

CECILIO YUSTA VIÑAS
Miembro de número del SHYCEA

La Aviación Militar española, nacimiento y desarrollo inicial

*Sobre la piel del cielo, sobre sus precipicios
se remontan los hombres, ¿Quién ha impulsado el vuelo?
Sonoros, derramados en aéreos ejercicios,
raptan la piel del cielo.*

MIGUEL HERNÁNDEZ. El vuelo de los hombres.

■ LOS ALBORES

Varios trabajos, publicados en el Memorial de Ingenieros, confirman que los primeros experimentos realizados no habían pasado desapercibidos para el personal de este Cuerpo, que seguía de cerca la evolución del aeroplano desde los vuelos planeados de Otto Lilienthal a los primeros vuelos con motor de los hermanos Wright en Kitty Hawk en el año 1903.

Dos entusiastas capitanes de Ingenieros, Herrera y Kindelán, cuando regresaban de Berlín después de participar como pilotos de globo en la Copa Gordon Bennet, tuvieron el acierto de hacer escala en París para acercarse a Le Mans y presenciar² las primeras evoluciones en

Tras los deslumbrantes vuelos de demostración realizados por Wilbur Wright con su aeroplano en el verano del año 1908 en un improvisado aeródromo¹ próximo a Le Mans, muchos ejércitos del mundo intuyeron que aquella maravillosa máquina voladora podía, tener un gran futuro como arma. España, al igual que el resto de los países, se puso a trabajar para incorporar el aeroplano a sus efectivos pero esto, aunque ya se estaba en ello, no era asunto fácil porque requería mucho tiempo e importantes gastos que deberían ser justificados en los presupuestos generales del Estado.



acababan de presenciar hay que recordar que para ellos, hasta ese momento, el vuelo era imposible porque en las lecciones de física aprendidas en la Academia de Ingenieros de Guadalajara, se les había demostrado la imposibilidad del vuelo mecánico por el razonamiento técnico enunciado como “círculo vicioso de la aerodinámica”.

De nuevo en sus destinos, tanto Kindelán como Herrera difundieron entusiastamente en los ambientes profesionales el milagro vivido lo que, unido a la amplia información recibida, motivó que el Ministerio de la Guerra, que ya se había percatado del potencial del aeroplano, interesara al Gobierno de la Nación obteniendo, por iniciativa de varios senadores, los fondos necesarios para iniciar las primeras gestiones que concluirían con la adquisición del material de vuelo.

El día 31 de diciembre de 1908 el coronel Vives, después de hablar con Kindelán, mantuvo una larga entrevista con el general Marvá³, al final de la cual éste ac-



[Muchos ejércitos del mundo intuyeron que aquella maravillosa máquina voladora podía tener un gran futuro como arma]

→ **Primer bombardeo español con “proyectiles de caída para arrojar desde aeroplanos” el 17 de diciembre de 1913. Son bombas “Carbonit” de 10 kg., importadas de Alemania, el avión es un Lohner y los tripulantes son Barrón y Cifuentes (foto: Archivo Histórico del Ejército del Aire).**

cedió a proponer al Ministro que Kindelán y Vives viajaran, como fuera acordado, para estudiar el mercado de los dirigibles y aeroplanos. El día de Reyes, SS MM les dejaron como regalo un extraordinario viaje y así, la noche mágica del día 5 de enero de 1909, a las 20.50 emprendieron la marcha por tren llegando a París el día 7 donde, sin pérdida de tiempo, iniciaron los contactos que les permitirían ver el material aeronáutico que les interesaba, pero esto sería a la vuelta de Inglaterra donde tenían previsto ir primero.

Efectivamente, el día 9 continuaron hacia Londres, donde se instalaron, y comenzaron las visitas de trabajo: el Centro Aeronáutico de Farnborough, los distintos fabricantes, entrevistas con miembros de la Federación Aeronáutica Internacional (FAI), una gran recepción en el Ritz el día 12, museos, teatros, el zoológico, Hyde Park, algunas compras y agasajos sin fin hasta el día 16 que regresaron, por Folkestone, a París.

En Francia, alojados en el Hotel Louvre, se movieron para conocer el estado

Europa del aeroplano Wright, siendo esta la primera vez que veían volar un avión, lo que les causó gran impresión, descrita por el propio Kindelán:

Los ya célebres hermanos Wright habían sido contratados por un audaz empresario francés para que hicieran vuelos de demostración. Yo asistí al imborrable espectáculo con mi entrañable amigo Emilio Herrera y la tarde aquella no se me olvidará nunca, fue el 4 de octubre de 1908. La gran maravilla ocurrió ante nuestros ojos y, Herrera y yo, quedamos mudos de asombro. Luego nos mostramos entusiasmados, en fin, casi llorábamos de emoción.

Para entender lo que significaba para estos oficiales el maravilloso vuelo que

actual de los trabajos de los más importantes fabricantes de aeroplanos y dirigibles. Visita al aeródromo de Issy-les-Moulineaux⁴, la casa Astra, los talleres Voisin y Farman y un gran número de entrevistas con las personalidades más relevantes del mundo de la aeronáutica, hasta el día 24 que decidieron continuar su gira hacia Alemania.

Tras una parada en Frankfurt y una noche infernal en el tren, que Vives en sus cuadernos calificó de "toledana", llegaron a Berlín donde pudieron recuperarse de las fatigas pasadas bien instalados en el Hotel Bellec. Se desplazaron al aeródromo de Tegel para presenciar la evolución de dirigibles y, en Tempelhof, asistieron al montaje de un aeroplano que no pudo volar debido a la espesa niebla. Vieron barracones (muy caros) y visitaron también el Batallón de Aerosteros con la intención de ver volar el dirigible Gross, todo en vano porque estaba nevando. El día 30, Vives escribió al general Marvá para informarle del estado actual de sus gestiones.

El día 3 de febrero, salieron hacia Italia, llegando a Roma el sábado día 6 y alojándose en el Hotel Milán. Durante el fin de semana aprovecharon para, después de oír misa en el Vaticano, pasear por una ciudad donde había algunos monumentos y ruinas que ver. Pero volviendo el motivo que les había llevado allí, que no era hacer turismo, visitaron prácticamente todas las instalaciones dedicadas a la industria aeronáutica. El día 13, se dirigieron a Friedrichshafen en Alemania donde tenían previsto inspeccionar el dirigible *Graf Zeppelin*.

Volvieron a Berlín con el propósito de volar el dirigible *Gross* hasta dar por finalizadas las pruebas y, en el viaje de regreso, se detuvieron unos días en París al objeto de completar algunas informaciones y confirmar su agenda, saliendo el día 28 con destino a Pau. El día 1 de marzo, en el aeródromo de Pont Long en Pau conocieron a Wilbur Wright con el que Vives estuvo a punto de realizar un vuelo. Wilbur había volado 8 minutos con De Lambert⁵ y 23 minutos con Tissandier, pero cuando ya estaba en carrera de despegue, con Vives a bordo, se produjo un incidente y el aparato se inutilizó. Un re-



→ **Benito Loygorri Pimentel, primer piloto español** (foto: Archivo Histórico del Ejército del Aire).



→ **Alfonso de Orleans y de Borbón, Infante de España, segundo piloto español** (foto: Archivo Orleans-Borbón).



→ **El Infante vestido con la peculiar indumentaria de vuelo utilizada en la Escuela Antoinette en Mourmelon. Año 1910** (foto: Archivo Orleans-Borbón).

trazo en los planes de Vives, que tenía gran interés en volar el *Wright* y evaluar sus actuaciones personalmente.

Tras dos meses fuera de España, el jueves día 4 de marzo llegaron a Madrid reintegrándose a sus ocupaciones pero, dado que Vives se tuvo que marchar a Ceuta el mismo día de su regreso, no pudieron reunirse para redactar la memoria de lo acontecido durante el viaje. El día 20 de marzo, Vives salió de Madrid acompañado de Herrera y Molinello (Kindelán se unió al grupo al pasar por Burgos) con destino a Pau con la intención de cambiar impresiones con Wilbur y estudiar su aeroplano en profundidad. Fue casi un viaje relámpago y sobre él sólo ha quedado, en los *cuadernos* de Vives (AHEA, 1865/15 y 16), una breve anotación correspondiente al día 22 en la que se puede leer, literalmente, lo siguiente:

22 (L).- *Larga conferencia con von Kehler sobre el Perseval, Presentación. Tarde: En el campo de aviación. No hubo vuelos porque hacía mucho viento, 14 a 18 m/s. Don Domingo de Orueta, Ing de Minas, Gijón, trata de establecer fab. de aeroplanos -hablamos a Wright-*.

No siempre es fácil interpretar las anotaciones realizadas por Vives en sus *cuadernos* dado el formato extremadamente

abreviado de sus textos, pero todo parece indicar que en aquella ocasión Domingo de Orueta⁶ pudo haber entrado en contacto con Wilbur Wright con la idea de proponerle la fabricación de su aparato bajo licencia en España. También se deduce que, debido al mal tiempo, no pudieron apreciar las características del aeroplano y no hubo más con Wilbur, que agotaba sus últimos días en Francia porque tenía que viajar a Italia, ni con su aeroplano por el momento.

El día 31 de marzo, Vives emprendió viaje con destino a Marsella y Niza donde tenía previsto asistir a unas jornadas de carácter científico relativas a la medición del fondo marino en el Golfo de León. Finalizado el trabajo en Marsella, el día 9 de abril volvió a Pau para encontrarse con los aviadores Tissandier y De Lambert, con los que había quedado para evaluar el aeroplano *Wright*.

Vives ha dejado constancia de su actividad en Pau. Estuvo en el aeródromo

participando Tissandier y el conde Charles de Lambert en las comprobaciones previas al vuelo en el *Wright* registrando, en sus *cuadernos*, anotaciones como las siguientes:

10(S) Arreglo de los carriles. La hélice da 1250 revoluciones en vez 1400. De Lambert solo para probar. Sube y está 4 ½ minutos. Descarrilamiento al salir. Descenso muy bueno, vuelo muy bajo. No se atreve a subir conmigo por falta de fuerza y me dice me espera el lunes. Tis-



[Finalizado el trabajo en Marsella, el 9 de abril Vives volvió a Pau para encontrarse con los aviadores Tissandier y De Lambert, con los que había quedado para evaluar el aeroplano Wright]

sandier cree puede intentar el vuelo y sube a Garnier, salida buena, viraje difícil, casi tocan suelo, y sólo están 1 m 30 s. Qedamos citados para el lunes a las 06,15.

11(D) Trabajo de gabinete. Excursión a Lourdes.

12(L) Vuelo con Lambert, 1200 revoluciones en vez de 1400. 2 vueltas incompletas, unos 4000 m. Almuerzo Tissandier, de Lambert, yo invito.

Por fin consiguió entrar en contacto con el aeroplano *Wright* y volar en él. El día 13 por la mañana llegó a Madrid, trasladándose directamente al Ministerio donde se entrevistó con Marvá, Kindelán y Rodríguez Mourelo. No parece arriesgado pensar que les contaría con detalle la experiencia del vuelo realizado con De Lambert en el histórico aeroplano. Era lo que le faltaba para presentar la Memoria, redacción que llevó a cabo con la ayuda de Kindelán los días 16, 17 y 18 en Guadalajara.

El día 27 de abril de 1909, en un oficio dirigido al Ministro de la Guerra, le informaba que tenía el honor de remitir adjunta la Memoria, redactada por Kindelán y por él, respecto de las comisiones desempeñadas en el Extranjero y, aunque la Memoria que cita no ha sido hallada, el texto del oficio está plagado de referencias a los dirigibles y algún comentario, muy interesante, sobre los aeroplanos y su futuro.

