos europeos, pequeños estados autónomos donde gobernaban despóticamente. En 1901 un cabecilla, el Rogui Bu Hamara se proclamó "Sultán del Rif" y estableció su corte cerca de Melilla. Aprovechando el debilitamiento de la autoridad del Sultán, el Bajá de Arcila, Ahmed Raisuni, amplió sus atribuciones, ocupó territorios ajenos a su jurisdicción y se proclamó independiente de la autoridad de Rabat. Francia, que siempre se había interesado por Marruecos debido a la continua anarquía que se extendía hasta su colonia Argelia, consiguió que la Conferencia de Algeciras aprobase un acuerdo según el cual el Sultán conservaba la soberanía formal bajo el protectorado de las potencias europeas. A España le correspondía ocupar y pacificar la zona del Norte, el Rif montañoso y xenófobo que redeaba las ciudades españolas de Ceuta y Melilla. Los vacilantes gobiernos españoles fueron incapaces de lograr la ocupación de todo el territorio y la paz estable.

LA ESCUADRILLA EXPEDICIONARIA EN MARRUECOS

En el mes de agosto de 1913 el Ministerio de la Guerra español decidió reemprender las acciones bélicas en Marruecos durante el período indispensable para alcanzar una paz ventajosa. Se empezarían las operaciones con una acción contra la cábila de Beni-Arós, cuyo cabecilla era Muley Ahmed el Raisuni. Para estudiar la posibilidad de emplear aeroplanos y globos para el apoyo a las fuerzas terrestres se comisionó al Coronel don Pedro Vives Vich, como Director General de Aeronáutica, a fin de que comprobara sobre el terreno la viabilidad de dicho apoyo. El Coronel Vives marchó a Tetuán en el mes de agosto, para reconocer la zona y proponer al Ministro los medios y elementos necesarios. En vista del tipo de operaciones a realizar se consideró necesario el empleo de una Escuadrilla de aeroplanos y, para ello, era necesario disponer de un terreno adecuado para servir de aeródromo de campaña. El Coronel Vives, después de recorrer los sitios que parecían preferibles sobre el papel, escogió un terreno en el campo de Sania Ramel, de Adir, situado en la orilla izquierda del Río Martín. Tenía el inconveniente de que estaba a tiro de fusil de los cabileños asentados en la orilla derecha, pero era el único terreno despejado de la zona cuyas dimensiones reunían las condiciones mínimas, aunque estuviera parcialmente cubierto de palmitos.

El Ministro aprobó la propuesta del Coronel Vives y, a finales de agosto, se seleccionaron algunos Oficiales de los designados para el 4.º Curso de Pilotos y que acababan de realizar las prácticas de Observador de Aeroplano en Cuatro Vientos, para formar parte de las tripulaciones de la Escuadrilla como observadores.

El 18 de octubre se recibió en Cuatro Vientos un telegrama del Ministerio de la Guerra que decía lo siguiente: "Con objeto de marchar a Africa, si lo pide el General en Jefe, ordene que se prepare con urgencia una Escuadrilla y su parque móvil de reserva. Avise cuando esté preparada la operación".

El 20 de octubre, sólo dos días después, informaba el Capitán Kindelán, Jefe de la Escuadrilla expedicionaria, de que todo estaba dispuesto. La composición de la Escuadrilla era la siguiente:

Jefe de la Escuadrilla: Capitán de Ingenieros don Alfredo Kindelán Duany.

Pilotos: Capitán de Ingenieros don Eduardo Barrón Ramos de Sotomayor, Capitán de Estado Mayor don Alfonso Bayo Lucía, Teniente de Infantería S.A.R. don Alfonso de Orleáns y Borbón, Teniente de Ingenieros, don Jenaro Olivié Hermida, Teniente de Infantería don Julio Ríos Angüeso, Teniente de Ingenieros don Antonio Espín, Teniente de Infantería, don Luis Moreno Abella, Teniente de Intendencia don Carlos Alonso Ilera y Teniente de Sanidad don Carlos Cortijo, que actuaba además como médico de la Escuadrilla.

Observadores: Capitán de Estado Mayor don Victoriano Castrodeza, Capitán don Carlos Cifuentes, Capitán de Artillería don Manuel Barreiro Alvarez, Teniente de Artillería don Manuel Ruíz de Arcaute, Teniente de Infantería de Marina don Manuel O'Felan y Correoso y Alférez de Navío don Pablo Mateo Sagasta; a veces volaba como observador el Maestro de Taller don Joaquín Quesada Guisasola cuando se lo permitían sus obligaciones.

Personal auxiliar del Escalón de Tierra: Maestro de Taller Quesada, un fotógrafo, dos Sargentos y 55 Cabos y Soldados.

La Escuadrilla estaba compuesta de 8 aeroplanos en primera línea y 4 de reserva. El material de tierra estaba dividido en dos escalones. El primero estaba constituido por un automóvil rápido y 4 camiones con remolque. El segundo estaba compuesto por un camión-taller y 2 camiones-almacén. Además, como material de campamento, se contaba con 3 barracores Besonneau, de los denominados "hangars demontables" por la casa fabricante, y 8 tiendas de campaña para el personal.

De los 12 aeroplanos, 4 eran Nieuport II, 4 Lohner "Pfeilflieger" y 4 Maurice Farman MF.7.

Los Nieuport eran monoplanos, con un peso total de 350 Kg. Su motor era un Gnôme rotativo, de 50 C.V., que le permitía alcanzar una velocidad de 85 km/h. Los mandos de vuelo consistían en una palanca del tipo "mango de escoba" patentado por Robert Esnault-Pelterie en 1907 y una barra denominada "palonnier". La palanca accionaba el timón de profundidad al moverla hacia delante o hacia atrás y, al inclinarla lateralmente, actuaba sobre el timón de dirección. Los pies apoyaban sobre la barra horizontal del "palonnier" y, al moverla, por medio de unos cables alabeaban las puntas de las alas, pues este avión no empleaba alerones para el mando de inclinación lateral.

Los Lohner "Pfeilflieger" (avión-flecha) eran biplanos, con las alas en flecha, bastante acentuada para la época. Era del tipo sesquiplano, con el ala inferior de menor tamaño que la superior. Estaban entonces entre los aviones más veloces y de mayor capacidad ascensional, merced a su magnífico motor Austro-Daimler de 6 cilindros en línea que proporcionaba 90 C.V. y accionaba una hélice tractora bipala. Tenían una velocidad máxima de 100 km/h. Su longitud era de 9,70 m., su envergadura de 13,50 m. y tenía una superficie alar de 42 m.^{2}. Pesaba en total unos 420 Kg. Para facilitar la acción del piloto no llevaba un mando de profundidad y alabeo tipo "mango de escoba", sino una palanca con volante para facilitar el movimiento de los alerones. Los pies accionaban una barra de "palonnier", que, a su vez, actuaba el timón de dirección. Este aeroplano había batido en 1912 el récord de altitud con un pasajero ascendiendo a más de 4.500 m. de altura.

Los Maurice Farman eran uno de los modelos militares más típicos de la época. Se trataba de un avión de reconocimiento y bombardeo ligero fabricado totalmente en madera. Llevaba el timón de profundidad en posición anterior (denominada tipo "canard"), sostenido por largueros de gran longitud encorvados en la parte anterior para servir como patines de aterrizaje. Tenía una longitud de 12 m., una envergadura de 15,50 m. y una superficie alar de 60 m.^{2}. Su peso máximo al despegue era de casi 500 kg. exactos, de los cuales 280 correspondían a la carga útil. Llevaba un motor Renault de 8 cilindros en V y 70 C.V. de potencia que iba colocado detrás del piloto y de las alas y que accionaba una

hélice propulsora. La velocidad máxima horizontal era de 90 km/h. Los mandos eran como los actuales: "mango de escoba" para accionar timón de profundidad y alerones, y "palonnier" para el timón de dirección. El 11 de septiembre de 1912 Fourdry, en un Maurice Farman, había batido el récord de permanencia (autonomía) y el de distancia en un solo vuelo, recorriendo 1.017 Km. y permaneciendo en el aire durante 13 horas y 17 minutos. Este aeroplano tenía la particularidad de poderse transformar en hidroavión, instalándole dos largos flotadores fabricados por la misma casa Farman.

LAS PERIPECIAS DEL TRASLADO A SANIA RAMEL

El viaje Cuatro Vientos - Tetuán fue considerado demasiado largo para los aeroplanos de la época. Por ello se consideró preferible no trasladar los aviones en vuelo, sino embalarlos en grandes cajones de madera y transportarlos por ferrocarril hasta Algeciras. El día 22 el escalón rodado de la Escuadrilla salió de Cuatro Vientos bajo el mando del Capitán Barrón y los Tenientes Olivié y Alonso, y desfiló en formación de honor por la calle Bailén ante S.M. el Rey y la familia real, que despidieron a la fuerza expedicionaria desde el balcón central del Palacio. La unidad siguió por la calle Mayor y paseo del Prado hasta la Estación del Mediodía donde embarcó en el tren especial, que estaba compuesto de cuatro coches para el personal y un furgón y 20 plataformas para el material. Este material incluía los 12 grandes embalajes donde iban los aeroplanos, los motores, los cajones de repuesto de todas clases, los camiones y remolques, los automóviles ligeros, el camión taller, el material de sanidad, las bombas de 10 y 3 Kg. y las indispensables ollas para guisar la comida de la unidad.

La expedición iba bajo el mando del Coronel Vives, como jefe de la Aeronáutica de Africa, compuesta por la Escuadrilla y las Unidades de globos que también tomaban parte en la campaña. El Capitán Kindelán, como jefe de la Escuadrilla, ejercía las misiones de Jefe de Cuerpo con su autonomía reglamentaria.

En el mismo tren que los llevaba hasta Algeciras dictó el Capitán Kindelán su primera orden que decía: "Día 23 de octubre de 1913. En el tren. Hoy, a las 18 horas, se reunirán en el departamento número 11 todos los Oficiales, para recibir instrucciones y designar aeroplanos a los observadores". Este último punto era de gran importancia, pues la eficacia de una dotación dependía en gran parte del grado de compenetración existente entre los dos tripulantes.

El día 24 de octubre embarcaba la Escuadrilla en el navío "Almirante Lobo". A causa del enorme peso del camión-taller y de la falta de instalaciones portuarias adecuadas en Algeciras fue necesario llevarlo en una barcaza. El capitán del buque que debía remolcarlo protestó con todas sus fuerzas. Para convencerle fue precisa la insistencia de todos los Oficiales, especialmente el Teniente Moreno Abella, que fue quien más habilidad desplegó para conseguirlo. Las últimas protestas fueron acalladas con la frase "estamos en guerra".

Al llegar a Ceuta se presentaron las mismas dificultades, pero aumentadas, pues no había previsto ningún personal para ayudarles a desembarcar y descargar. El Coronel Vives marchó a presentarse al Teniente General don José Marina Vega, Alto Comisario de España en Marruecos. El Capitán Kindelán y el Infante don Alfonso fueron enviados al Estado Mayor de Ceuta a solicitar que les ayudase algún personal, pues sólo contaban con los mecánicos y soldados del escalón de tierra de la Escuadrilla, denominado "sección de arrastre". Fueron recibidos por un Teniente Coronel de Estado Mayor con quien Kindelán mantuvo el siguiente diálogo:

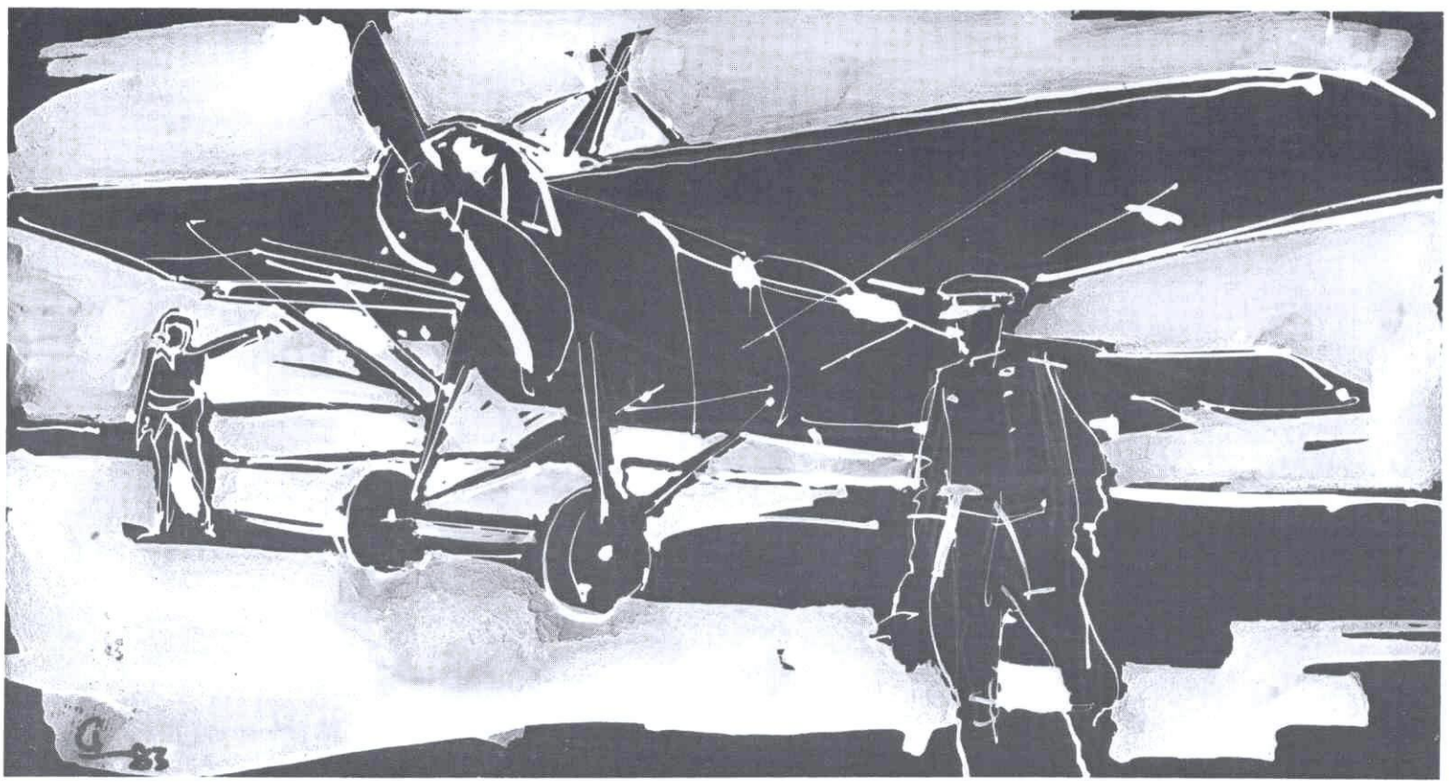
– A sus órdenes, mi Teniente Coronel; somos Oficiales de Aviación y venimos a pedirle el posible auxilio para efectuar la descarga del material que traemos, ya que nuestro personal es muy exiguo.