Mantiene Vives que el Ejército debería afrontar la posibilidad de utilizar los aero-



→ Mapa de Madrid, escala 1:25.000, del año 1916. La ubicación de Cuatro Vientos en un círculo rojo (foto: Archivo Cartográfico del Ejército).



→ Vista aérea del aeródromo de Cuatro Vientos que permite apreciar su excelente y conveniente ubicación próxima a las vías férreas y la instalación de Ferrocarriles (de Ingenieros) (foto: Archivo Histórico del Ejército del Aire).

planos en misiones bélicas y que, si bien en la actualidad no tienen aplicaciones militares, están llamados a tenerlas muy en breve siendo de la mayor conveniencia, cuando llegue el caso, tener personal preparado que, la experiencia ha demostrado, no se improvisa. Sugiere también, que el Servicio Aerostático, tenga en lo sucesivo a su cargo todo lo referente a dirigibles y aeroplanos, abarcando los servicios aéreos el triple concepto de aerostación, aeronáutica y aviación. En este planteamiento de Vives se encuentra, escrita, la primera referencia oficial respecto a un futuro servicio de aviación militar.

Para el estudio de los aeroplanos, propone empezar por “fomentar la afición haciendo que Wright o alguno de sus discípulos hicieran una serie de vuelos en Madrid con algún Oficial que previamente

se designara, como se está haciendo ahora en Roma, quedándonos después con el aeroplano, que se emplearía en las experiencias para continuar nosotros las prácticas”. Termina Vives su escrito poniendo de relieve “la extraordinaria competencia del capitán Kindelán en estos asuntos” y reconoce haber encontrado en él “un elemento muy principal por lo bien preparado que está habiendo dado, en esta ocasión, una nueva prueba de lo mucho que vale”.

El mes de julio de aquel año se produjo uno de los grandes acontecimientos de la aviación, Louis Blériot con el avión de su invención *Bleriot-XI* cruzó el Canal de la Mancha (Calais-Dover) en 37 minutos habiendo recorrido 24 millas. Fue un vuelo que tuvo gran repercusión mundial, no tanto por el tiempo de permanencia, altura

y distancia recorrida (valores muy modestos), como por la conjunción de tres factores: el hecho de haber sido el primero en enlazar por el aire el Continente con Inglaterra, el importante premio en metálico otorgado al ganador y la eficaz propaganda desarrollada por un conocido periódico inglés. Es inevitable pensar que este vuelo, y otros que se realizaban prácticamente a diario, serían objeto de seguimiento por parte de los responsables del Cuerpo de Ingenieros que, con toda seguridad, estaban trabajando con fe en la elaboración de un proyecto conducente a la creación del Servicio de Aviación.

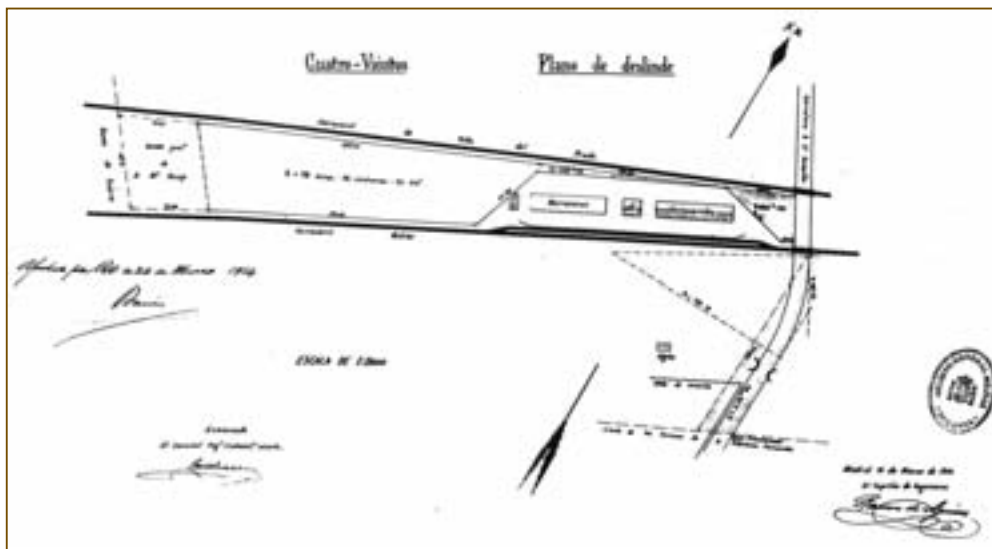
El día 2 de abril de 1910, el teniente coronel José M^a de Soroa y Fernández de la Somera, destinado en la Sección de Ingenieros en el Ministerio de la Guerra, había remitido un escrito⁷ al Capitán General de la 1^a Región, en el que le informaba que “el Rey había tenido a bien disponer que por el Parque Aerostático se procediera al estudio del tipo de aeroplano que más conviniera al Ejército”.

Es muy probable que por aquellas fechas Vives tuviera ya decidido qué aeroplanos recomendaría adquirir a la Superioridad. Por documentos recientemente localizados en el Archivo General Militar de Segovia (AGMS) sabemos que mediado el mes de junio dirigió un escrito⁸ al Ministro de la Guerra a través de la Sección de Ingenieros en el que, respecto a los aeroplanos, le sugiere que en el caso de adquirir un solo aeroplano sería conveniente fuera un Farman con motor Gnôme y que, si se adquirieran dos, el segundo podría ser un *Wright* o un *Antoinette*.

En el mismo escrito adjunta un proyecto de Bases para la Reorganización del Servicio Aerostático en su triple aspecto de aerostación, aeronáutica y aviación, insistiendo en la importancia de que los tres elementos citados funcionen armónicamente.

No cayó en saco roto la propuesta de Vives, muy al contrario la Superioridad la había tomado en serio, como lo prueba la respuesta a su escrito, en la que de la Soroa le solicita “para la mejor resolución de cuanto propone en su escrito” que, referente a la adquisición de un aeroplano y la reorganización del Servicio Aerostático, desglose las bases de referencia en dos partes: una que constituya todo lo relativo a organización y otra que abarque lo concerniente a la adquisición de material. Asimismo le pide que formule cuatro presupuestos separados, de los cuales el 3^o se refiere a la “adquisición de aeroplanos, construcción de idem, barracones para idem, preparación de aeródromos y subvenciones”.

Este escrito de la Sección de Ingenieros en el Ministerio de la Guerra es a la vez embrión y desencadenante de un



→ **Plan de deslinde de terrenos (escala 1:1.000) en el año 1914.** Se aprecian las dos vías férreas, las instalaciones de Ferrocarriles Militares (ingenieros) y la ubicación, al Sur, del primer Cuatro Vientos. Trabajo aprobado con la firma del general Banús (foto: Archivo General Militar de Segovia).



→ **Posiblemente la primera fotografía aérea de Cuatro Vientos** tomada por el gran fotógrafo **Leopoldo Alonso**, en el mes de febrero de 1912, desde un Bristol biplano (foto: Prensa gráfica de la época).



→ Tras los dos primeros hangares portátiles “Bessonneau”, los dos primeros de fábrica (en construcción) en Cuatro Vientos (foto: Archivo Histórico del Ejército del Aire).

proceso que dio origen, en primer lugar, a una Real Orden por la que se encomendó al Cuerpo de Ingenieros el Servicio de Aviación, estableciendo que el Servicio Aeronáutico comprendiera tres ramas o cometidos: globos, dirigibles y aeroplanos y, para su desarrollo, dos Reales Órdenes⁹ creando una Comisión de Experiencias y la aprobación de su correspondiente Reglamento. El siguiente paso no podía ser otro que la adquisición del material adecuado.

Por orden comunicada del Ministerio de la Guerra, Kindelán fue comisionado por término de un mes a París para estudiar la adquisición de aeroplanos con destino a la Comisión de Experiencias. De este viaje, del 31 de octubre al 18 de noviembre, Kindelán ha dejado escrito lo siguiente:

No me ilusionaba mucho el viaje a París en ese momento, porque me faltaban solamente veinticinco días para contraer matrimonio con Lola, pero obedecí la orden. En París visité varios aeródromos y elegí tres aviones. Entonces un avión era baratísimo. Me traje tres por cien mil pesetas y, además, cierto material de repuesto, un coche y varios camiones.

Al afirmar que se trajo tres aviones sin duda quiere decir que apalabró su compra, puesto que el contrato de adquisición se firmó en Madrid el viernes día 25 de noviembre de 1910 ante Loygorri que era el representante de la casa Farman, por lo que ya sólo quedaba esperar. En uno de los cuadernos de Vives quedó anotado que el sábado día 26 había asistido a la boda de Kindelán en Burgos.

El día 7 de marzo de 1911 entró en vigor el Reglamento para la Experimentación de Aeroplanos, siendo nombrado Jefe y encargado de efectuar los ensayos el coronel Vives, mientras que el capitán Kindelán se hizo cargo, también como Jefe, de los efectivos que el Cuerpo de Ingenieros había desplegado en Cuatro



[Mantenía Vives que el Ejército debería afrontar la posibilidad de utilizar los aeroplanos en misiones bélicas y que, si bien en la actualidad no tienen aplicaciones militares, están llamados a tenerlas muy en breve siendo de la mayor conveniencia, cuando llegue el caso, tener personal preparado]

Vientos y de la Escuela que se ponía en funcionamiento.

Como ha sido generalmente admitido, en la práctica, la Aviación Militar española vio la luz el martes 7 de marzo de 1911, fecha en la que se conmemora su centenario, siendo éste el criterio mantenido por la mayoría de los Jefes de Aviación en los distintos aniversarios celebrados (cincuenta y setenta y cinco años), criterio reiteradamente puesto de manifiesto en los numerosos actos oficiales en los que ha sido necesario hacer referencia a su nacimiento.

Es probable que el excelente trabajo realizado por la Comisión desde el año 1911 creando una Escuela de Pilotos en Cuatro Vientos, de la que a finales del año 1912 ya habían salido tres promociones, el que se hubiera generalizado y regulado el acceso de todas las Armas y Cuerpos del Ejército y de la Marina a las prácticas de aviación habiéndose registrado también varios accidentes, uno de ellos grave y otro mortal, y estando ya actuando como profesores pilotos formados en la primera promoción, hayan sido factores de peso a la hora de determinar la fecha de la conmemoración de su centenario.