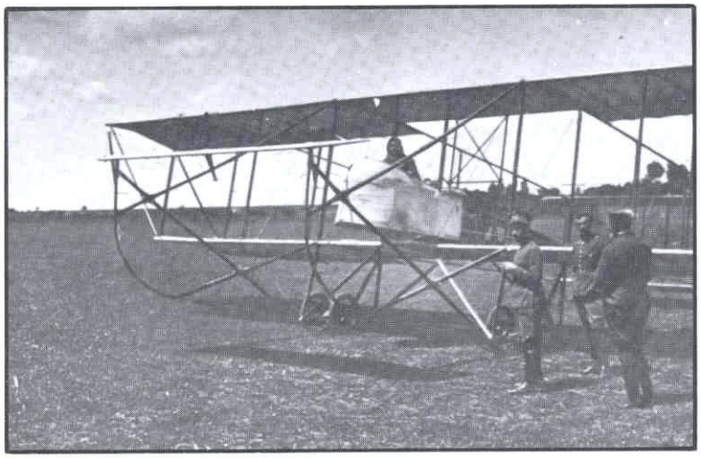
– ¿Por qué vienen aquí, a Africa?

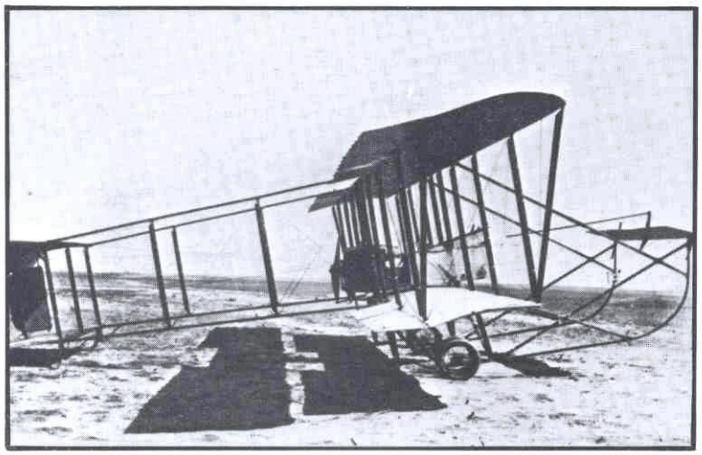
– Porque así nos lo han ordenado, mi Teniente Coronel.

– ¿Ustedes saben volar bien o solamente dar saltitos? Por empleo, ¿Pueden volar de un tirón 80 km?

– Si señor, mi Teniente Coronel. Todos los pilotos que han venido han hecho vuelos de más de una hora y saben volar.







El FARMAN estaba provisto de un motor DE DION BOUTON de 8 cilindros con 80 CV de potencia.

– Parece ser que los franceses, en la campaña de Beni-Snassen o en otra región, han llevado cartas en avión, hace pocos meses. ¿Podrían llevar ustedes correspondencia entre Ceuta y Tetuán?

– No me parece posible, mi Teniente Coronel, porque en Ceuta no hay ningún espacio de terreno llano con las dimensiones mínimas para poder tomar tierra, aunque pensamos establecer un aeródromo cerca de Tetuán, entre Tetuán y Río Martín.

– En tal caso no creo que me puedan ustedes servir para nada.

Con esta frase dio por terminada la entrevista y los aviadores se despidieron sin intentar nada más. El Infante don Alfonso se acordó entonces de cómo había visto, en las maniobras alemanas de 1912, a un Oficial de Húsares decirle a uno de Lanceros, señalando a un Rumpler Taube que volaba sobre ellos: "Estos tontos creen que servirían para algo en una guerra".

Finalmente, para resolver el problema, con el personal de tropa de la Escuadrilla y algunos miembros de la Guardia Civil, que trataban de apartar al público deseoso de ver los aviones, se formó un cordón de tropa alrededor de los curiosos, casi todos soldados de permiso o de paseo. Una vez reunidos se les pidió (con cierta presión) que tuvieran el patriotismo y compañerismo de echar una mano, pues el personal de la Escuadrilla era muy escaso. Una vez cargados los camiones y remolques, la Escuadrilla se puso en marcha hacia Tetuán.

El 28 de octubre llegaba a Tetuán el Teniente Ríos con los primeros elementos del convoy, que se depositaron en un extremo del aeródromo. Por la tarde llegaron los Oficiales y el personal de la Escuadrilla. El terreno seleccionado era llano aunque estaba cubierto de palmitos, pero con trozos despejados de dimensiones suficientes. En seguida se empezó a organizar todo el campamento y a ocuparse de la leña y de la cena. Afortunadamente llevaban a prevención algo de leña en los camiones, con las ollas y el menaje de cocina, pero nadie sabía guisar. Rápidamente se intentó solucionar el problema: "A formar. El que sea cocinero un paso al frente". Nadie lo dio. Eran especialistas, electricistas, motoristas. En el segundo escalón, que había quedado en Ceuta sí había cocineros, pero todos habían quedado en la plaza. Tuvieron que cenar a base de latas de conservas. La primera noche la pasaron sin comida caliente, bajo una lluvia torrencial y protegidos con una



Los Capitanes Barrón y Cifuentes en su LOHNER muestran su técnica de bombardeo.



manta, pues aún no habían llegado las tiendas. A última hora llegó una Compañía del Regimiento de Infantería Borbón núm. 17 para protección del aeródromo, pues el enemigo estaba al otro lado del río, a tiro de fusil.

Al día siguiente llegaron al aeródromo un Batallón del Regimiento de Infantería del Rey núm. 1 y algunas fuerzas de Ingenieros para situar alambradas y fortificar ligeramente el campo. Al llegar la noche, todavía sin tiendas ni cocineros, el Comandante Castrodeza se ofreció como cocinero "amateur", organizando la cocina con algunos soldados que él mismo escogió. Los huevos fritos salieron tan duros que alguien propuso jugárselos a "cara o cruz" como si fueran auténticos duros de plata.

LOS PRIMEROS VUELOS ESPAÑOLES EN AFRICA

Mientras tanto había comenzado la carrera por ver cual era el primer aeroplano que conseguía despegar. Cada piloto, con su observador y su mecánico, se dedicó a desembalar y montar su aeroplano. Ganó el Teniente Alonso, apodado "Sanete". A las 17 horas y 9 minutos del día 2 de noviembre de 1913 volaba el primer avión español en Africa. Pilotaba el Nieuport el Teniente Alonso, con el Alférez de navío Sagasta como observador. El primer vuelo sólo duró 8 minutos. Poco después despegaban el Infante don Alfonso y el Capitán Kindelán en un Lohner para efectuar el segundo vuelo y el primer reconocimiento sobre territorio enemigo.

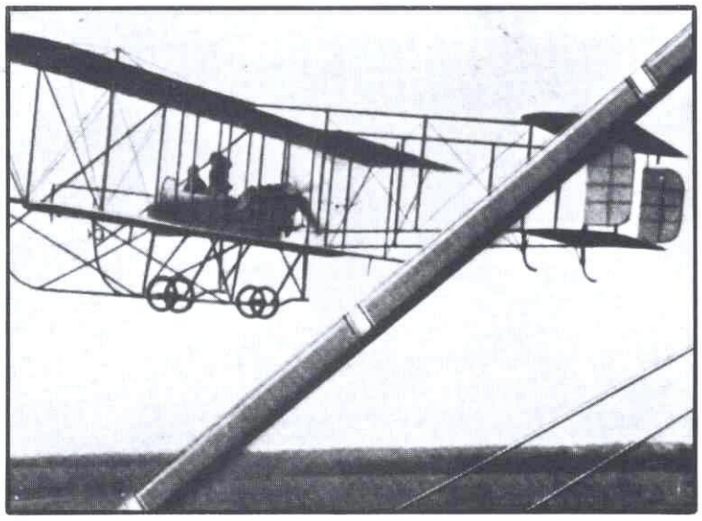
El día 3 el Coronel Vives, como Jefe de la Aeronáutica, ordenó un reconocimiento aéreo por aeroplanos. El Capitán Kindelán y los Tenientes Olivié y Alonso volaron sobre la zona de Laucién durante 30 minutos. Durante el vuelo obtuvieron numerosas fotografías del terreno desconocido a vanguardia de las tropas propias. Estas fotografías fueron de gran utilidad para confeccionar el

plano del territorio donde se desarrollarían las futuras operaciones. Mientras tanto el Capitán Bayo y el Infante don Alfonso realizaron otros reconocimientos, sobrevolando esta vez Ricón-de-Medik, Dar-Ben-Karrix, Monte Negrón y La Condesa.

El día 5 los aeroplanos atacaron en bloque los alrededores de Laucién, bombardeando al enemigo atrincherado en todas las quebradas y barrancas de la zona. El Capitán Barrón quedó muy poco satisfecho de la precisión obtenida. A pesar de que era su primer bombardeo de guerra estaba seguro de que se podían mejorar los resultados. Para obtener un visor, aunque fuera rudimentario, acopló un tubo a la estructura de su Farman. El eje del tubo se situaba con la inclinación necesaria para que el ángulo de la visual fuera el apropiado a la altura y velocidad del avión en el momento de soltar la bomba. Así el tubo podría servir de visor al observador del aeroplano que, al ver el objetivo a través del tubo, soltaba las bombas que había cogido a mano del cajón situado a su costado. Para simplificar el cálculo se supuso que se bombardearía siempre en vuelo horizontal y a 400 m. de altura sobre el objetivo. Para hallar la inclinación del tubo en función de la velocidad se hicieron numerosos lanzamientos de prueba con bombas de yeso hasta conseguir resultados satisfactorios.

El día 6 don Alfonso realizó un vuelo de 40 minutos, volviendo a volar sobre las cábilas de Uadrás y Beni-Ider, alturas de Ben-Karrix y montes de Beni-Hosmar, tomando fotografías. El día 7 continuaron los vuelos de reconocimiento, para observar cualquier novedad y mantener informado al mando de la zona. Se fotografiaron de nuevo diversos puntos de la zona para ampliar la cobertura. Los Capitanes Barrón y Cifuentes bombardearon la zona de Ben-Karrix.

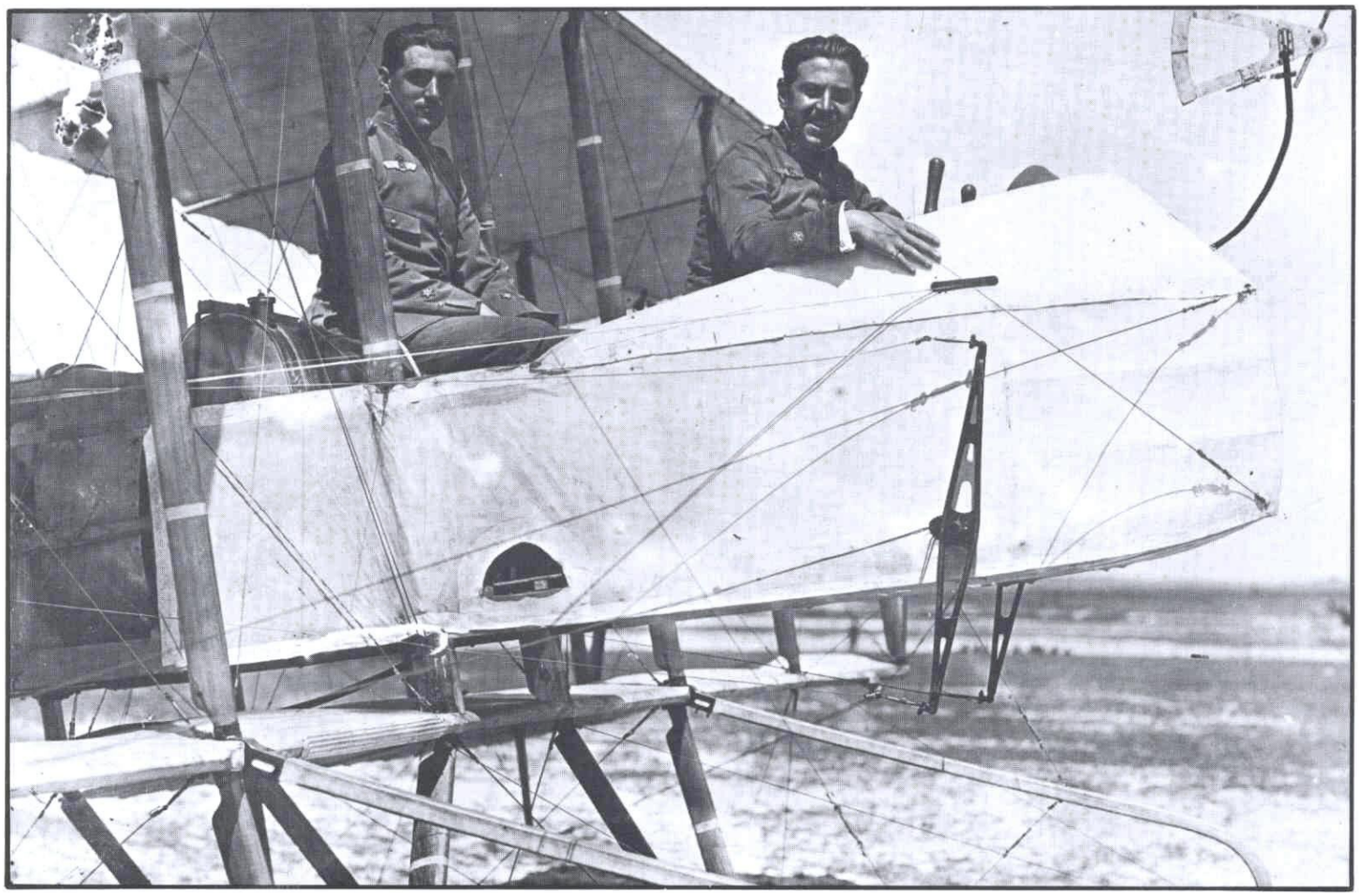
Del día 9 al 16 de noviembre se siguió reconociendo la zona del valle del Jemil, Monte Cónico y alrededores de Laucién, obteniendo fotografías, confeccionado croquis y realizando reconocimientos visuales para facilitar la edición de mapas del desconocido territorio a vanguardia de nuestras posiciones. El día 13 de noviembre se acabaron de montar todos los aparatos de la Escuadrilla. Además se recibió un visor de bombardeo que se montó en el Farman M.F.1.



Aeroplano MAURICE FARMAN en vuelo.

En la Orden de la Escuadrilla del día 16 de noviembre se decía: "En el día de mañana se efectuará servicio de exploración, mañana y tarde, por los aviones de la Escuadrilla, teniendo como objetivo la vigilancia del río Haira hasta el poblado de Ben-Karrix. El servicio se hará por parejas, dedicándose uno de los aparatos de cada pareja a la observación fotográfica y el otro al croquizado y

Los Capitanes Baños y Domínguez en la cabina de un FARMAN.



reconocimiento minucioso a simple vista. Altura de vuelo: 900 metros sobre el mar. Hora inicial: siete horas quince minutos. Vuelos por aeroplano: dos en el día. Instrucciones verbales: esta noche, a las nueve, en mi tienda".

Se cumplimentó la orden el día 17. Por las informaciones facilitadas "con resultado plenamente satisfactorio", la Escuadrilla recibió la primera felicitación del Alto Comisario. La aviación empezaba a ser aceptada como un servicio útil en campaña, aunque seguía sin convencer a algunos. Decían que la artillería era más precisa, que la caballería exploraba mejor ya que podía interrogar a los habitantes y registrar los bosques, y que un croquis hecho por un jefe de Estado Mayor era mejor que una foto.

El camión-taller fue el elemento que más popular hizo a la Escuadrilla. Como durante las primeras semanas tenía poco trabajo de reparación de aeroplanos, hacía ganchos para los bastes de artillería de montaña y material diverso para las unidades próximas. Para un Batallón de Infantería se hicieron mesas y sillas de madera. Todo con rapidez y gratis.

El camión-taller fue también el protagonista de una curiosa anécdota. El Teniente General Marina y el Jalifa fueron un día a visitar el aeródromo, que ya estaba más organizado. Debido al fuerte viento que reeinaba aquel día todos los aviones estaban en tierra, alineados y con los motores parados. Sólo estaba en marcha el motor del camión-taller; además se habían abierto los paneles laterales que, "en disposición de trabajo", se quedaban desplegados como plataformas auxiliares. El conjunto quedaba cubierto con unos toldos y se asemejaba a un biplano de la época; además el motor trepidaba y producía un ruído tremendo. Al pasar ante el camión-taller el Jalifa se volvió al General Marina y a los Capitanes Kindelán y Herrera, que le acompañaban en la visita, y les dijo: "Yo quisiera ver volar a éste." Kindelán, refiriéndose al tremendo vendaval, le contestó: "Este no ha volado nunca, pero es posible que hoy vuele por primera vez". El Jalifa, que no captó la broma, se marchó convencido de que el camión-taller era un aeroplano de nuevo modelo.

El aeródromo estaba a pcos kms. de la orilla del mar, donde había un pueblecito de pescadores, junto a la desembocadura del Río Martín. El terreno no era apropiado para ir desde el aeródromo en un camión cargado, pues era muy blando, pero la playa era ancha y larga. Kindelán decidió ir en aeroplano y aterrizar en la playa. El Farman de Barreiro y Ríos fue el designado para comprar y acarrear unas cestas de pescado para que comiera todo el personal del campo. Parece ser que fueron los primeros aviadores que efectuaron el transporte aéreo de pescado.

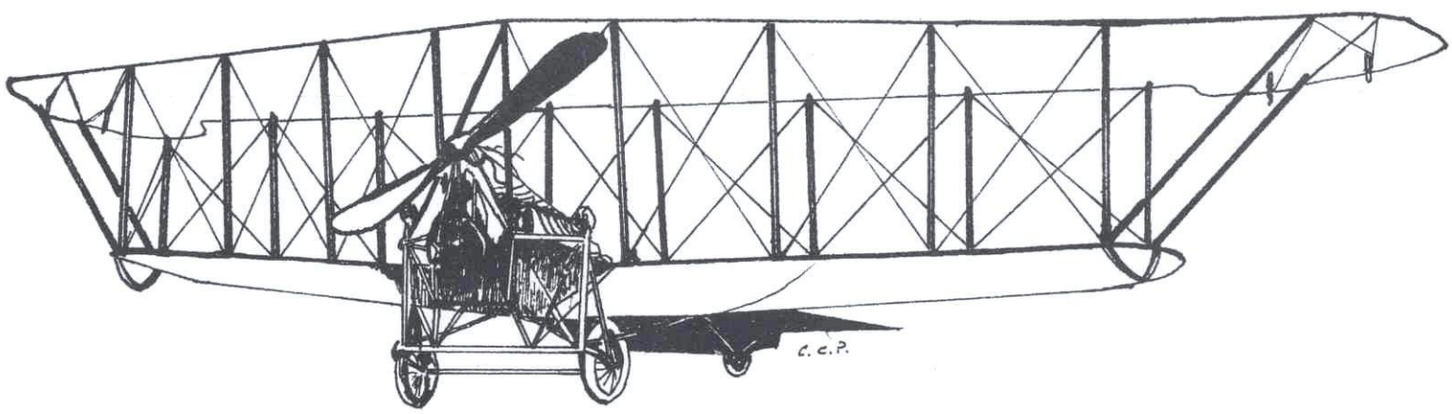
El problema de la comida debía ser muy acuciante pues, cuando una noche de lluvia empezó a entrar agua en una tienda que quedó totalmente anegada, Kindelán dijo: "Ya tenemos criadero de ranas para mejorar nuestra comida".

Pero nunca faltó el buen humor. Cuando los pilotos empezaron a vivir en los grandes cajones de madera en que habían ido embalados los aviones, que ofrecían al personal mejor protección que las tiendas de campaña, Kindelán mandó pintar, en el cajón que servía de vivienda a Olivié, el nombre de la calle y el número de la casa en que éste había vivido en Buenos Aires.

LAS PRIMERAS LAUREADAS DE LA AVIACION ESPAÑOLA

El 19 de noviembre correspondió al Capitán Barreiro y al Teniente Ríos con el M.F.1 realizar un vuelo de reconocimiento sobre el Monte Cónico, para comprobar los datos de otro reconocimiento anterior. La repetición de los vuelos servía para controlar mejor los movimientos de los rifeños. Aquel día se encontraban en línea cuatro aviones, esperando su salida en misión de reconocimiento.

Cuando el avión alcanzó la suficiente altura para poder penetrar en territorio enemigo, el tiempo había sufrido un cambio rotundo, cubriéndose el cielo de espesas nubes. De seguir así, el piloto corría el riesgo de desorientarse y el observador no podría ayudarle gran cosa y menos realizar un buen reconocimiento. El Teniente Ríos se volvió a medias y le preguntó a su observador:



"¿Bajamos?" Barreiro señaló hacia atrás con la mano y luego saludó como si dijera: "Tu mandas".

Ríos buscó un hueco entre las nubes y descendió hasta ver de nuevo el terreno. Pero las nubes estaban demasiado bajas y se vio olbigado a volar a un nivel más bajo de lo prudente. Bajo las nubes se orientaron fácilmente y se dirigieron hacia el Monte Cónico. Cuando llegaron a él se vieron obligados a sobrevolarlo a muy escasa altura. Desde tan cerca destacaban las chilabas de los moros y el monte parecía bastante menos desierto que desde la altura habitual.

Se alzaron numerosos fusiles apuntando al aparato y sonaron múltiples disparos que intentaban derribar al aeroplano. Pero el avión continuó girando en torno al monte. De pronto Ríos notó un dolor agudo en el vientre. Una mirada rápida y se dio cuenta de que la sangre manchaba su uniforme. Simultáneamente notó una fuerte sacudida en una pierna. Pero no miró hacia abajo, sino a Barreiro que le llamó indicándole que había sido herido.

Ríos se vio entonces olbigado a virar, poniendo rumbo a Sania Ramel, para cumplir ante todo con la misión de reconocimiento. Es decir, informar de lo observado, pues de otro modo la misión habría sido inútil. También había que salvar un aeroplano, máquina preciosa e insustituible. Aunque los precios de entonces no podían compararse con los de ahora, el escaso presupuesto de la Aviación española había tenido que completarse con aportaciones voluntarias de distintas ciudades españolas, promovidas por el más puro patriotismo y por el inocente orgullo de ver el nombre de la provincia en la carlinga del aeroplano adquirido con su aportación.

Debilitado por las heridas y la pérdida de sangre intentó aprovechar un terreno favorable en las cercanías del poblado enemigo de Zuintín, donde tomó tierra. Los moros, creyendo que el aeroplano estaba inutilizado, se dispusieron a apoderarse del avión. Los mejores tiradores del lugar se dirigieron a los puntos desde los cuales podrían batir eficazmente el avión caído y sus dos tripulantes. Pero Ríos logro sobreponerse a su momentánea debilidad, volvió a acelerar su motor, despegó y se dirigió hacia Sania Ramel. Pero, desconfiando de poder llegar hasta el aeródromo, decidió aterrizar junto al Campamento General. Logró encontrar un sitio a propósito y, a pesar de sus heridas, consiguió tomar tierra entre tiendas y piedras "sin causar desperfectos en el aparato ni daño en el compamento", como decía el Parte Oficial. Después de lograr aterrizar sin que el aeroplano sufriera ni el más mínimo desperfecto, el Teniente Ríos logró bajar del avión y pedir auxilio a un grupo de Oficiales y soldados que se acercaron en su ayuda. Los dos tripulantes fueron trasladados al Hospital. Los médicos calificaron su estado de grave, pues el Capitán Barreiro tenía un balazo en el vientre y el Teniente Ríos uno en el vientre y otro en las piernas. Todos los impactos que se observaban en el aeroplano procedían de fusiles tipo Mauser.