El trabajo y el sacrificio realizado por aquellos pioneros con los que nació la Aviación Militar española, fueron objeto de un reconocimiento legal al publicarse el Decreto que, en palabras del general

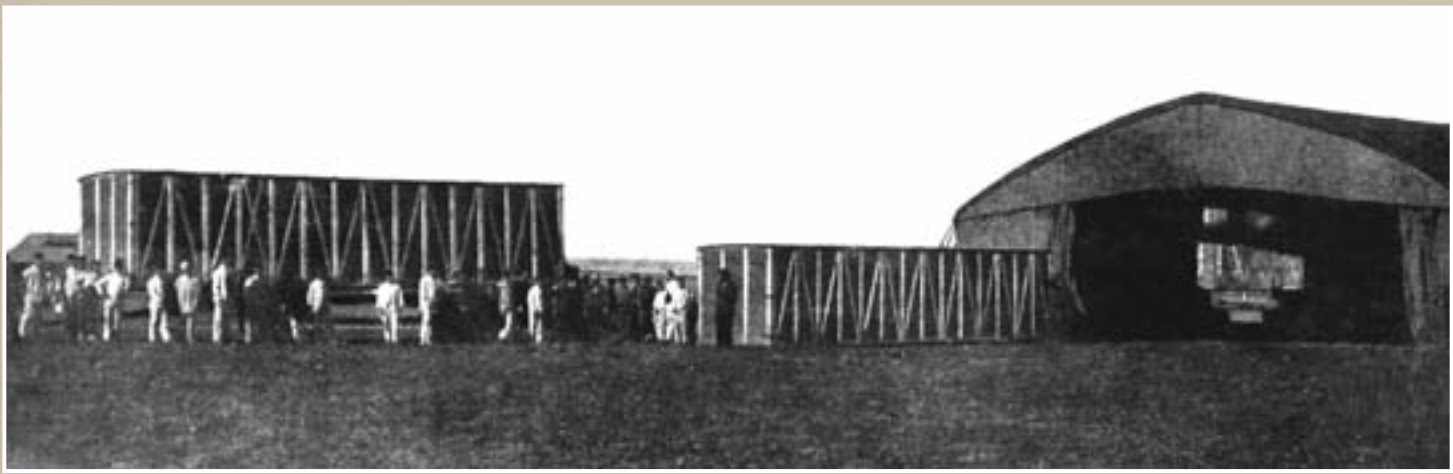
Ramón Salas Larrazábal “extendía su partida de nacimiento”. Todo lo relativo a la creación oficial del Servicio (de su nacimiento orgánico) se verá con detalle más adelante, pero antes se habían producido algunos hechos importantes en el joven universo de la aviación española que merece la pena recordar.

■ FACTORES COADYUVANTES Y PRIMEROS VUELOS

Aunque no todos están directamente relacionados con el nacimiento de la Aviación Militar española, por aquellas fechas se produjeron numerosos acontecimientos de carácter aeronáutico que, necesariamente, se han de tener en cuenta para entender el desarrollo de la aviación en España.

El día 11 de febrero de 1910, España vio por primera vez un aeroplano sobre su cielo cuando el francés Lucien Mamet, con un *Blériot XI*, voló sobre Barcelona utilizando, como improvisado aeródromo, los terrenos del Hipódromo conocido como Can Tunis. Tras este histórico vuelo se produjo una auténtica riada de aviadores, la mayoría de nacionalidad francesa que, generalmente contratados por los Ayuntamientos, vinieron a España con sus aeroplanos para realizar exhibiciones por las que recibían una recompensa económica, no siempre suficiente para hacer frente a los gastos de mantenimiento de sus aeroplanos y de ellos mismos.

En Madrid se realizaron vuelos de exhibición en los improvisados aeródromos del Hipódromo de la Castellana y Chamartín de la Rosa en la Ciudad Lineal, este último anunciado como gran Parque de Aviación con palcos y tribunas para el público, incluyendo en su publicidad el medio de transporte más adecuado para acceder al aeródromo, que era el tranvía de Las Ventas.



→ Finalizaba el mes de **enero de 1911**, cuando empezaron a llegar las **enormas cajas de madera con los aeroplanos** (foto: Archivo Histórico del Ejército del Aire).

A finales del año 1910, dos españoles, Benito Loygorri Pimentel y Alfonso de Orleáns y de Borbón, se habían hecho pilotos en Francia y sus títulos, de acuerdo con la normativa vigente, habían sido avalados y expedidos por el Real Aero Club de España (RACE) en cuya Junta Directiva había militares del Cuerpo de Ingenieros, entre otros Kindelán que era, en ese momento, piloto de globo y de dirigible.

Sobre la aviación militar y estando decidido ya el emplazamiento del futuro aeródromo, los primeros días de febrero de 1911 se incorporó la primera fuerza que daría servicio a las actividades de la Comisión de Experiencias y a la Escuela.

En cuanto al campo de vuelos, se trataba de una parcela de unas 10 hectáreas, extensión que en ese momento se estimó suficiente para desarrollar la actividad prevista, propiedad del Ministerio de la Guerra y adosada al Sur de una vía de ferrocarril militar.

El terreno, perteneciente en origen al Campamento de Carabanchel y separado de éste por la Carretera de Extremadura, estaba atravesado en sentido Este-Oeste por dos vías férreas que circulaban independientes, y prácticamente paralelas entre sí, en el tramo comprendido entre los kilómetros 9 y 11 de la citada carretera.

En una descripción general se localizaban: la gran finca conocida como Campamento de Carabanchel lindera al Norte con Pozuelo de Alarcón y utilizada por las distintas Armas para ejercicios de tiro y Escuelas Prácticas, siguiendo hacia el Sur la Carretera de Extremadura, el ferrocarril de Madrid a Villa del Prado¹⁰, una estrecha franja de terreno en la que se ubicaban las instalaciones del Batallón de Ferrocarriles e, inmediatamente, la vía del ferrocarril militar de Madrid a Campa-

mento-Cuatro Vientos¹¹ contando, a la altura del kilómetro nueve, con un apartado o vía de servicio paralela que daba acceso a un muelle de uso militar.

Al Sur de esta vía férrea militar se levantaron las primeras tiendas y barracones que dieron origen al futuro aeródromo y adyacentes, siempre al Sur, las tierras de labor de Cuatro Vientos pertenecientes al pueblo de Carabanchel Alto.

El hecho de disponer de un terreno propiedad del Ministerio de la Guerra, la proximidad de la Carretera de Extremadura, la vecindad de tropas propias, la utilidad de dos vías férreas y el muelle existente tan conveniente para la recepción del material, fueron factores que influyeron de manera decisiva en la elección.

Desde finales del año 1910, el coronel Vives, que había previsto una gran expansión de la aviación, se interesó vivamente por la ampliación del campo de aterrizaje que sólo podía ser hacia el Sur, al objeto de disponer de terreno suficiente para construir un albergue adecuado para dirigibles y, posteriormente, los hangares de obra para los aeroplanos, siempre según Vives “no sólo para el cobijo del material, sino para dar mejor salida a los aeroplanos desde los hangares a la pista de vuelo”. También en aquella época Vives dejó constancia de su gran capacidad y visión de futuro, al advertir que “por la índole del servicio es indispensable cierto aislamiento que impida la existencia de construcciones inmediatas”.



→ Los **primeros aeroplanos Henry Farman**, revisados y a punto para volar a primera hora e la mañana en Cuatro Vientos (foto: La Ilustración Española y Americana, 15-4-1911).



[Abarcando los servicios aéreos el triple concepto de aerostación, aeronáutica y aviación, en este planteamiento de Vives se encuentra, escrita, la primera referencia oficial respecto a un futuro servicio de aviación militar]

A partir de finales del año 1910 y hasta 1919, están documentadas diversas gestiones de compra realizadas por el Ministerio de la Guerra a instancia de Vives quien, a pesar de la resistencia encontrada en algunos propietarios, siempre recomendó la gestión directa con los dueños de las parcelas, vecinos de Carabanchel Alto que vieron duplicado el valor de sus tierras de año en año. En los expedientes de compra, durante el mandato de Vives, no hubo casos de expropiación forzosa, aunque fue un instrumento legal que estuvo previsto utilizar¹².

Vemos pues que en terrenos de Cuatro Vientos se ubicó el primer campo militar de vuelos que funcionó como tal en España, por lo que se le considera la cuna de la Aviación Militar española y fue precisamente en ese improvisado aeródromo donde, en el año 1911, tuvieron lugar las primeras pruebas de los *Farman* adquiridos por el Estado.

El martes 8 de febrero el coronel Vives, informado de la llegada de material aeronáutico, estuvo en Carabanchel para comprobar la naturaleza de la mercancía recibida, tratándose de los hangares desmontables para aeroplanos y el día 24 se desplazó de nuevo a Carabanchel para cerciorarse del estado de los trabajos de montaje de los *Bessonneau*. Finalizaba

el mes de febrero cuando empezaron a llegar las enormes cajas de madera con los aeroplanos.

Los días 3 y 6 de marzo, el coronel Vives pudo comprobar personalmente en Carabanchel que el montaje de los aviones se había iniciado y, el sábado 11, el general Marvá y los coroneles Moreno Gil de Borja y Vives, avisados por Kindelán, subieron a Cuatro Vientos para ver el primer avión que se encontraba en avanzado estado de montaje y al que, por pura curiosidad, se hizo girar el motor.

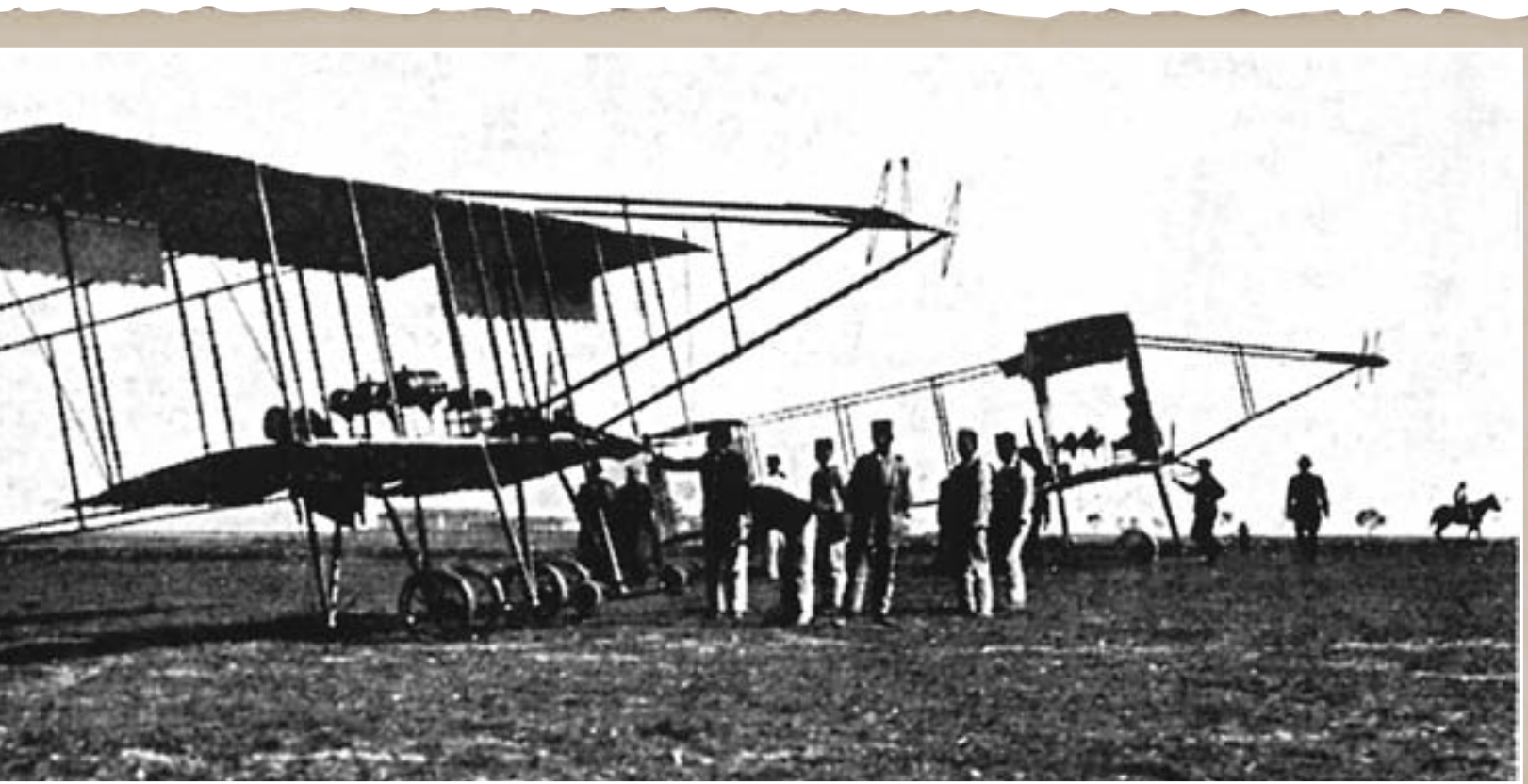
El domingo día 12, Benito Loygorri fue volando, con el *Henry Farman* de su propiedad, de la Ciudad Lineal a Cuatro Vientos, estrenando el campo y dando lugar así al gran acontecimiento: el primer vuelo realizado en las más que modestas instalaciones del nuevo aeródromo, con un avión *Henry Farman* y un piloto que no eran militares. Aquel mismo día Loygorri le dió un vuelo a Herrera de Cuatro Vientos a Alcorcón y vuelta, lo que representó el bautismo del aire de éste.

Relata Vives que “el día 13 terminó el montaje del primer aparato, pero hacía mucho viento”, lo que da a entender que no se pudo volar.

La mañana del miércoles día 15, el piloto enviado con los aeroplanos, Geo Osmond, realizó los primeros vuelos, tres solo

y uno con Kindelán y por la tarde seis vuelos, en uno de los cuales voló Vives, precisamente el día que estuvo en el aeródromo el general Marina que quedó muy complacido de lo que había visto. Pero marzo ventoso no dio cuartelillo, de tal manera que no se pudo volar como hubieran deseado, siendo este el momento de recordar que, dado que uno de los grandes peligros era el viento, era práctica habitual verificar su intensidad por la famosa prueba de la cerilla, quedando establecido que si se apagaba la llama no se podía volar, de ahí el sano principio de atenerse rigurosamente al dicho, bien conocido en las escuelas de pilotos: “Cuando llueve, llueve, cuando nieva, nieva y cuando hace viento, hace mal tiempo”.

La tarde del 22, Vives voló cerca de una hora y el 23 realizó otro vuelo corto, pernoctando en Cuatro Vientos con Herrera porque al día siguiente, a primera hora, se intentaba realizar el vuelo de una hora. Este vuelo, era un requisito que figuraba en el contrato por el que, en el vuelo de aceptación, el avión debía demostrar que podía permanecer en el aire por tiempo igual o superior a una hora. El 24 tampoco se pudo volar porque amaneció con mucho viento, situación que empeoró y se mantuvo durante varios días registrándose incluso algunas nevadas. Con estos problemas y en las peores condiciones imaginables, se iniciaron los vuelos de la Aviación Militar española en terrenos de Cuatro Vientos, careciendo prácticamente de todo, excepto de ilusión y de espíritu.



Mientras pasaba la borrasca que duró varios días, se había montado un segundo aeroplano y apareció en la escena el segundo instructor francés, Dufour. Se aprecia también que, en los trajines descritos, entre los colaboradores de Vives destacan los nombres de Arrihaga, Barrón, Gordejuela, Herrera, Ortiz Echagüe y por supuesto Kindelán, es decir, entre ellos aparecen ya los nombres de los cinco primeros militares del Cuerpo de Ingenieros que se hicieron pilotos configurando una promoción, la primera, que se formó sin una convocatoria previa ni las formalidades de rigor debido a las especiales circunstancias del momento.

Es evidente que los cinco profesionales elegidos por Vives para hacerse pilotos de avión, aparte de ser todos voluntarios y sentirse ilusionados con la nueva tarea, lo fueron también por su condición de pilotos de globo libre. Pero no lo tuvieron fácil, porque aquellos hombres pasaron por Cuatro Vientos sin el sosiego que proporciona el régimen interno de una escuela organizada, teniendo que alternar las prácticas de piloto de avión con otras obligaciones propias de sus empleos, incluyendo vuelos programados en globo y dirigible.

Dado que los alumnos tenían una formación que se podría calificar de óptima para la nueva tarea, la parte teórica estuvo prácticamente resuelta estudiando el manejo del motor, el reglaje de los aparatos, estudio del avión y su aerodinámica, un buen conocimiento del terreno circundante y los fenómenos meteorológicos estimados más peligrosos (los temidos remolinos) para aquellos frágiles aeroplanos.

Las prácticas se iniciaban realizando ejercicios de rodaje y, cuando el alumno dominaba la técnica del rodaje en línea recta y haciendo eses, se ejercitaba acelerando el avión en tierra (sin despegar en absoluto) pudiendo, ocasionalmente, irse al aire en pequeños saltos pero con instrucciones de cortar para quedarse en la pista, simultaneando estos ejercicios prácticos con las conferencias teóricas.

A continuación, escuchando las explicaciones del piloto-profesor, salía con él para vo-



→ Vives charlando con el general Banús antes de iniciar un vuelo en Cuatro Vientos (foto: El Mundo Militar, nº 115, 31-3-1911).

lar en línea recta como pasajero, observando sus movimientos y tocando (asiendo sin hacer fuerza) la palanca para darse cuenta de las maniobras realizadas por el instructor. Más tarde ocupaba el asiento del instructor con éste de-

mo el procedimiento era menos efectivo si la disposición del asiento era en tándem, puesto que el aspirante apenas podía ver las manos y los pies del piloto.

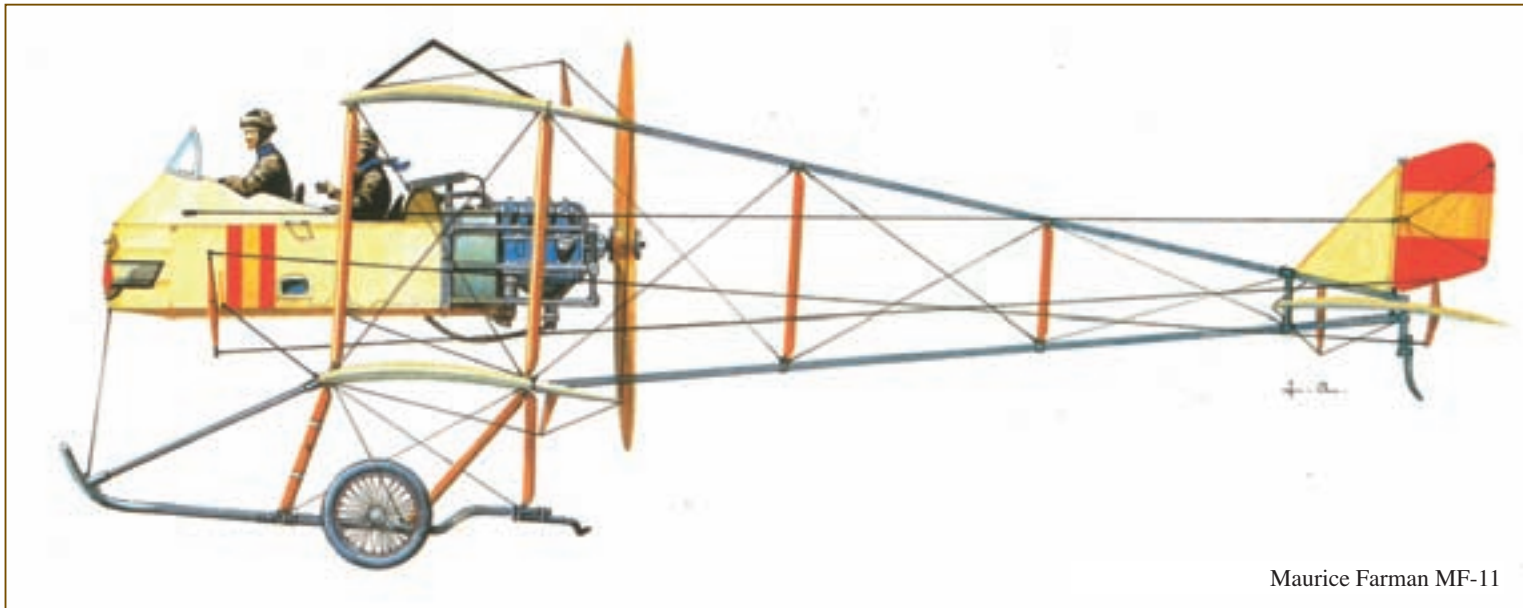
En cuanto al motor, los alumnos aprendían perfectamente su funcionamiento y a identificar y retener en la memoria los sonidos del motor en cada fase de la operación, de tal forma que el sonido de un motor redondo fuera para ellos inconfundible. Además, la mayoría de los pilotos sabían mecánica suficiente para realizar pequeñas reparaciones.

Finalmente, cuando el instructor lo estimaba conveniente se producía el vuelo de suelta. Como profesores se contrataron los servicios de los civiles franceses Geo Osmont y Jean Dufour, pilotos con *brevets* 361 y 96 respectivamente emitidos por la FAI.

Durante el mes de abril continuó la enseñanza a buen ritmo realizando Vives, en sus *cuadernos*, anotaciones en las que daba cuenta de varios vuelos efectuados, manifestando también su indignación con Dufour, al que estuvo a punto de rescindir el contrato, por haber faltado a varios servicios. El día 24 de abril, el Rey, acompañado por la cúpula de



→ El día 12 de mayo de 1911, Benito Loygorri inauguró el aeródromo de Cuatro Vientos realizando el vuelo con el avión Farman de su propiedad, desde el campo de la Ciudad Lineal a Cuatro Vientos (foto: prensa gráfica de la época).



Maurice Farman MF-11

los Ingenieros Militares que celebraban su segundo centenario, visitó el Aeródromo de Cuatro Vientos, inspeccionando las instalaciones de la Escuela y examinando detenidamente el material adquirido. No se pudo volar, como hubieran deseado hacerlo ante el Rey, debido al fuerte viento.

El día 1 de mayo rodaron Ortiz, Kindelán y Herrera cayendo éste desde 5 metros y rompiendo el *Farman n° 2*. Los días 25 y 26, Vives permaneció en Getafe porque el Rey podía hacer acto de presencia en cualquier momento, esperando como estaban la llegada de Vedrines el día 25 pero que, retrasado, llegó el 26, un episodio que vino a alterar la relativa tranquilidad de la Escuela.

No será ocioso hacer una pausa para comentar el vuelo de Vedrines fundamentalmente por tres razones: la primera porque la carrera París-Madrid tuvo un comienzo trágico debido al accidente en el despegue del piloto Train, causando la muerte de varios espectadores entre los que se encontraba un Ministro, la segunda se justifica porque fue una verdadera hazaña, una prueba muy larga y complicada plagada de riesgos, y la tercera por coincidir con el nacimiento de la Aviación Militar española. El recibimiento que se tributó a Vedrines en Getafe fue apoteósico siendo felicitado por el Rey, que le hizo entrega de la copa que se había ofrecido al ganador de la carrera.

Hay que reseñar también, que en el mes de mayo obtuvo el título de piloto en Francia otro español, Gregorio Campañá, completando así el trio de



→ Excelente fotografía de Benito Loygorri en su Farman a punto de iniciar un vuelo en el verano de 1912 (foto: Archivo Histórico del Ejército del Aire).

los únicos españoles que alcanzaron el título de piloto civil antes que los militares de la 1ª Promoción.