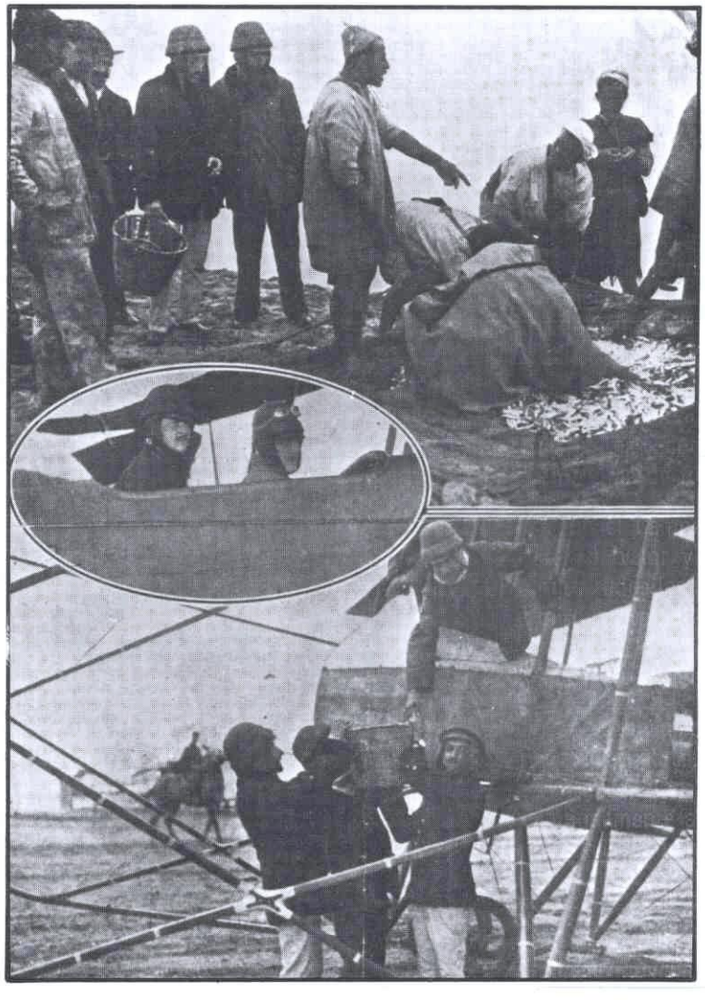
En el Campamento se hicieron grandes elogios de los aviadores, por su valor y pericia, pero en el aeródromo esto no sorprendió pues todos los componentes de la Escuadrilla estaban animados del mismo espíritu. El comentario general fue de sorpresa técnica. "¿Cómo era posible hacer blanco en un avión que volaba a la enorme velocidad de 80 ó 90 km/h?"

Afortunadamente, ambos aviadores lograron curar de sus heridas y volver al servicio activo. Al día siguiente, no con ánimo de venganza, sino para convencer al enemigo de que no podía atacar impunemente a los aeroplanos españoles, todos los aviadores de la Escuadrilla bombardearon el Monte Cónico.

Pero la hazaña tuvo además gran resonancia. En primer lugar fueron mencionados en la Orden de la Escuadrilla. "Orden del día 19 de noviembre de 1913. Hoy ha recibido la Escuadrilla su bautismo de sangre, derramando la suya por la Patria nuestros compañeros Barreiro y Ríos, heridos gravemente cuando volaban sobre el Monte Cónico. Envidiemos su suerte, imitemos su conducta serena, si la Providencia nos tiene reservado este galardón, y pidamos a Dios conserve la vida de nuestros queridos compañeros. Contingencia normal de la guerra, no debe este doloroso accidente ni reducir nuestro entusiasmo, ni llevarnos a propósitos de represalias y venganzas impropias de la dignidad militar; sirva tan sólo de lección para no exponer inútilmente, desacreditando el efecto moral del arma que la Patria ha puesto en nuestras manos, mientras circunstancias especiales no lo impongan. Fe en Dios y confianza en la idea del deber han de presidir todos nuestros actos".

El General Marina, como Comandante en Jefe y Alto Comisario, telegrafió el mismo día 19 al Ministro de la Guerra, que era el Teniente General don Ramón Echagüe y Méndez-Vigo, para informarle del hecho: "Hoy, a las 8, con objeto de reconocer falda del oeste del Monte Cónico, salieron del campamento de aviación, a bordo del biplano Farman número 1, Primer Teniente de Infantería Julio Ríos Angüeso y Capitán de Ingenieros Manuel Barreiro Alvarez. A las ocho treinta, al regresar efectuando el servicio fueron tiroteados desde el Monte Cónico, sufriendo simultáneamente dos heridas graves el piloto, Teniente Ríos y una el Capitán Barreiro. Con gran pericia y sereno valor continuaron navegando para no caer en campo enemigo y con hábil maniobra, dando una vuelta sobre campamento general, consiguieron aterrizar en él, eligiendo sitio descenso sin que el aparato sufriera averías ni perjuicio la tropa acampada..."

Los aviadores Barreiro y Ríos comprando pescado. El Infante don Alfonso y el Capitán Kindelán dispuestos a efectuar un reconocimiento. Cargando las cestas con la compra en un FARMAN. (Foto revista BLANCO Y NEGRO.)



El Rey, como Jefe Supremo del Ejército, decidió premiar inmediatamente el hecho, sin esperar los trámites normales del expediente de recompensas. En cuanto tuvo conocimiento del hecho telegrafió al General Marina diciéndole: "Ruego a V.E. participe a los aviadores heridos que les asciendo al grado superior y que les felicito por su brillante conducta, así como por el valor y la serenidad de que han dado pruebas. Déles V.E. un abrazo en mi nombre y lleve estas felicitaciones a la Orden del día de los Ejércitos de Tierra y Mar. Le saluda afectuosamente. Alfonso".

El General Liautey, Residente General de Francia en Marruecos, envió desde Mechra-Ben-Abben donde se encontraba, este telegrama: "Yo os envío la expresión de mi más viva simpatía y la de sus camaradas franceses por los aviadores heridos heróicamente en el cumplimiento de su servicio y deseo saber noticias suyas".

El día 20 de noviembre, mientras la Escuadrilla bombardeaba el Monte Cónico, el General Marina, a propuesta del Jefe de la Aviación de Tetuán, ordenó la apertura de juicio contradictorio para la concesión de la Cruz Laureada de San Fernando, conjuntamente, a los dos aviadores. Debido a la necesidad de reformar el Reglamento de la Orden, no se les concedió hasta el año 1921, siendo entonces los dos primeros aviadores laureados.

Se continuaron realizando todos los servicios aéreos solicitados por el mando, sin que flaquearan los ánimos a causa de las bajas de la Escuadrilla. La Orden del día 23 de noviembre decía: "Mañana inaugurará la Escuadrilla su acción ofensiva arrojando bombas en los poblados de la desembocadura del Haira, colaborando con las tropas en la pequeña operación que ha ordenado la superioridad".

El día 24 la Escuadrilla superó todas sus marcas anteriores y logró efectuar 16 salidas tácticas de guerra. Aunque la imprecisión de la puntería y el reducido tamaño de las bombas hacían que los resultados de los bombardeos fueran más psicológicos que materiales, tuvieron gran importancia para elevar la moral de las tropas propias y rebajar la del enemigo.

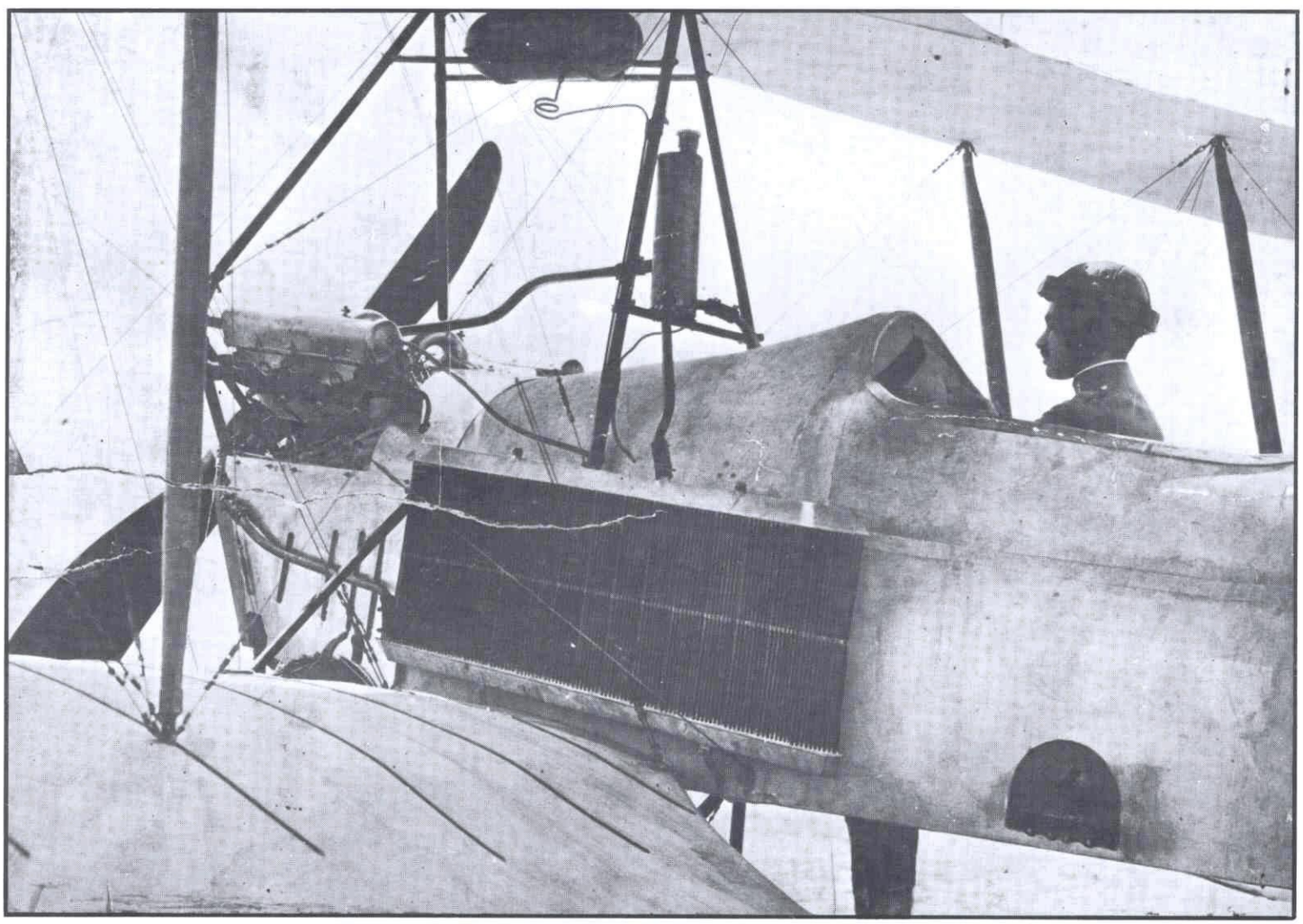
LA ESCUADRILLA ARTAL

El Teniente Ortiz Echagüe se encontraba de viaje por América, donde había recibido la noticia de la salida de la Escuadrilla para Marruecos. Animado del mejor deseo, logró obtener un importante donativo del conocido mecenas Conde de Artal, que residía en Buenos Aires, que se emplearía en comprar más aeroplanos para las Escuadrillas de Marruecos. Con este dinero se presentó en París y adquirió tres monoplanos Morane-Saulnier.

Estos aparatos eran un desarrollo prebélico de los magníficos aviones construidos en comandita por León y Robert Morane y Raymond Saulnier. Tenía una envergadura de 9,30 m. y una superficie alar de 14,86 m.^{2}. El motor era un Gnôme rotativo de 80 C.V. Su peso al despegue eran 370 kg. En 1912 Geo Legagneux y Roland Garros habían batido sucesivamente el récord mundial de altura, que dejó finalmente Garros en 5.610 m. el 11 de diciembre. La aviación francesa adquirió, sucesivamente, hasta unos 120 ejemplares de este modelo en diversas variantes.

A finales de octubre Ortiz Echagüe intentó realizar con un Morane el vuelo París - Madrid, aunque fuera por etapas. Para conseguir la autonomía necesaria para intentar el vuelo directo, instaló un depósito de gasolina suplementario en el lugar del pasajero.

Aeroplano LOHNER. Este avión sirvió de base para el prototipo FLECHA diseñado por Barrón

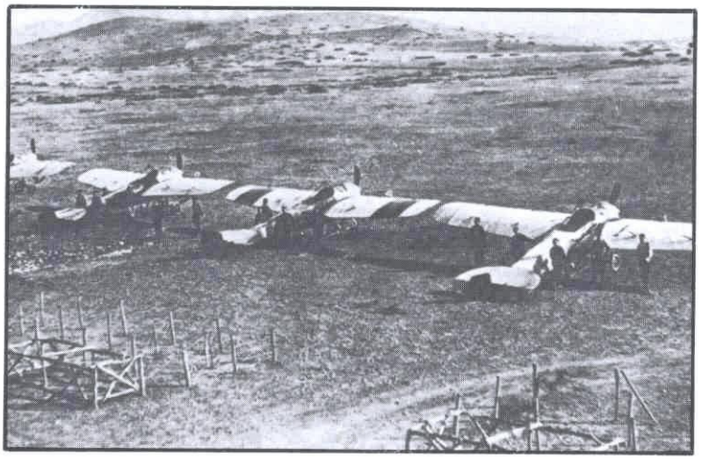


Despegó de Villacoublay con niebla cerrada, ascendió hasta volar por encima del mar de nubes y voló hacia el Sur. Después de 3 horas descendió por un agujero en la masa nubosa hasta ver de nuevo el suelo. Logró aterrizar en una pequeña pradera y preguntó a unos campesinos. Descubrió que se encontraba perfectamente en ruta, a unos 100 km. al noroeste de Burdeos. Ayudado por los campesinos volvió a arrancar su motor y despegó hacia España. Pero la desgracia de una avería fortuita le impidió terminar felizmente su viaje. Una llave de paso de combustible tenía una pérdida, por la que fue goteando la gasolina y empapó el piso, que era de madera. Un súbito retorno de llama, causado por una avería en una válvula de admisión del motor, inflamó rápidamente la gasolina caída y prendió fuego al fuselaje. Ortiz Echagüe logró aterrizar y saltó del avión, aún en marcha, con las ropas en llamas. Unicamente su serenidad le permitió librarse de parte de sus prendas y apagar el fuego de las restantes, escapando sólo con ligeras quemaduras.