Mientras tanto la actividad de la Escuela se desarrollaba con relativa nor-



[Como ha sido generalmente admitido, en la práctica, la Aviación Militar española vio la luz el martes 7 de marzo de 1911, fecha en la que se conmemora su centenario, siendo éste el criterio mantenido por la mayoría de los jefes de Aviación en los distintos aniversarios celebrados]

malidad hasta que el día 13 de julio Vives escribió en su *cuaderno*: “Vuelo llevando yo la palanca 22 minutos”, un tiempo nada despreciable que induce a preguntarse ¿qué podía significar esa anotación? Sabiendo que el avión carecía de doble mando, sin duda el instructor le cedió la palanca a Vives pero ¿con qué objeto? ¿Fue únicamente para darse una satisfacción o acaso intentó probarse?

Sí, probarse, porque el coronel Vives, al igual que los alumnos de la primera, era un excelente piloto de globo y dirigible que había realizado un gran número de vuelos en los más pesados habiendo acreditado estar en posesión de una gran inteligencia y capacidad de trabajo por lo que, siendo también el Jefe de la Comisión de Experiencias donde se realizaban las prácticas y se otorgaban los títulos, no es descabellado

pensar que, en algún momento, bien pudo haber tenido la tentación de hacerse piloto de avión.

Nunca lo sabremos porque no dejó nada escrito en ese sentido, pero siendo evidente que dispuso de todos los medios para hacerse piloto y que demostró una gran vocación, parece que lo único que pudo haber jugado en su contra fue la edad (cincuenta y tres años en 1911), aunque en aquellos momentos no había nada legislado en ningún sentido. También pudo ocurrir que no se sintiera capacitado para pilotar aviones o que no dispusiera del tiempo necesario o, simplemente, que la obtención del título no fuera uno de sus objetivos.

■ LA 1ª PROMOCIÓN Y EL PRIMER JEFE DE AVIACIÓN

El vuelo significa la alegría más alta, la agilidad más viva, la juventud más firme. En la pasión del vuelo truena la luz, y exalta alas con que batirme.

MIGUEL HERNÁNDEZ. El vuelo de los hombres.

El día 28 de julio de 1911 Kindelán y Barrón volaron solos, intentando Kindelán realizar su examen, lo que no pudo ser porque se levantó viento. El día siguiente, volvió a intentarlo y hubo de suspender el vuelo hasta que, el lunes día 31, Kindelán y Barrón superaron el examen final que consistía en las mismas pruebas que en ese momento exigía la FAI. Los tres aspirantes restantes pasaron las pruebas de aptitud en la primera quincena de agosto.

En la lista oficial publicada, se alteraron las fechas y el orden del segundo puesto que, por orden de superación de la prueba final, le habría correspondido a Barrón, quedando relacionados oficialmente como sigue:



→ La primera Promoción en Cuatro Vientos. De izquierda a derecha Barrón, Arrillaga, Dufour (profesor), Kindelán, Herrera y Ortiz Echagüe. El avión es el H. Farman (foto: Nuevo Mundo 12-10-1911).

PRIMEROS TÍTULOS ESPAÑOLES DE PILOTO AVIADOR

| | |
|-------------------------------|------------------------|
| Título Aviador FAI (oficial) | |
| Benito Loygorri Pimentel | 20-8-1910 |
| Alfonso de Orláns y de Borbón | 23-10-1910 |
| 9º como Aviador Militar' | 8-2-1913 ¹⁴ |
| Gregorio Campañá | 17-5-1911 |

| | |
|--------------------------------|-----------|
| Cap. Alfredo Kindelán D. (FAI) | 5-8-1911 |
| 1º como Aviador Militar | 31-7-1911 |
| Cap. Emilio Herrera L. (FAI) | 12-8-1911 |
| 3º como Aviador Militar | 12-8-1911 |
| Tte. Eduardo Barrón (FAI) | 12-8-1911 |
| 2º como Aviador Militar | 31-7-1911 |
| Cap. Enrique Arrillaga (FAI) | 14-8-1911 |
| 4º como Aviador Militar | 14-8-1911 |
| Tte. José Ortiz Echagüe (FAI) | 14-8-1911 |
| 5º como Aviador Militar | 14-8-1911 |

Como se ha expuesto, los componentes de la Primera Promoción fueron profesionales con un brillante historial, expertos pilotos de globo libre y dirigible con dilatada experiencia en competiciones internacionales tan prestigiosas como la Copa Gordon Bennet. Cuatro de ellos y su Jefe alcanzaron gran prestigio e incluso fama en el ejercicio de su profesión y uno vió truncada su carrera militar debido a un accidente que le apartó del Servicio.

El número uno, **Alfredo Kindelán Duany**, nació en Santiago de Cuba el día 13 de marzo de 1879. Su vida estuvo plagada de acontecimientos importantes,

unos conferidos por el momento histórico que le tocó vivir y otros como resultado de sus convicciones e inmensa vocación, todo ello en el marco de una sólida formación profesional, una gran cultura y un fuerte carácter y criterio propio.



→ Extraordinario documento gráfico, en el que se aprecia la presencia de Ortiz Echagüe, Arrillaga, Kindelán, Gordejuela, Barrón, Herrera, Rojas, Vives y García del Campo entre otros. Como se ve, están los cinco de la primera Promoción en un acto en Guadalajara, que bien podría ser la celebración del ascenso de Vives a coronel en el año 1908 o su nombramiento como director de la Academia en el año 1910 (foto: cortesía familia Arrillaga).

En el campo de la aeronáutica, tuvo la suerte de vivir intensamente el fabuloso y poético mundo de la aerostación enlazando con el nacimiento de la aviación en calidad de auténtico pionero. Con la aparición de los más pesados que el aire, colaboró en la creación del Servicio de Aviación Militar en España y protagonizó, en primera línea, el inicio de la guerra aérea, participando en dos conflictos armados como aviador, siendo su mayor mérito estar siempre mental y profesionalmente dispuesto para el servicio como era su deber. Además, Kindelán ha legado una estimable obra escrita, más en el aspecto



[El 11 de febrero de 1910, España vio por primera vez un aeroplano sobre su cielo cuando el francés Lucien Mamet, con un Bleriot XI, voló sobre Barcelona utilizando, como improvisado aeródromo, los terrenos del hipódromo conocido como Can Tunis]

el arte de pilotar, confiando en sus posibilidades y recomendándole en cuanto pudo, dejando escrito el alto concepto que de él tenía: "El teniente Kindelán es un oficial con gran capacidad de trabajo, tiene dotes de mando, muy activo y estudioso aceptando siempre los asuntos del Servicio con gran espíritu militar".

El mes de julio de 1907 sufrió un accidente que le catapultó a la fama. Partici-

pleando 5 horas y 36 minutos, realizadas del 15 de marzo al 31 de julio, fue declarado apto como piloto aviador, convirtiéndose así en el Primer Piloto de la Aviación Militar española. Cuatro meses de sacrificio que superó con algún incidente menor pero sin hacer astillas¹⁵.

Kindelán fue el primero, con el mérito añadido de haber realizado el curso en una escuela cuyo objetivo formal era la experimentación del material lo que, en alguna medida, le convertía en el primer piloto de ensayos español, dándose la paradoja de haber intervenido en la experimentación del material sin ser todavía titular de una licencia. Después vendría su mejor época como piloto al quedarse de profesor en las siguientes promociones, todo ello sin abandonar el pilotaje de los dirigibles.

Destinado de plantilla al Servicio de Aeronáutica Militar, viajó en comisión de servicio a París y Salisbury al objeto de efectuar las pruebas de aceptación de aeroplanos y material aeronáutico y, a su regreso, en el mes de junio de 1913, volvió a hacerse cargo del aeródromo de Cuatro Vientos a la espera de importantes acontecimientos, concretamente el mando de la Primera Escuadrilla Expedicionaria a África.

Tras esta primera estancia en África regresó a su destino en Cuatro Vientos hasta que, en el mes de octubre de 1914, cesó en Cuatro Vientos porque cuestionó que nombraran Jefe del Aeródromo al comandante Alfonso Bayo Lucía que era más moderno que él en aviación pero que, por ser de Estado Mayor, había ascendido antes. En el año 1915 pasó en comisión a desempeñar el cargo de Director de la Escuela Nacional de Aviación (ENA) que funcionó en Getafe dependiente del Ministerio de Fomento.

Cuando en el año 1919 las Juntas de Defensa declararon la insólita situación de "sables caídos", Kindelán intentó convencer a sus dirigentes de lo inapropiado y poco disciplinado de su actitud, aunque todo fue en vano. Poco después, el Ministerio de la Guerra le incluyó en una comisión encargada de redactar un Plan General de Comunicaciones Aéreas en España y, al mismo tiempo, las bases y orientación que habrían de darse al Servicio de Aeronáutica Militar, trabajos que finalizó en el mes de septiembre del año 1921. Ascendió a teniente coronel y, el día 27 de agosto de 1922, recibió el mando de las Fuerzas Aéreas (FF AA) en África.



→ El primer piloto de la primera Promoción, Alfredo Kindelán con el coronel Vives en un Henry Farman modelo 1910 (foto: Archivo Histórico del Ejército del Aire, sin fecha pero hacia el mes de diciembre de 1911).

teórico de la profesión que en el estrictamente literario.

A la edad de catorce años ingresó en la Academia de Ingenieros de Guadalajara y, tras su primer destino como 1º teniente en Minadores Zapadores, se interesó vivamente por el estudio de la aeronáutica entrando a prestar servicios en la compañía de Aerostación, un mundo maravilloso por el que se sintió seducido, teniendo la suerte de entrar en contacto con el entonces comandante Vives.

En el año 1900 se incorporó al Parque Aerostático realizando su primera ascensión en globo cautivo de la mano de Vives que, prácticamente, le enseñó todo sobre

pando en un concurso de globos en Valencia, una tormenta le arrastró hacia el Este hasta derribarle sobre el Mediterráneo, permaneciendo más de veinte horas en el agua, de donde fue rescatado por un carguero inglés para depositarle en el puerto pesquero de Garrucha en Almería. La difusión a toda plana de la espectacular noticia en la prensa de la época le hizo tan popular que el Rey Alfonso XIII le nombró Ayudante Honorario.

En el año 1911, se hizo cargo de la Jefatura del Aeródromo de Cuatro Vientos y de la Dirección de la Escuela donde, como alumno y tras la realización de 43 vuelos en aeroplano Henry Farman em-

NUEVO MUNDO

Año XIV

Madrid 1 Agosto 1907

Núm. 708



→ Tras el desenlace (veinte horas en el agua) de su ascensión en el "M^a Teresa", Kindelán fue recibido en Madrid casi como un héroe; el Rey le nombró ayudante honorario y fue noticia en primera plana en las principales revistas gráficas (foto: Nuevo Mundo).



→ Alfredo Kindelán Duany, alumno de la primera Promoción en el Henry Farman modelo 1910 (foto: El Mundo Militar n° 115, 31-3-1911).

Tras los desastres encadenados de Igueriban, Annual, Monte Arruit y el derrumbamiento de la Comandancia de Melilla, el Ejército estuvo sometido a una actividad febril conducente a la recuperación del prestigio y los territorios perdidos. En esta nueva etapa Kindelán revisó en lo que pudo el material de vuelo, dedicando todo su esfuerzo a la preparación de las unidades aéreas bajo su mando imponiendo su criterio profesional¹⁶ respecto al empleo del material.