Solicitó permiso del Conde de Artal para intentar de nuevo el viaje en otro avión, pero le persuadieron de que era preferible embarcar en el ferrocarril los dos aviadores que le quedaban. De paso recogió el motor y las partes metálicas del que había ardido y se incorporó a la Escuadrilla de Tetuán a finales de 1913. En el mismo campamento se logró reconstruir el aeroplano incendiado y, al poco tiempo, la Escuadrilla Artal se encontraba al completo de sus efectivos. Estos aviones prestaron grandes servicios en Africa, hasta que volvieron a la Península en 1916.

LA AVIACION SE HACE IMPRESCINDIBLE

Visto el éxito logrado por la aviación en la zona de Tetuán, se fueron creando nuevas Escuadrillas en las zonas de Larache y Melilla. La Escuadrilla de Tetuán quedó bajo el mando del Capitán

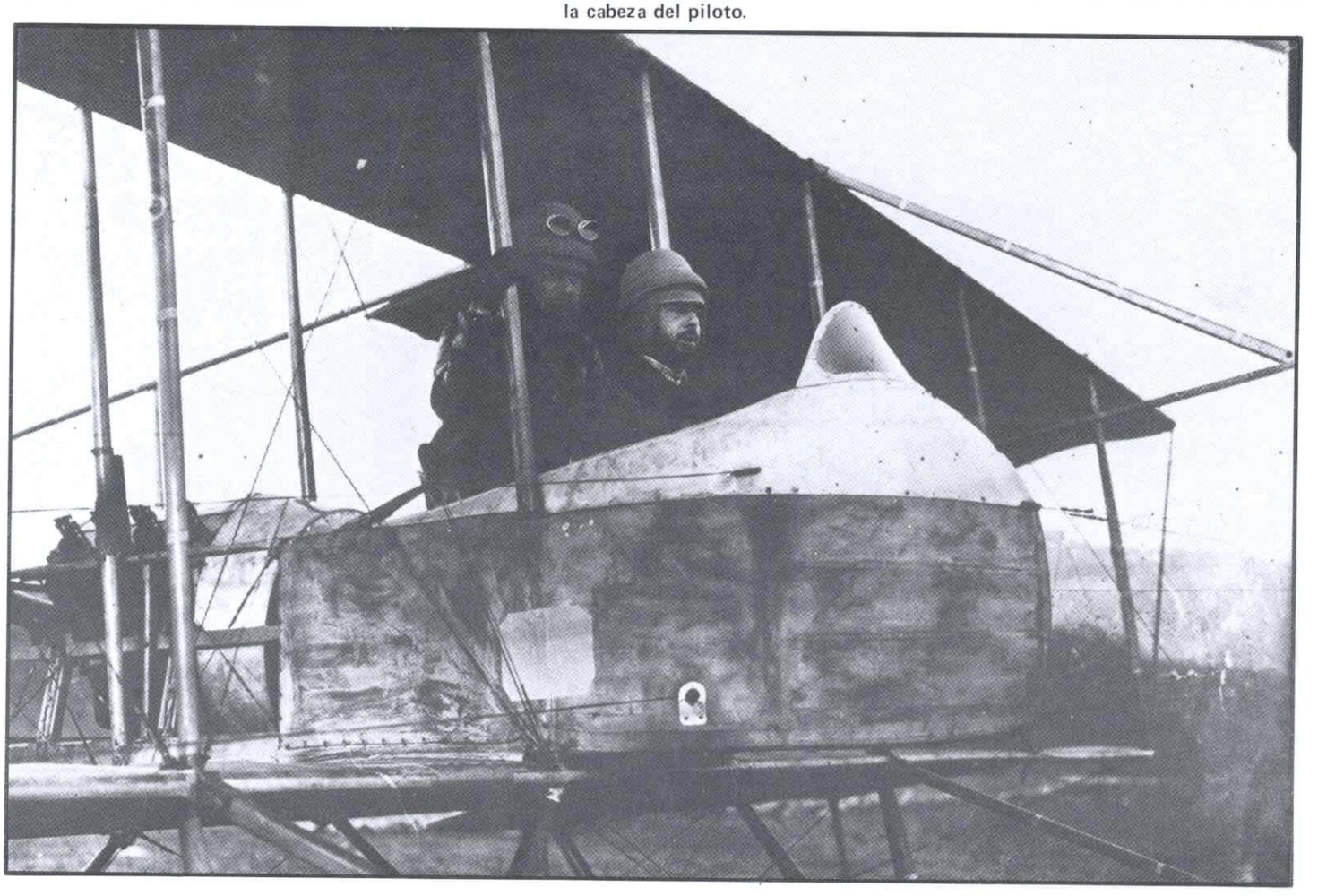


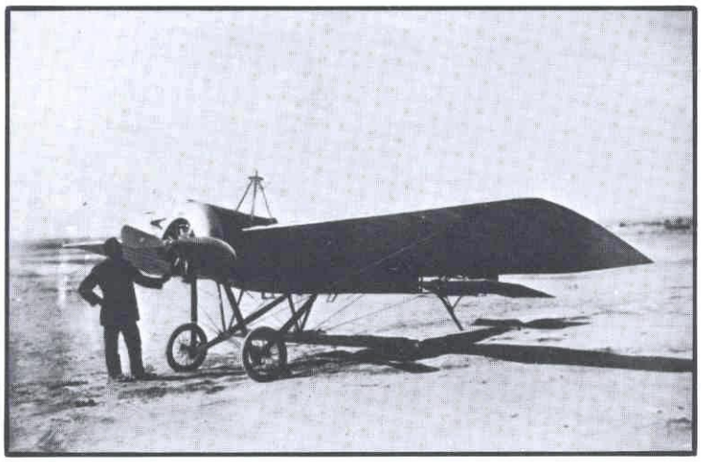
Línea de MORANES en el Aeródromo de Zeluán

don Eduardo Barrón Ramos de Sotomayor y Kindelán quedó como "Jefe de la Aviación de Marruecos".

El Alto Comisario decidió establecer un blocao en la margen del cauce seco del Río Hayera, en el territorio de la Comandancia Militar de Ceuta, para proteger la carretera Tetuán-Laucién de los continuos ataques de los rifeños. La operación fue encomendada al General Aguilera, que contaba con las dos columnas de los Generales Berenguer y Primo de Rivera, los aviones que habían quedado en el aeródromo de Sania Ramel y un globo cautivo de la Unidad de Aerostación. La operación se realizó el 17 de diciembre de 1913. Los aeroplanos atacaron en formación de Escuadrilla para apoyar el avance de las tropas de tierra, bombardeando Ben Karrix

La tripulación de un FARMAN a punto de iniciar el vuelo. Obsérvese el casco de cuero diseñado en forma de "chichonera" para preservar la cabeza del piloto.





Aeroplano MORANE SAULNIER de la Escuadrilla ARTAL.

y reconociendo el terreno a vanguardia de las tropas propias. También tuvo una actuación muy brillante el globo cautivo, que informó continuamente al Mando y a la artillería de la posición de los núcleos enemigos. Del éxito de la actuación de las fuerzas aéreas es buen exponente el hecho de que el combate se inició a las seis menos cuarto de la mañana, duró hasta las seis de la tarde y se consumieron 57.873 municiones de fusil y 2.265 de cañón, a pesar de lo cual las bajas españolas se redujeron a cuatro Soldados heridos y tres muertos: dos soldados indígenes y el Comandante Infantes, de Regulares. La columna de reserva, mandada por el Teniente Coronel Daban, no tuvo que empeñarse seriamente en ningún momento. Un telegrama del Comandante en Jefe al Ministro de la Guerra, General Echagüe, decía: "Una bomba de los aeroplanos causó 2 muertos y 1 herido".

El 18 de diciembre los aviones volvían a apoyar el avance de las tropas de tierra con tal eficacia que el Teniente General Marina felicitó de nuevo al Coronel Vives, como Jefe de la Aeronáutica.

El General Marina y su Jefe de Estado Mayor, Comandante don Alberto Castro Girona, volaron como observadores en los aviones de la Escuadrilla de Tetuán, para reconocer el terreno que tendrían que recorrer en breve las columnas españolas. El General Fernández Silvestre también voló como pasajero en los aviones de la zona de Larache, para observar mejor las zonas desconocidas del territorio de su demarcación. La aviación de reconocimiento se había afirmado como el más eficaz auxiliar del Alto Mando.

El 28 de enero de 1914 pasaba destinado a la Península el Capitán Kindelán. Pasó destinado a Cuatro Vientos, donde se hizo cargo del mando del aeródromo. También fue nombrado Jefe de la Rama de Aviación del Servicio General de Aerostación. Al dejar Africa le fue concedida la Cruz de María Cristina de 1.ª Clase por los servicios prestados en Marruecos. Posteriormente se le otorgó la Cruz del Mérito Militar de 1.ª Clase con distintivo rojo y la Cruz del Mérito Naval de 1.ª Clase, también con distintivo rojo, por los servicios prestados a bordo del "Proserpina".

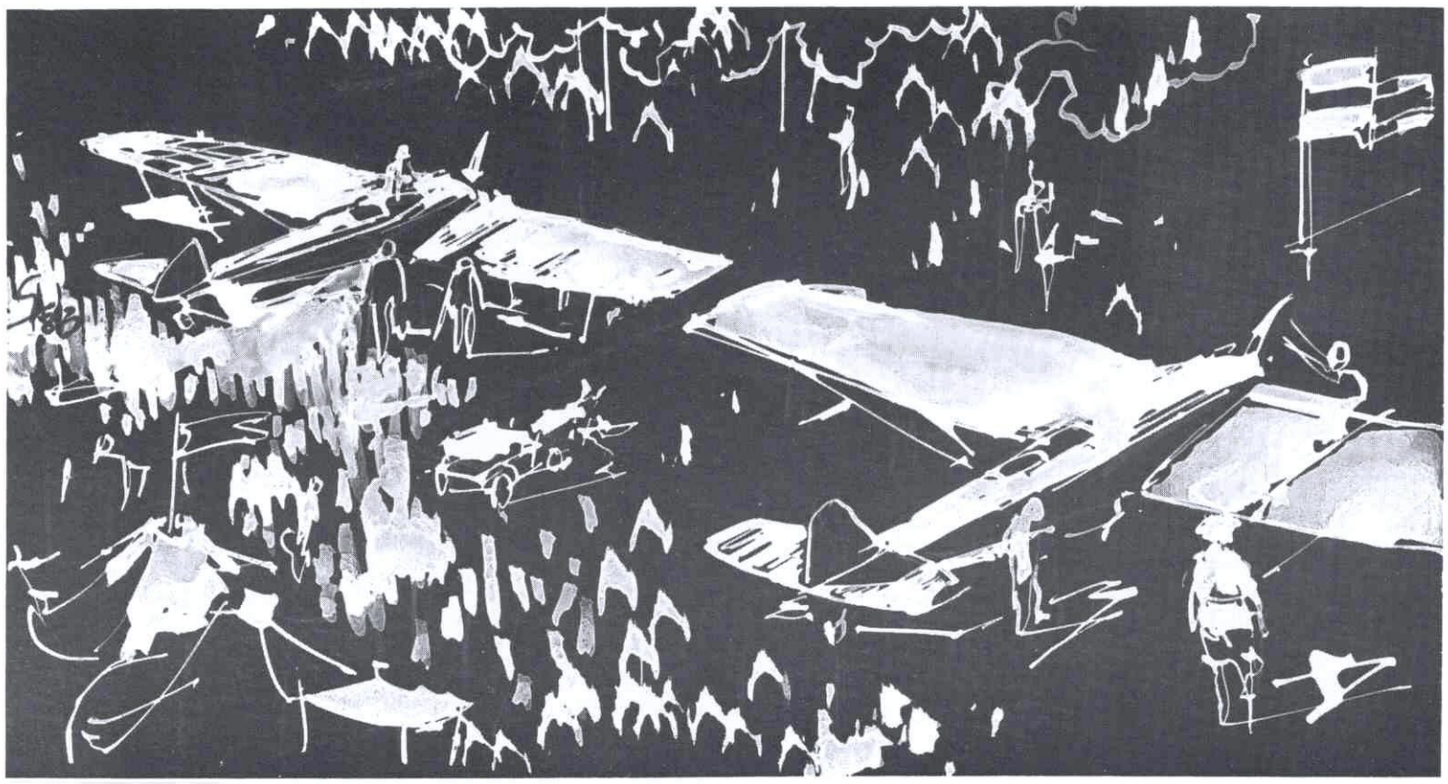
EL PRIMER VUELO AFRICA-EUROPA

Aprovechando unos días de calma en las operaciones aéreas y que S.M. el Rey Alfonso XIII se encontraba en Sevilla por aquellos días, se envió un avión a Tablada. Este aeroplano sería el primero que enlazase Africa con España. Para la misión se escogió un Nieuport con motor de 80 C.V. El avión iba tripulado por los Capitanes Herrera y Ortiz Echagüe. Estos pilotos llevaban el siguiente mensaje: "En nombre del Ejército de Africa tengo el honor de ofrecer a Vuestra Majestad nuestro respetuoso saludo. Tetuán, 7 de febrero de 1914. El General Marina".

El mal tiempo impidió el despegue desde Tetuán hasta el 27 de febrero. Este día el avión despegó de Tetuán y, después de 2 horas y 30 minutos de vuelo, llegó a Sevilla. Por primera vez se cruzaba en vuelo el estrecho de Gibraltar.

El Rey recibió inmediatamente a los dos Oficiales, les felicitó por la pericia demostrada en el viaje y les concedió como distinción el nombramiento de Gentilhombres de Cámara. Contestó al mensaje del General Marina con el siguiente telegrama:

"Mi querido General. Al manifestarle mi satisfacción por el buen resultado de este primer viaje de nuestros aviadores militares de Marruecos a España, respondo al saludo de su valiente Ejército,



al que deseo todo género de prosperidades. Le envía un abrazo su afectísimo, Alfonso".

El Ministro del Ejército, General Echagüe, dirigió desde Madrid otro telegrama al Rey que decía: "Señor. Este primer viaje de los aviadores españoles cruzando el Estrecho para saludar a Vuestra Majestad, es delicada atención que demuestra cuánto le quiere, admira y respeta el valiente, sufrido y disciplinado Ejército de la Patria; y no dude Vuestra Majestad que en esos mismos sentimientos se inspiran las tropas de la Península, igualmente entusiastas de su Rey".

El aeroplano, que se encontraba en Tablada sin ninguna protección, resultó destrozado por un violento temporal que lo volcó y destruyó, por lo que hubo de ser desmontado y embalado convenientemente para enviarlo por ferrocarril a Cuatro Vientos para su reparación.

LA COOPERACION CON LA ARTILLERIA

En abril de 1914 se solicitó la ayuda de la Escuadrilla de Tetuán para destruir un cañón que los rifeños habían emplazado en lo más alto de la cresta de Gorges, en el Monte Beni-Hozmar. El cañón estaba habitualmente escondido en una cueva, de donde sólo salía para hacer fuego. Su lugar de asentamiento le permitía hacer un fuego muy eficaz sobre la ciudad y el campamento español. Como se encontraba unos 500 m. más alto que las piezas españolas más cercanas y estaba la mayor parte del tiempo escondido en su cueva, los cañones españoles disparaban sobre él con grandes dificultades y disponían de muy pocas ocasiones para corregir su puntería. Los aviones, a pesar de sus limitaciones de techo de servicio y carga útil, lo bombardearon continuamente. Además hicieron un gran número de fotografías y croquis detallados para facilitar el ajuste del tiro de la artillería. Finalmente, los efectos combinados del bombardeo aéreo y el fuego artillero consiguieron desmontarlo. Este caso constituye un claro ejemplo de las ventajas de la cooperación entre la Aviación y la Artillería.

JUICIO DE LA ACTUACION DE LA AVIACION EN AFRICA

La labor de las escuadrillas fue constante y desconocida de la opinión pública. Citemos al General Gomá que dice: "Su labor es para muchos desconocida. Para su divulgación sería preciso escribir tantas páginas de guerra como días tiene el año. Se bombardean trincheras, zocos, cosechas, caminos, propiedades; se toman fotografías y se trabaja horas y horas, de día y de noche, para editar los planos del territorio enemigo; se estudian las posibles líneas de avance y, cuando después de un trabajo de larga preparación, con difíciles servicios sobre el campo rebelde en combates que no son citados en el parte inicial ni tienen carácter espectacular, el Mando ha recibido las informaciones precisas, dispone de planos y sobre ellos se redactan las órdenes de operaciones, llega el día del avance". Efectivamente, la labor de la Aviación estaba tan bien hecha que no se notaba. Sólo el Alto Mando y el Estado Mayor podían apreciar la infatigable actuación de las Escuadrillas. Así se reconocía en el informe que presentó el Comandante don Antonio Aranda Mata, del Estado Mayor del General en Jefe. En él se ponía de relieve toda la utilidad de los servicios prestados y se estudiaba muy cuidadosamente la importancia de las informaciones obtenidas por el reconocimiento aéreo.

Como análisis final 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. Dado que la Aeronáutica militar de todo el mundo estaba en mantillas, que no existía aún una doctrina de empleo en ninguno de los ejércitos de las grandes potencias y que en España no se tenía más experiencia de su empleo operativo que las informaciones que se hubieran podido obtener sobre las campañas de otras naciones, resultan asombrosos los resultados. Ni una aeronave, ni un tripulante, cayeron en manos del enemigo, a pesar de sobrevolar continuamente las regiones a vanguardia de aquel frente mal definido y siempre cambiante. A pesar de la penuria económica y de material no dejó de prestarse ni un solo servicio solicitado por el Mando, no siendo obstáculo los problemas de logística que afligían a nuestras tropas en Africa. Un país sin industria aeronáutica, que casi no tenía experiencia en la industria mecánica de ningún tipo, cuyos talleres sólo servían para efectuar las reparaciones más sencillas y que fue incapaz de construir en serie los prototipos cuyas patentes fueron vendidas al extranjero, llegó a mantener simultáneamente hasta cinco destacamentos aéreos en zonas distintas y separadas por muchos kilómetros de territorio desconocido y en manos del enemigo.

Las limitaciones técnicas de la Aeronáutica española sólo se reflejan en la escasez de elementos, pero no en una capacidad inferior del personal, que demostró a todos los niveles su preparación y su constante deseo de aprender. Los pioneros de la Aeronáutica fueron siempre voluntarios para todas las ocasiones de mayor riesgo y fatiga, y dejaron bien patente su valor, talento y constancia, que abrieron los caminos del mundo a la Aviación española.



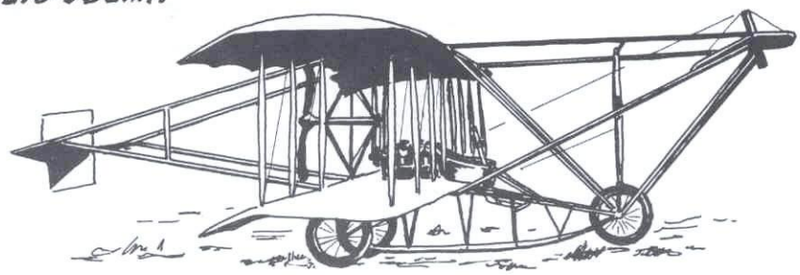
Historias de la Aviación Española

LOS PIONEROS

Juan W. 1978

¿SABEÍS CUAL FUÉ EL **PRIMER AVIÓN** PROYECTADO Y CONSTRUIDO POR UN ESPAÑOL ?. PUÉS ÉSTE QUE ESTAÍS VIENDO : UN BIPLANO MONOPLAZA DE DIEZ METROS DE LONGITUD Y OCHO DE ENVERGADURA, CON UN MOTOR "ANTOINETTE" DE 65 CV. Y UNA HÉLICE PROPULSORA DE DOS METROS DE DIAMETRO.

NATURALMENTE, CUANDO HABLAMOS DE "PRIMER AVIÓN", NOS REFERIMOS AL PRIMERO QUE **CONSIGUIÓ VOLAR.**

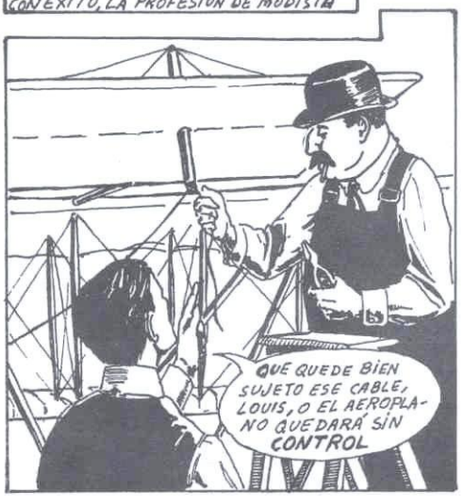




..Y ÉSTE ES SU DISEÑADOR, CONSTRUCTOR Y PRIMER PILOTO, **ANTONIO FERNANDEZ**, NACIDO EN ARANJUEZ E 1.876 Y RESIDENTE EN NIZA, DONDE EJERCE, CON ÉXITO, LA PROFESIÓN DE MODISTA



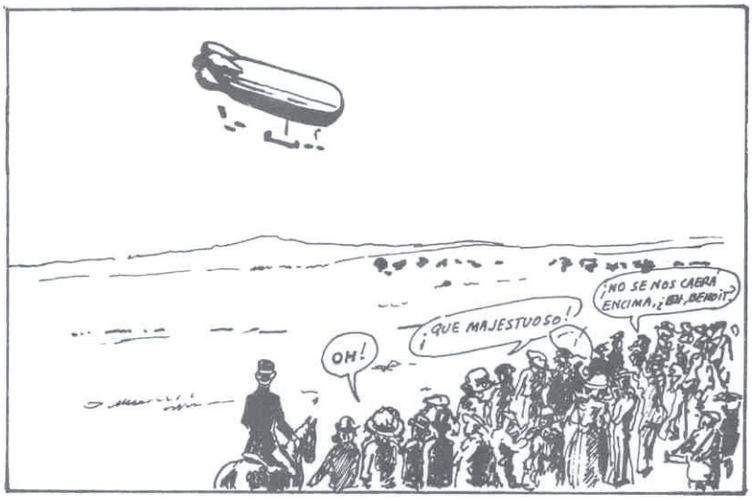




ANTONIO FERNANDEZ AÚN NO HABÍA CONSEGUIDO QUE SU AEROPLANO VOLASE, CUANDO EN AGOSTO DE 1909 SE CELEBRÓ EN REIMS EL PRIMER FESTIVAL AERONAÚTICO INTERNACIONAL DE LA HISTORIA.

A DICHO FESTIVAL CONCURRIERON LOS MAS FAMOSOS AVIADORES DEL MOMENTO (QUE ERAN BIEN POCOS) A DISPUTAR EN DIVERSAS COMPETICIONES.

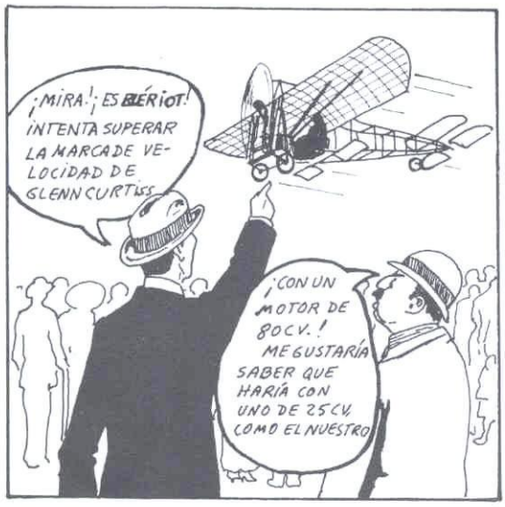
FERNANDEZ, ESPERANZADO, TAMBIÉN ACUDIÓ



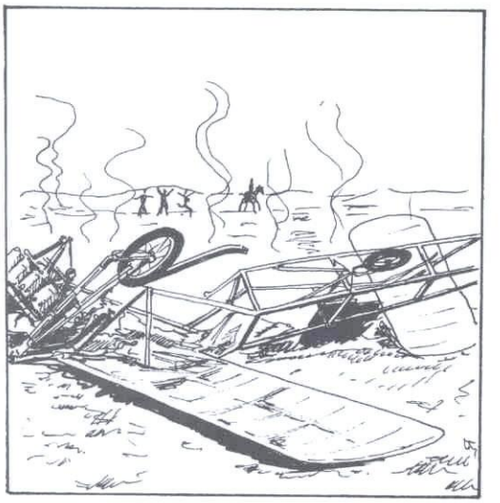


















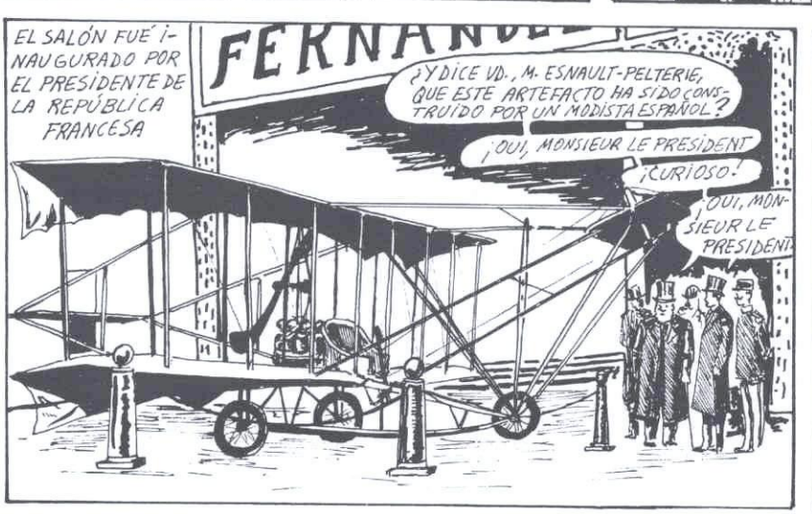






AQUEL OTOÑO DE 1909 SE CELEBLÓ EL PRIMER SALON INTERNACIONAL DE AERONAÚTICA EN PARÍS.