El día 23 de junio, al regresar a Nador de una misión en los frentes de Tafersit y Tissi-Assa, Kindelán fue informado de que el capitán Rafael Llorente Solá estaba preparado para salir pero que el Bombardero programado, el capitán Baeza¹⁷, no aparecía en el aródromo. Sin dudarlo, mandó que desmontaran la bandera de combate que le distinguía como Jefe de las FF AA y la instalaran en el montante izquierdo del Bristol F2B n° 49, haciéndose cargo del servicio de Baeza y solucionando así el problema.

Finalizando la misión y en la última pasada, como al llegar al objetivo Llorente no sintiera el tirón que se produce al soltar las bombas, volvió la cabeza para ver cual sería la causa comprobando que el Jefe había recibido un balazo entre el



→ Kindelán posando ante un Bristol biplano en Cuatro Vientos en el mes de marzo de 1913 (foto: Archivo Orleans-Borbón).



[En Cuatro Vientos se ubicó el primer campo militar de vuelos que funcionó como tal en España, por lo que se le considera la cuna de la Aviación Militar española]

cuello y el hombro izquierdo con gran hemorragia y paralización. Lanzó las bombas y, sin pérdida de tiempo, tomó en un pedregal cerca de tropas de La Legión, siendo Kindelán recogido por sanitarios y trasladado al Hospital Militar de Melilla. Tardó casi un año en ser dado de alta.

El mes de agosto de 1924, con Primo de Rivera ya en el Gobierno, recibió el encargo de organizar y dirigir un curso especialmente diseñado para jefes de aviación. Su contribución como ponente consistió en una serie de conferencias agrupadas en tres bloques, doctrina de guerra, táctica aérea y organización¹⁸. Finalizado el curso fue reclamado para hacerse cargo de nuevo de las FF AA, lo que ocurría a primeros septiembre de 1925 con el punto de mira puesto en Alhucemas.

Las operaciones de desembarco aeronaval en la playa de Cebedilla, también citadas como Alhucemas fueron, en general, un éxito sin precedentes confirmando la importancia de la aviación. Los Estados Mayores se mostraron sorprendidos por la efectividad demostrada y el general Primo de Rivera, que ya había dado pruebas de creer en la aviación, tomó buena nota de la destacada actuación de las FF AA en campaña. Kindelán ascendió a coronel y tomó posesión de la Jefatura de Aviación en cuyo cargo pudo desarrollar un extraordinario proyecto.

Impulsado por Kindelán, el Ministro de la Guerra general Juan O'Donnell Vargas presentó para su aprobación en Cortes un proyecto de decreto para la creación de la Jefatura Superior de Aeronáutica lo que significaba, tanto la aceptación implícita de la tesis de Kindelán en cuanto a la doctrina de empleo y la singularidad de la nueva arma, como el reconocimiento explícito de su importancia.

Al ser nombrado para desempeñar la Jefatura, Kindelán aportaba su gran prestigio en un momento cumbre de su carrera. Durante el tiempo que estuvo en el cargo (quizás su etapa más fecunda), supo dotar a la Aviación Militar española de identidad propia siendo considerada, por su organización y características, como una nueva arma que gozaba de gran autonomía, con escalas independientes, funciones exclusivas, categorías profesionales nuevas e incluso uniformes propios.

El mes de octubre de 1929 ascendió a general de brigada y el día 8 de marzo de 1930, coincidiendo con la desaparición de Primo de Rivera de la escena política, cesó como Jefe Superior pasando a presidir el Consejo Superior de Aeronáutica hasta la proclamación de la República. Tres días después abandonó España.

Muy atento a los acontecimientos políticos, presentó una instancia al Ministro de la Guerra solicitando el pase a la segunda reserva, acogiéndose a lo que se co-



→ Kindelán atendiendo a dos invitados ilustres: doña Victoria Eugenia y doña Beatriz de Sajonia-Coburgo-Gotha, esposa del Infante (foto: de Alonso para Nuevo Mundo).



→ Emilio Herrera al inicio del año 1914 cuando fue destinado a África para hacerse cargo de la primera Escuadrilla Expedicionaria, relevando a Kindelán (foto: Archivo Histórico del Ejército del Aire).

noció como Ley de Azaña¹⁹ con lo que se evitó firmar aquel corto texto, que aceptaron todos los que se quedaron en el Ejército, prometiendo servir bien y fielmente a la República, obedecer su leyes y defenderlas con las armas si fuera necesario. En el año 1934, con un gobierno favorable regresó a España, lo que le permitió colaborar en la preparación de la

sublevación militar que daría origen a la Guerra Civil. Su relación con los generales Mola, Varela, Galarza y Fanjul entre otros, ha sido perfectamente documentada por Félix Maiz, recogiendo las innumerables y a veces rocambolescas peripecias en que llegó a verse envuelto para eludir la vigilancia de que era objeto.

Nombrado Jefe de la Aviación, organizó el Puente Aéreo sobre el Estrecho y acompañó a Franco durante toda la guerra, convirtiéndose en uno de sus más eficaces colaboradores. En aquellos momentos, Kindelán vio pronto la conveniencia de un mando único y, aunque es muy posible que otros pensarán lo mismo, fue él el primero en manifestarlo y en apoyar la candidatura de Franco en las famosas reuniones de Salamanca. Sin embargo, no dudó en reprochar por escrito a Franco que le diera el mando de Pollensa y el empleo de teniente coronel a su hermano Ramón, sin haber contado con él. Ésta y otras discrepancias le fueron distanciando de Franco hasta llegar a un enfrentamiento, tan desigual, que sólo le podía acarrear graves problemas.

Finalizada la guerra y creado el Ministerio del Aire, Kindelán, que era el candidato óptimo, sufrió la humillación de ver como era nombrado Ministro del Aire un legionario al que no estuvo dispuesto a servir a sus órdenes (y así se lo hizo saber a Franco), llevando su decisión al extremo de no solicitar el ingreso en el recién creado Ejército del Aire y regresar a su Arma de procedencia. Su enemistad con Franco y el franquismo habían empezado a pasarle factura.

La década de los años 1940 fue terrible para Kindelán que, haciendo causa común con su gran amigo el infante don Alfonso de Orleans, se sumó activamente al movimiento que reclamaba la restauración legítimista de la Monarquía en don Juan de Borbón, enfrentándose a Franco en una lucha que sólo le acarreó disgustos: destituciones, disponible sin motivo profesional justificado, seis meses deportado en Garachico, dos meses en el Fuerte de Guadalupe (San Sebastián), pérdida de la carrera, censura de su discurso de ingreso en la Academia de la Historia y humillaciones sin fin que aguantó estóicamente. También es cierto



→ **Emilio Herrera** posando ante el **Nieuport IV**, con el que realizó la **primera travesía del Estrecho**, Tetuán-Tablada, el **14 de febrero de 1914** (foto: Archivo Histórico del Ejército del Aire).

te la Guerra Civil. Pionero de la aerostación y de la aviación en España, muy pronto se manifestó como un extraordinario científico, destacando en los campos de las matemáticas y la física.

Tras un intento frustrado como Arquitecto y habiendo cumplido los diecisiete años de edad, ingresó en la Academia de Ingenieros el día 1 de julio de 1896, saliendo de teniente en el año 1901. Destinado a la Escuela de Aerosteros obtuvo, en el año 1905, el título de piloto de globo libre, iniciando así una brillante carrera profesional en la aeronáutica. Capitán en el año 1907, poco después fue destinado a África con la Compañía de Aerostación realizando numerosos servicios (ascensiones) de guerra y, en el año 1910, consiguió el título de piloto de dirigible.

Estando destinado en Tropas de Aerostación y Alumbrado de Campaña fue invitado por Vives para hacer el curso de piloto de avión, a cuyo término reunió los tres²⁰ títulos de piloto existentes, caso no único puesto que Kindelán se encontraba en la misma situación. En el año 1912 viajó a Francia para recepcionar los Nieuport siendo nombrado, a su regreso, profesor en el citado aeroplano. Durante el tiempo que Kindelán estuvo en África con la 1ª Escuadrilla Expedicionaria se hizo cargo de

↓ [El domingo día 12, Benito Loygorri fue volando, con el Henry Farman de su propiedad, de Ciudad Lineal a Cuatro Vientos, estrenando el campo y dando lugar así al gran acontecimiento del primer vuelo realizado]

que, paradójicamente, fue perseguido y anulado por el mismo personaje que había ayudado a encumbrarse a la más alta magistratura de la Nación.

Cuando Franco y don Juan llegaron a un acuerdo y el futuro de la monarquía adquirió la apariencia de estar resuelto, el general Kindelán recuperó su paz perdida y, ya al final de su vida en octubre de 1961 fue distinguido con la Medalla Aérea y el marquesado de Kindelán. Auténtico pionero y figura emblemática de la Aviación Militar española, falleció en Madrid el día 14 de diciembre de 1962 recibiendo honores de Capitán General con mando en plaza.

Más adelante, con el fluir de las generaciones, el Ejército del Aire español le rendiría homenaje creando la Cátedra Kinde-

lán, un foro para el estudio y el análisis del pensamiento militar y de la historia aérea, reconociendo así su valiosa aportación al universo de la aeronáutica y sus excepcionales méritos al servicio de la Aviación Militar española. La Cátedra Kindelán, que tiene su sede en el Centro de Guerra Aérea (antigua Escuela Superior del Aire), fue creada en el año 1988 por iniciativa del general José Sánchez Méndez.

El segundo piloto militar español (tercero en el orden de suelta), **Emilio Herrera Linares**, nació en Granada el día 13 de febrero de 1879. De la misma edad que Kindelán, siguió una trayectoria profesional similar en el inicio de la carrera militar con diferencias sustanciales en cuanto a su actitud política y militar, sobre todo an-

→ El 20 de julio, cuando probaba un "aparato rápido" (el nuevo **Barrón Delta**, "el Conejo") Barrón sufrió la parada del motor y se accidentó al tomar tierra fuera del aeródromo (foto: Archivo Histórico del Ejército del Aire).



la Jefatura del Aeródromo de Cuatro Vientos, teniendo que realizar, como veremos, algunos trámites sobre las primeras bombas Carbonit empleadas en África.

En el año 1914, sustituyó a Kindelán en el frente de la 1ª Escuadrilla con base en Tetuán. En este Mando realizó un interesante vuelo que sería la primera travesía en vuelo del Estrecho de Gibraltar, que se justificó por la necesidad de entregar al Rey, en Sevilla, una carta en del general Marina.

El vuelo lo inició en Tetuán el día 14 de febrero de 1914 con el *Nieuport n°6* llevando de copiloto a Ortiz Echagüe, finalizando en Tablada sin novedad y alcanzando un sonado éxito.

No

así el regreso, puesto que el fuerte vendaval, que sorprendió a todos aquella noche, causó grandes daños al *Nieuport* que se había quedado al aire libre y sin anclar. Poco después fue destinado a Zeluán (Melilla) y propuesto para un ascenso por méritos de guerra²¹.

A su regreso a la Península, en el mes de mayo de 1915, Herrera y Juan Viniestra²² embarcaron en Cádiz con destino a los EE UU al objeto de recepcionar los aeroplanos Curtiss JN2 que serían adquiridos por el Go-

→ **Emilio Herrera** probándose el equipo por él diseñado para la ascensión estratosférica (foto sin referencias en el Archivo Histórico del Ejército del Aire).

bierno español. Tres años más tarde, respondiendo a un encargo del Jefe del Servicio de Aeronáutica, general Rodríguez Mourelo, inició el montaje del Laboratorio Aerodinámico en Cuatro Vientos con el famoso Túnel Aerodinámico que él mismo proyectó, finalizando la instalación en el año 1921.

Partidario del dirigible *Zepelin* creyó que tendría futuro en el transporte aéreo y trabajó para establecer un línea de pasajeros entre Sevilla y Buenos Aires, proyecto que no prosperó por razones económicas y, finalmente, por el trágico final del *Hindenburg* cuando el 7 de mayo de 1937 hizo explosión al aterrizar en Lakehurst (Nueva York). Trabajó también en un proyecto de ascensión estratosférica en globo con barquilla y traje espacial, inconcluso a causa de la guerra.

Jefe de Instrucción y de Material, en el año 1929 ascendió a teniente coronel siendo nombrado Jefe de la Escuela Superior de Aerotecnia que organizó e inauguró en el año 1930. En este cargo se desempeñó hasta el estallido de la Guerra Civil consiguiendo, para dotar a la Escuela del mayor nivel académico, la colaboración de profesores de la talla de Esteban Terradas y Julio Palacios, entre otros²³.

En aquellos dorados años para Herrera, y por extensión para la Ciencia y el prestigio de la Aviación Militar española, fue nombrado vicepresidente de la Sociedad Matemática Española y vicepresidente de la Real Sociedad Geográfica. En el año



→ **Eduardo Barrón** posando ante su avión "Barrón Flecha" (foto: Heraldo Deportivo, 5-8-1915).



1933 ingresó, como miembro de número, en la Real Academia de Ciencias Exactas y Naturales, con el discurso *Ciencia Aeronáutica* siendo contestado por el general del Cuerpo de Ingenieros José Marvá. De esta Academia, en un acto miserable en grado sumo, fue expulsado tras la guerra civil.

Su único delito consistió en ser fiel a la palabra dada de defender la legalidad vigente y no quebrar la honrosa tradición del Cuerpo de Ingenieros, el único de los estamentos militares que no se había sublevado nunca contra el poder legalmente establecido, todo ello sin renegar de su condición de católico practicante y pudiendo no estar del todo de acuerdo con algunas actuaciones del Gobierno.

En el conflicto armado, ascendió a general, desempeñó el cargo de Jefe de Instrucción y Servicios Técnicos y tuvo la inmensa desgracia de perder a su hijo Emilio que, habiéndose hecho piloto de caza en la 1ª Promoción de Kirovabad, desapareció en combate el día 4 de septiembre de 1937. Recurrió a su gran amigo Kindelán pero aunque éste se esforzó por localizar el cadáver, no fue hallado y de esta gran pérdida, agravada por el hecho de no haber podido dar cristiana sepultura a su hijo, no se recuperó nunca.

Exiliado en París, su gran categoría científica le permitió ganarse la vida aportando trabajos técnicos (sobre la bomba de uranio y el traje espacial, entre muchos otros) para la prestigiosa revista *L'Aerophile* y diversas publicaciones del ramo, siendo también contratado por la Oficina Nacional de Estudios e Investigaciones Aeronáuticas (ONERA), pero la larga sombra del franquismo se proyectó sobre él, consiguiendo que le rescindieran el contrato.

Con altibajos, vivió modestamente en Francia y en el año 1960, tras la dimisión de Félix Gordón Ordás, aceptó la Presidencia de la República en el exilio.

Este ilustre aviador español, pionero y miembro de la 1ª Promoción y fundador de la Aviación Militar española, falleció en Ginebra del día 13 de septiembre de 1967, habiendo vivido ochenta y ocho años



→ Eduardo Barrón, atendiendo al presidente del Consejo de Ministros, Eduardo Dato, de visita en Cuatro Vientos para presenciar los vuelos del monoplano "Acedo" (foto: prensa gráfica de la época).

manteniendo su dignidad y su palabra de honor intactas y ateniéndose a los dos principios que él mismo enumera en sus Memorias: "Intransigencia contra la injusticia y un rechazo absoluto a dejar-

me dominar o influir por quien no tiene derecho a ello".

El tercer piloto (segundo por orden de suelta), **Eduardo Barrón y Ramos de Sotomayor**, nació en Corral Falso de Maenrriquez, Matanzas, Isla de Cuba el día 7 de septiembre de 1888. Es probable que Barrón sea más recordado por su extraordinaria inteligencia y capacidad para la técnica y sus encomiables intentos por desarrollar una industria aeronáutica propia, a la que aportó el diseño, desarrollo y construcción de varios aeroplanos, sin embargo, fue el piloto más hábil de la Primera, lo que demostró por lo temprano de su suelta y su actuación como instructor y probador de sus propios aviones.

Desde su participación en la 1ª Escuadrilla Expedicionaria demostró gran habilidad para solucionar problemas técnicos cuando, debido a la imprecisión de los bombardeos desde los

aeroplanos de la época, acopló al *Farman* un simple tubo que funcionó como un rudimentario visor de bombardeo. Fue también el primer piloto español que lanzó bombas desde un aeroplano, cuyos detalles veremos poco más adelante al tratar de los primeros bombardeos.

Colaboró en la construcción de un motor de 180 HP fabricado por la Hispano en Barcelona y contruyó los aviones *Flecha* (muy parecido al *Lohner*) y el *Conejo*. En el año 1917, en situación de supernumerario, fue contratado por la Hispano de Aviación en sus instalaciones de Guadalajara donde diseñó y construyó dos prototipos, un avión de caza y otro de reconocimiento que presentó al concurso celebrado en el año 1919, obteniendo el premio en el avión de caza, así como la Medalla de Oro en el Congreso de Ingeniería. Precisamente, en el año 1919 publicó un trabajo titulado *La locomoción aérea y su organización en lo futuro* que fue muy bien recibido por la comunidad aeronáutica.

En el año 1923 ejerció como Director de la compañía Española de Tráfico Aéreo (CETA) y en 1925 colaboró, como Ingeniero Jefe, en la fábrica de aviones Loring donde desarrolló una formidable labor. Sacó los prototipos R-I, R-II y R-III, el avión

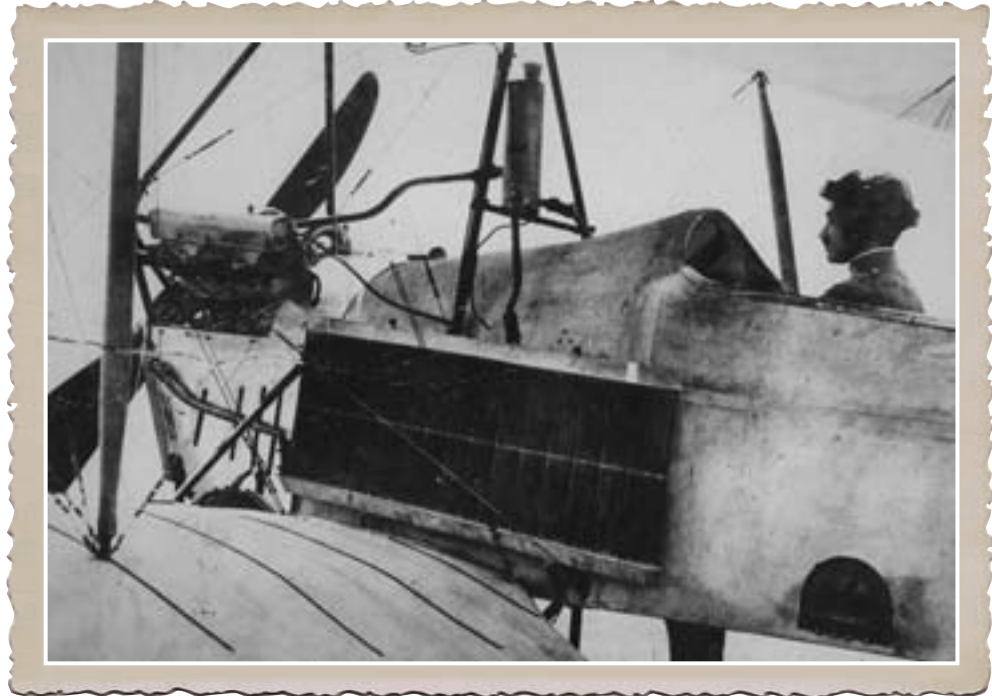


→ Eduardo Barrón (sobre el Flecha) explicando al Rey Alfonso XIII las características del avión (foto: Mundo Gráfico 4-8-1915).



[En las peores condiciones imaginables, se iniciaron los vuelos de la Aviación Militar española en terrenos de Cuatro Vientos, careciendo prácticamente de todo, excepto de ilusión y de espíritu]

→ Derecha: **Eduardo Barrón** sobre el "Barrón Flecha" por él diseñado (foto: Archivo Histórico del Ejército del Aire). Abajo: **Enrique Arrillaga López**, foto tomada tras su ascenso a teniente (foto: cortesía familia Arrillaga) y fotografía del **capitán Arrillaga** sobre el avión Farman, en el que se accidentó con resultado de invalidez total y pérdida de la carrera (foto cortesía familia Arriaga).



de caza C-1 y la avioneta E-II (EC-ASA) que fue usada por Rein Loring en su segundo viaje a Filipinas. Trabajó en otros proyectos con distinta suerte, hasta el año 1930 que cesó por motivos de salud.

Sobre su trayectoria militar sabemos que no había cumplido los catorce años cuando, el día 1 de septiembre de 1902, ingresó en la Academia de Ingenieros. Segundo teniente en 1905 y teniente en el año 1907, fue destinado a la Compañía de Telégrafos en Valladolid y, tras una breve estancia en la Escuela de Radiotelegrafía de Madrid, pasó destinado a la Compañía de Aerostación de Guadalajara, donde realizó su primera ascensión en globo cautivo el mes de julio de 1908 y, a continuación, se hizo piloto de globo libre.

En el año 1909 su Unidad fue destinada a África donde el teniente Barrón estuvo sometido una gran actividad, dando la medida de su capacidad en las numerosas ascensiones que realizó y en las distintas misiones: reconocimiento de posiciones, corrección del tiro de la Artillería, el movimiento de tropas y un largo etcétera.

Su próximo destino sería la Comisión de Experiencias con el coronel Vives y,



como ya hemos visto, la Escuela de Pilotos de Cuatro Vientos en calidad de alumno, sin por ello abandonar las tareas propias de su empleo. Profesor en la Escuela, ascendió a capitán y en el año 1912 fue comisionado a Viena. Pero antes de seguir se hace necesario desvelar las razones que motivaron su viaje.

El Servicio de Aeronáutica, conocedor de la situación en Marruecos y bien informado de las operaciones aéreas realizadas en la guerra ítalo-turca²⁴, se preparaba para una posible intervención en África. Con fecha 29 de julio de 1913, el general Banús dirigió un escrito a los Ministros de la Guerra y Ha-

→ **Prácticas de aerostación en Guadalajara.** El coronel Vives con algunos de sus subordinados entre los que se identifica a **García del Campo, Arrillaga** (en la barquilla con bigote) y **Herrera**, sentado y recostado en la banqueta (foto cortesía familia Arrillaga).

cienda justificando la petición de un suplemento de crédito “para el entretenimiento del material, para terminar la instrucción de la tropa en las aplicaciones que pudiera hacerse de ella en África y para la adquisición del material aeronáutico, a fin de organizar unidades expedicionarias completas”. Pocas dudas podían quedar en cuanto a una intervención de la Aviación Militar española en el teatro de operaciones de África.

El 28 de julio se aprobó un presupuesto especial para la Escuela de Aviación por valor de 127.720 pesetas. El 16 de agosto se destinaron 100.000 pesetas, con cargo a los fondos del Material de Ingenieros, para equipar una sección de aeroplanos en previsión de emplearlos conveniente en algún punto de África y, finalmente, el 19 de agosto Hacienda concedió un crédito extraordinario de 631.720 pesetas.