ENTRE LOS EXPOSITORES SE ENCONTRABA FERNANDEZ, PESE A QUE SU AVIÓN AÚN NO HABIA CONSEGUIDO DESPEGAR LAS RUEDAS DEL SUELO.



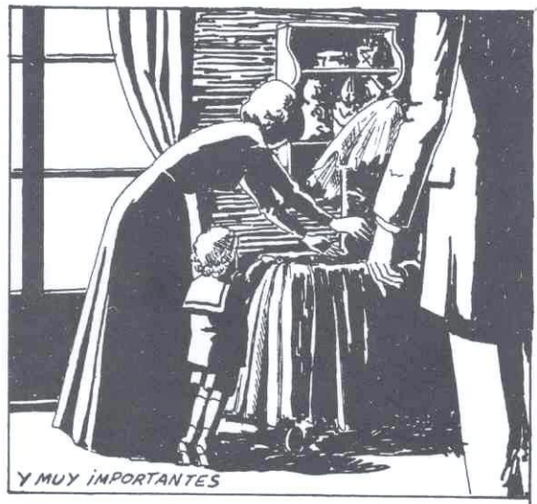




DE NUEVO INTERVIENE FERNANDEZ EN UNA COMPETICIÓN INTERNACIONAL: EN LA DE BLACKPOOL, EN INGLATERRA (OCTUBRE, 1909), PERO TAMPOCO LE ACOMPAÑA LA SUERTE.



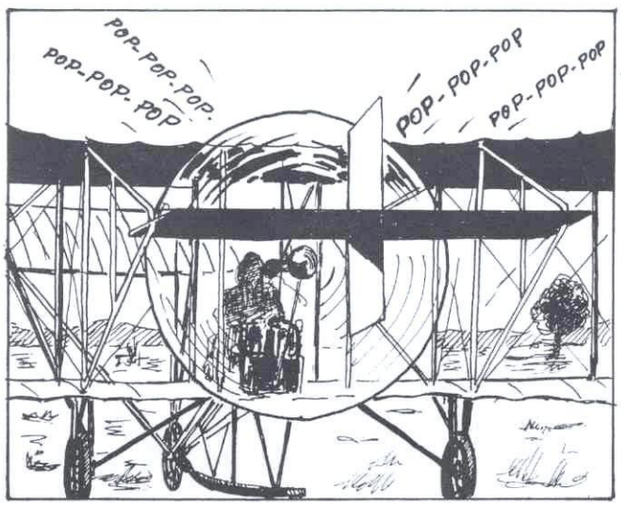
HABÍA MUCHAS RAZONES PARA ABANDONAR...



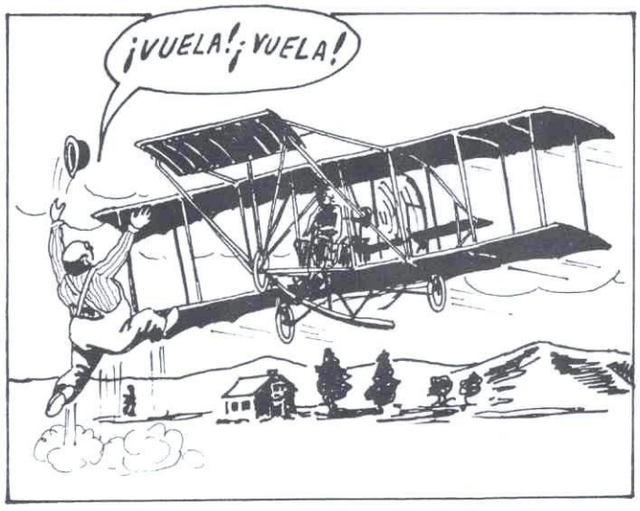
Y MUY IMPORTANTES



EN EL OTOÑO DE 1.909 FERNÁNDEZ ADAPTÓ A SU AVIÓN UN MOTOR DE 65 CV. E INICIO, DE NUEVO, SUS ENSAYOS CERCA DE ANTIBES.

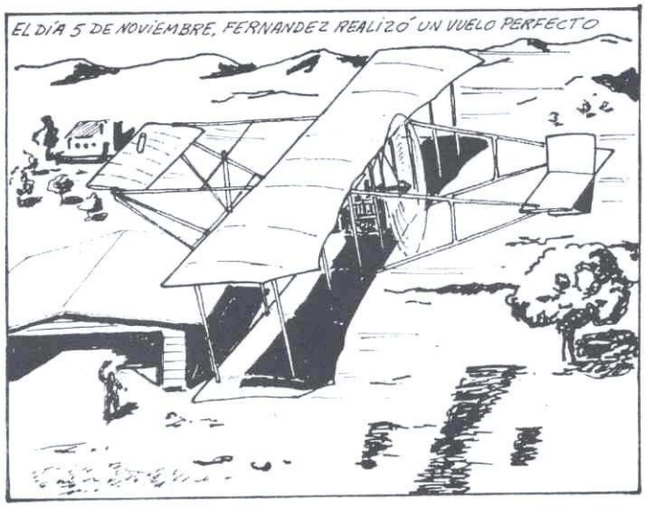












EL DÍA 5 DE NOVIEMBRE, FERNANDEZ REALIZÓ UN VUELO PERFECTO





¡NO HAY TIEMPO PARA SUSTITUCIONES!. LO REFORZARÉ CON ESTE CORDEL

¡PERO NO AGUANTARÁ!

ROOON-RON-ROOON

DESPUÉS DE RECORRER UNOS 150 METROS, SE ELEVA

YA REGRESA. ¡OJALÁ QUE TERMINE PRONTO ESTE VUELO!.

¡ESTO MARCHA! AHORA DESCENDERÉ PARA ATERRIZAR.

PERO ENTONCES...

¡TUINC!

¡¡OH!, ¡NO! ¡MON DIEU!

¡¡¡PLAFF!!!

MUCHOS NO ENTENDERAN PORQUE UN ACOMODADO PADRE DE FAMILIA SE DEJÓ LA VIDA, OLVIDADO DE TODOS, ENTRE UN MONTÓN DE CHATARRA RETORCIDA. SIN EMBARGO GRACIAS A **FERNANDEZ**, Y A OTROS MUCHOS COMO ÉL, EXISTE LA AVIACION Y EL HOMBRE VUELA.



PRIMER PREMIO DE FOTOGRAFIA UNICA: "Dos ases frente a frente".

FALLO DEL CONCURSO DE FOTOGRAFIAS HISTORICAS DE LA AVIACION ESPAÑOLA

En Madrid, a 11 de enero de 1983, reunido el jurado para la concesión de los Premios del Concurso de Fotografías Históricas de la Aviación Española, formado por el Coronel don Emilio Dáneo Palacios, Coronel don Antonio Linares Mohedano, Comandante don José Clemente Esquerdo, Capitán don Andrés Murillo Santana y don Ricardo Fernández de la Torre, y presidido por el General Presidente del Seminario de Estudios Históricos Aeronáuticos don Abundio Cesteros García, se conceden los siguientes premios:

a) PREMIO DE FOTOGRAFIA UNICA:

PRIMER PREMIO, dotado con 25.000 pesetas, a la fotografía titulada "Dos ases frente a frente", de don Luis Ignacio de Azaola Reyes.

SEGUNDO PREMIO, dotado con 15.000 pesetas, a la fotografía titulada "Vuelo del General Sanjurjo", del Coronel don Julio Pérez Vega.

TERCER PREMIO, dotado con 10.000 pesetas, a la fotografía titulada "Ascensión en globo en Guadalajara", de don Alfonso Grande de Lanuza.

b) PREMIO COLECCION FOTOGRAFIAS

PRIMER PREMIO, dotado con 35.000 pesetas, a la colección de fotografías presentadas por el Capellán del Ejército del Aire don Jesús Amurrio Rubio, con el título de "Historia Gráfica del Aeródromo Militar y Base de Hidros de los Alcázares".

SEGUNDO PREMIO, dotado con 20.000 pesetas, a la colección de fotografías presentadas por el Teniente Coronel don Santiago San Antonio Copero, con el título de "Patrulla Acrobática ASCUA".

TERCER PREMIO, dotado con 15.000 pesetas, a la colección de fotografías presentadas por don Luis Ignacio de Azaola Reyes, con el título de "Uniformes, trajes de vuelo y atuendos".

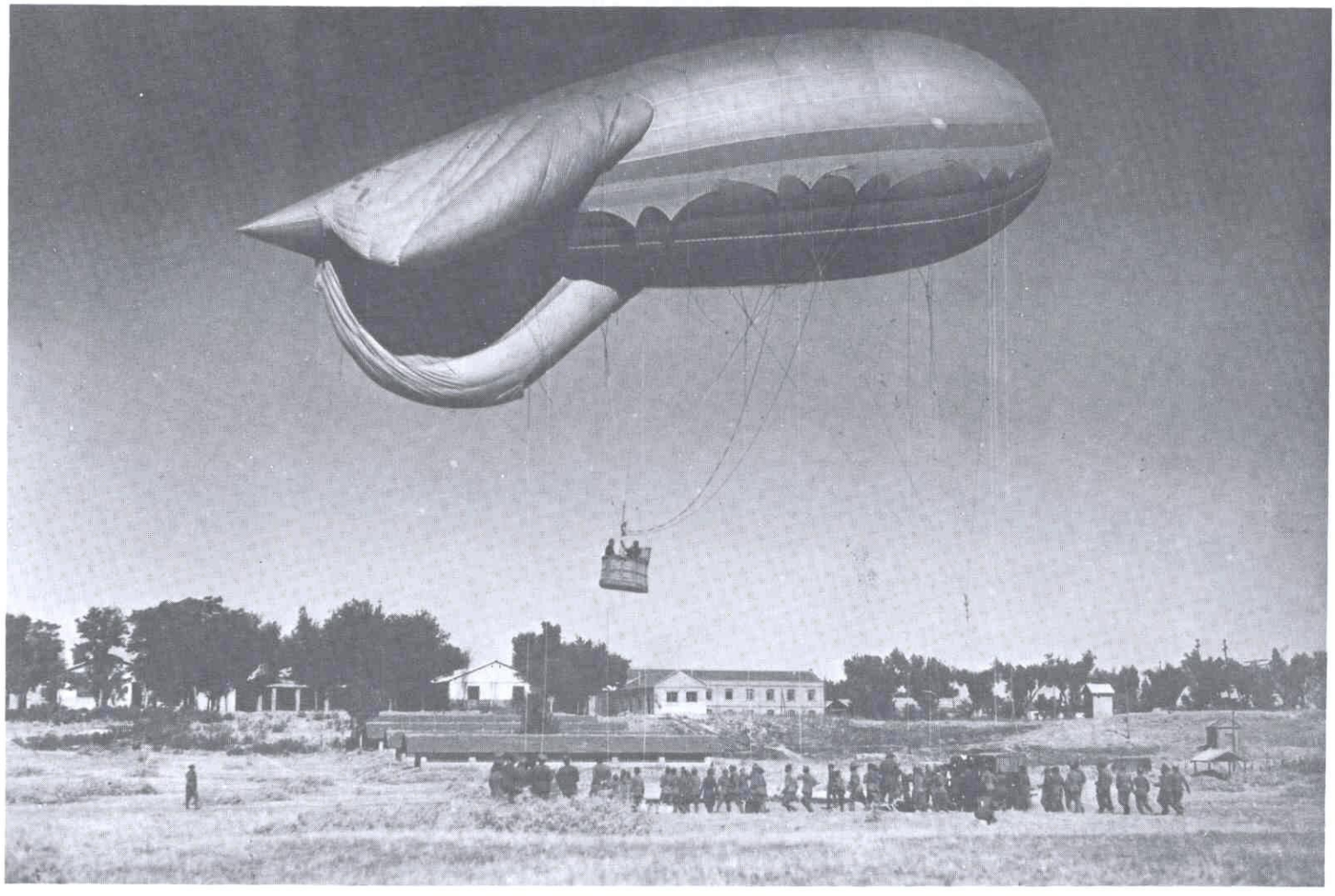
ACCESIT, dotado con 10.000 pesetas a la colección de fotografías presentadas por don Luis Ignacio de Azaola Reyes, con el título de "Algunos de los muchos".

ACCESIT, dotado con 10.000 pesetas, a la colección de fotografías presentadas por don Luis Ignacio de Azaola Reyes, con el título de "Aquellos bombarderos".

ACCESIT, dotado con 10.000 pesetas, a la colección de fotografías presentadas por don Natalio Grande Ayensa, con el título de "patrulla ATLANTIDA".



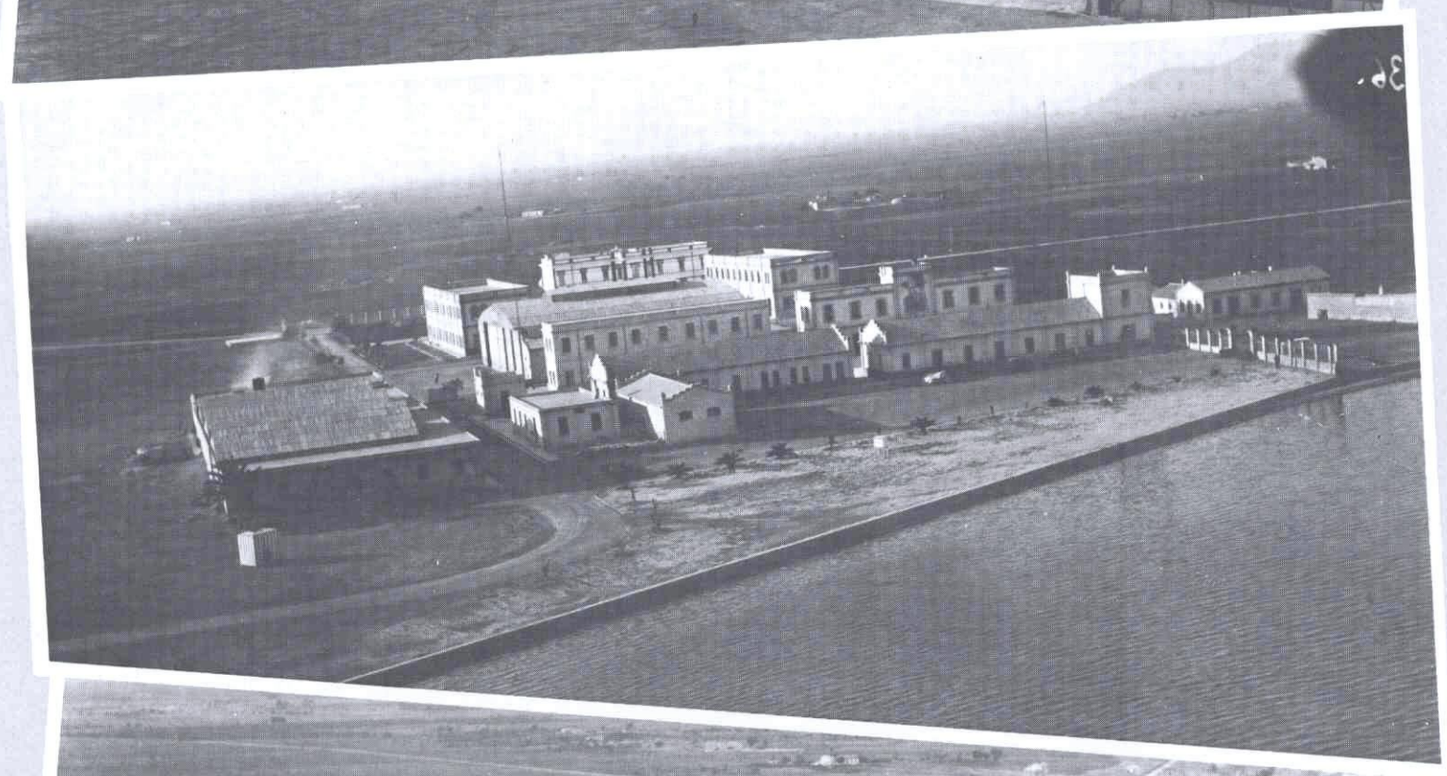
SEGUNDO PREMIO DE FOTOGRAFIA UNICA: "Vuelo del General Sanjurjo".

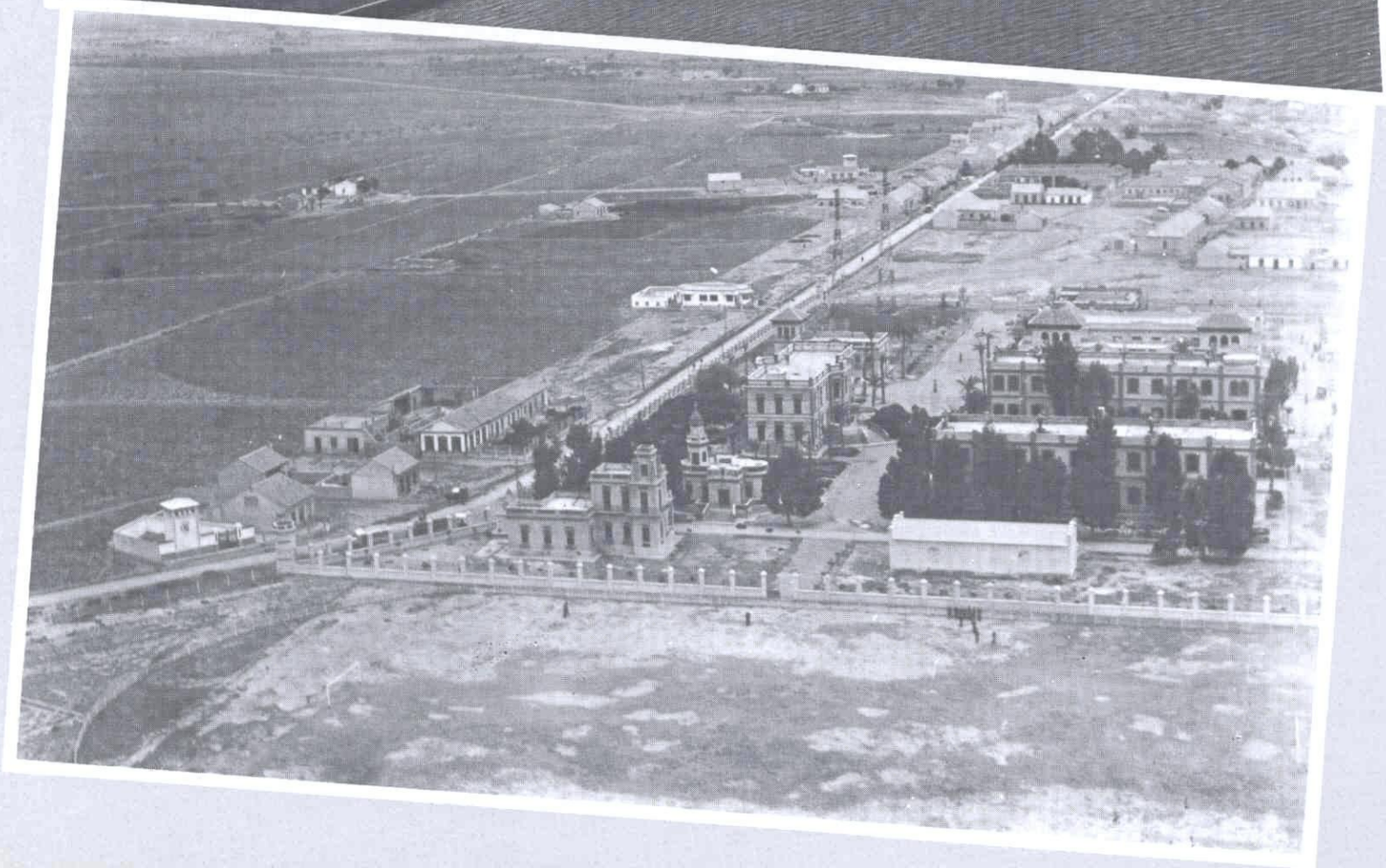


TERCER PREMIO DE FOTOGRAFIA UNICA: "Ascensión en globo en Guadalajara".

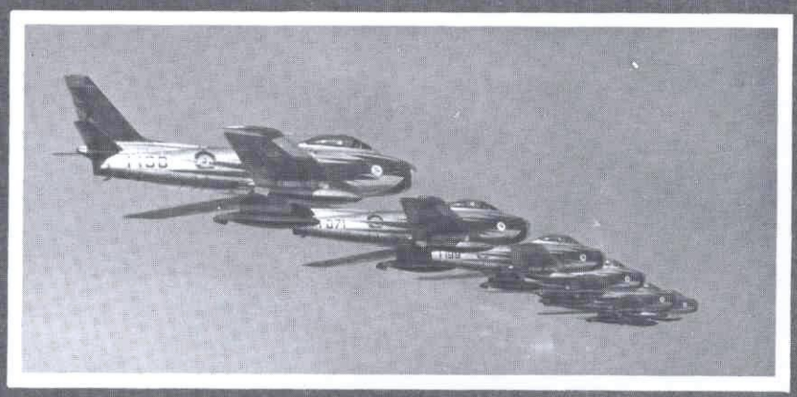
PRIMER PREMIO COLECCION: "Historia gráfica del Aeródromo Militar y Base de Hidros de Los Alcázares".







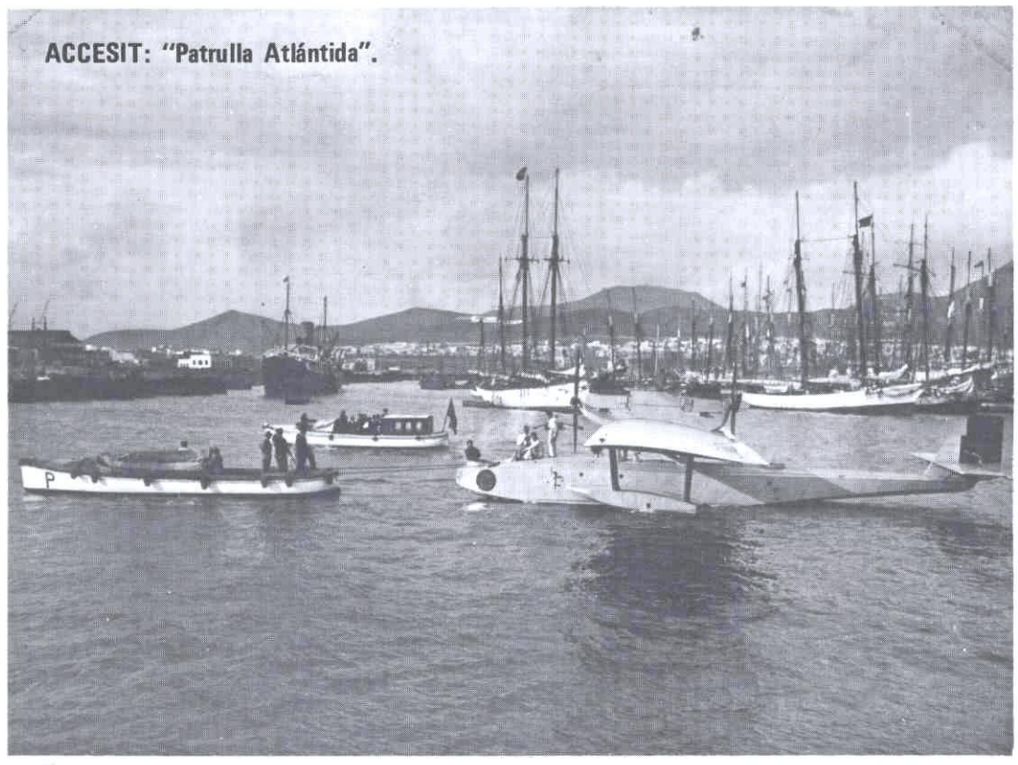
SEGUNDO PREMIO COLECCION: "Patrulla Acrobática ASCUA".



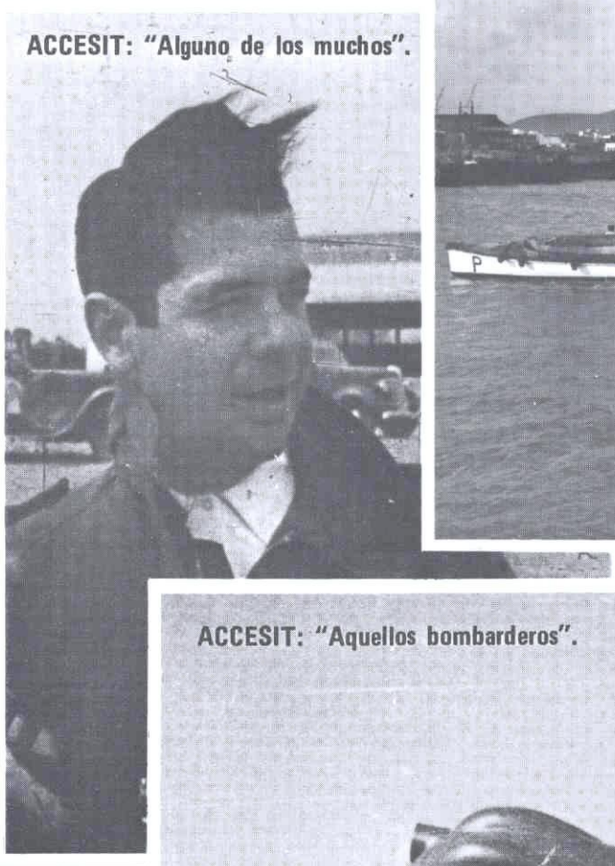


TERCER PREMIO COLECCION:
"Uniformes, trajes de vuelo y atuendos".





ACCESIT: "Patrulla Atlántida".



ACCESIT: "Alguno de los muchos".



ACCESIT: "Aquellos bombarderos".