Solucionado el problema económico, el capitán Barrón fue designado, el 14 de agosto de 1913, para “marchar a Viena en comisión de servicio con objeto de recibir cinco biplanos”. Se trataba de los modernos *Lohner-Pfeilflieger*.

En una carta²⁵, cuya copia se encuentra en poder de las hijas de Barrón y que éste envió a Kindelán el 30 de agosto de 1913, informaba del inicio de su viaje como sigue: “el viernes 25 de agosto de 1913 salí por ferrocarril en el *Sud Express* llegando a París el 26, los días 27 y 28 estuve en el aeródromo Morane en Villacoublay tratando de ver a Ortiz Echagüe, saliendo para Viena el día 28 por la noche, llegando el día siguiente y alojándome en el Grand Hôtel Wien, I. Kärntnerring 9”.

Adjunta a la citada carta se encuentra una nota remitida por Kindelán para “El teniente Orleáns y el capitán Barrón, encargados sucesivamente de la recepción de cinco biplanos *Lohner* en Aspern” en la que daba instrucciones sobre condiciones, requisitos de la recepción y plazos de entrega de los aviones y el siguiente párrafo:

A más de reunir cuantos datos puedan de la organización austriaca y otras noticias de aviación interesantes, procurarán dar importancia preferente a cuantos informes y datos concretos puedan reunir relativos al tiro desde aeroplanos, pudiendo desde luego disponer el envío, si lo consideran conveniente y práctico, de un aparato de puntería y algunos modelos de bombas o espoletas.



→ El capitán Ortiz Echagüe posando ante un “Barrón Flecha” en Cuatro Vientos (foto: Archivo Histórico del Ejército del Aire).

El día 30, el capitán Barrón se desplazó a Aspern (Viena), donde la casa *Lohner* había habilitado un campo de pruebas, encontrándose allí con Alfonso de Orleáns e intercambiando con él información relativa a los vuelos de prueba realizados. Sobre el encargo (bombas o espoletas y aparato de puntería) Barrón trasladó a Kindelán lo que le había comentado el teniente Orleáns:

Respecto a un aparato para lanzar



→ José Ortiz Echagüe y el avión Morane costeado por el Conde de Artal (foto: Nuevo Mundo nº 1039, 4-12-1913).

bombas me ha dicho cree conveniente se entienda directamente con la casa Carbonite (sic) de la cual ya debe haber recibido V. el catálogo.

Aquél mismo día por la noche, Orleáns regresó a Coburgo donde le esperaba su familia y Barrón tomó una habitación en la misma pensión donde se había alojado el teniente Orleáns, continuando con las pruebas. Pero ¿cómo es que el teniente Orleáns tomó parte en la recepción de los *Lohner*, con qué órdenes y por qué? Alfonso de Orleáns, que se encontraba con su familia veraneando en Coburgo, enterado de la Comisión encargada a Barrón, se había ofrecido voluntario (y fue autorizado) para colaborar en las pruebas de recepción, siempre a título personal, voluntario y en absoluto en comisión de servicio.

Como un inesperado regalo, en la correspondencia entre Kindelán y Barrón encontramos datos que invitan a un nuevo planteamiento sobre el origen de las primeras bombas de aviación utilizadas por el Ejército español y por quién y cómo se gestionó su compra. Es interesante constatar el interés manifestado por

Kindelán respecto a la adquisición de bombas y visores y la respuesta del teniente Orleáns y, muy significativo, el momento en que esto ocurre. El conocimiento de estos hechos abre una vía de investigación en un asunto aparentemente cerrado, la adquisición de las bombas *Carbonit* que fueron utilizadas por primera vez en África, precisamente por Barrón.

Claramente anotado en su hoja de servicios consta que, durante su estancia en África con la 1ª Escua-



→ **Accidente ocurrido en Illescas (Toledo) el 18 de agosto de 1912. El Bristol-Prier se descompuso en vuelo y, al tomar tierra, capotó. Tanto Vives como el piloto Henry Julleriot resultaron con heridas leves (foto: prensa gráfica de la época).**

drilla Expedicionaria, “...en la acción del siguiente día²⁶ voló sobre Ben-Karrik arrojando con éxito 4 bombas sobre dicho poblado”, lo que le convirtió en el primer piloto militar español en lanzar bombas desde un avión. El mes de agosto de 1914 fue relevado en Tetuán y regresó a la Península empezando a desempeñar el cargo de profesor en la Escuela, quedando también encargado de los Talleres de Cuatro Vientos.

→ **Al hacerse cargo de la Aerostación Militar española, muy pronto se sintió seducido por una actividad en la que se convirtió en un maestro, volcando en ella su gran capacidad de trabajo. En la imagen con el jersey que él mismo impuso como prenda de reglamento para los aerosteros (foto: no está claramente referenciada y, probablemente, procederá del archivo familiar de Vives).**



El día 20 de julio de 1916, tuvo un percance del que su compañero Emilio Herrera, como Capitán Jefe Accidental, levantó el acta siguiente:

Cuando probaba un aparato rápido²⁷ en Cuatro Vientos, al tomar tierra en te-

rreno de labor por avería de motor, se le salió una rueda capotando el aeroplano y saliendo despedido el piloto que quedó sin conocimiento en el suelo. Reconocido por el Médico del Aeródromo don Servando Camúñez, se le apreciaron conmovión



→ **Vives charlando con un personaje no identificado, en presencia de Ruiz Ferry y Kindelán en Cuatro Vientos y un Bristol biplano al fondo. Es previsible que Vives se quitara las espuelas para volar (foto: archivo Orleans-Borbón).**



[El proponer una remodelación consistente en la creación de un Servicio con un nuevo y triple cometido de aerostación, aeronáutica y aviación, siendo ésta la primera referencia escrita que encontramos respecto a la creación de un Servicio de Aviación]



→ Comentando las incidencias de los vuelos en Cuatro Vientos. En el grupo de la derecha: **Vives, Marvá, Kindelán, Osmont y Dufour** (foto: la Ilustración Española y Americana, 15-4-1911).



visceral con hematuria y erosiones en los brazos y rodilla izquierda de pronóstico grave siendo trasladado al Hospital Militar”.

Como ya era habitual, de este accidente se llevó una excelente investigación²⁸, estudiando concienzudamente las causas, tomando fotografías y declaración a los testigos, croquis de los restos primorosamente dibujados a mano, análisis de los materiales, causa probable y un párrafo final recomendando pasar las conclusiones a estudio de la Junta Técnica.

Totalmente repuesto de sus lesiones, el mes de noviembre de 1917 pasó a la situación de supernumerario, obteniendo así cierta libertad para dedicarse plenamente a sus trabajos en la industria aeronáutica civil. Regresó a la disciplina militar para ascender a comandante y pidió la excedencia sin sueldo quedando afec-

to a la Comisión de Industrias Civiles con residencia en Madrid. A finales del año 1930 sufrió un ataque cerebral con hemiplejía que le dejó secuelas.

Producido el cambio de Gobierno, en el mes de abril de 1931 firmó la promesa de adhesión y fidelidad a la República pero, muy poco después, se acogió a la Ley de Azaña, causando baja en el Ejército a finales de julio y trasladando su domicilio a Sevilla donde contrajo matrimonio en el año 1935.

Declarada la Guerra Civil, se presentó al general Queipo de Llano quien dispuso quedara a sus órdenes, encomendándole misiones relativas a problemas de movilización y adaptación de industrias civiles a la guerra y, en 1938, pasó a Aviación como Jefe de los Servicios Técnicos del Sur. Finalizada la contienda

y al crearse el Ejército del Aire fue admitido con el empleo de coronel y número uno de su escalafón ascendiendo, en el año 1945, a general.

Este profesional, miembro distinguido de la 1ª Promoción, maestro de pilotos y pionero de la Aviación Militar, primer piloto español que lanzó bombas desde un avión en misión bélica, que destacó por su trabajo en el cálculo y construcción de prototipos de aeroplanos y probador de los mismos, que en número de doce volaron perfectamente, falleció en Madrid el día 13 de enero de 1949.

El capitán²⁹ **Enrique Arrillaga López** fue el cuarto componente de la Primera y el que peor suerte tuvo. Nacido en Madrid el día 20 de mayo de 1884, ingresó en la Academia de Ingenieros el mes de septiembre de 1900, siendo promovido a teniente en el año 1905 y destinado al Batallón de Ferrocarriles hasta el año 1909 que pasó en comisión a la 2ª Unidad de Aerostación realizando las ascensiones necesarias para habilitarse como piloto de globo libre, en cuya situación se encontraba cuando fue seleccionado para hacer el curso de piloto de aeroplano.

Aunque habían ocurrido numerosos accidentes con abundante producción de astillas y contusiones leves, el primer accidente de carácter grave fue el que sufrió el capitán Arrillaga, el día 30 de diciembre de 1911, cuando realizaba prácticas con

el Henry Farman nº 1. La investigación³⁰ llevada a cabo para esclarecer las causas de este accidente tiene gran importancia, no sólo por el valor documental de ser el primer informe de accidente realizado en la Aviación Militar española, sino porque está perfectamente trabajado.

En su elaboración se encuentran prácticamente todos los elementos fundamentales que entran en juego en la moderna investigación: antecedentes relativos al piloto y al material, declaración de los testigos, fotografías, condiciones atmosféricas reinantes, descripción del accidente, reconocimiento de los restos y huellas en el terreno, causas posibles y un párrafo a modo de conclusión que, siempre escrito a mano, finaliza como sigue:

cernos una idea con la lectura de uno de los párrafos del informe en el que está escrito textualmente: “El capitán Arrillaga había volado el mismo *Henry Farman nº 1* en el que, el día del accidente, había realizado cuatro vuelos, iniciando un quinto vuelo a las 17.05 con claridad suficiente para ver bien la tierra y un ligero viento del Este sin remolinos. Se elevó a unos 15 metros de altura, pasó cerca del Hospital de epilépticos y a poco viró a la izquierda y vino perdiendo altura hacia el sitio habitual de descenso. Entró en terrenos de guerra³¹ a sólo dos o tres metros de altura, lo que hizo se agacharan varios albañiles y entonces se elevó algo más y a unos ocho metros pasó junto a los barracones; el aeroplano marchaba

servicio provocando el fin de su carrera militar. Pasó a la situación de retirado y caballero mutilado y falleció en Madrid el día 28 de diciembre de 1972.

José Ortiz Echagüe, el quinto y último de la 1ª Promoción, nació en Guadalajara el día 2 de agosto de 1887 y ha sido el miembro más polifacético, y el más longevo (93 años) de los de la Primera: aerostero, piloto, fotógrafo y gestor de empresas.

A la temprana edad de doce años, al igual que su hermano, se interesó por la pintura pero su padre, que pudo no tener la mejor opinión de la vida bohemia de los pintores, le compró una máquina de fotografiar Kodak de cajón 8x8 que le apartara de los pinceles, cayendo así en la red de un arte en el que llegó a ser maestro.

Siendo su padre ingeniero militar y profesor en la Academia y teniendo parentesco con el general de Infantería Ramón Echagüe³² y con el teniente coronel de Ingenieros Francisco Echagüe³³, no tuvo grandes problemas a la hora de acceder al Cuerpo de Ingenieros. A punto de cumplir los dieciséis años de edad, el día 11 de julio de 1903 ingresó en la Academia, siendo promovido a teniente el mes de julio de 1909 y destinado a Melilla afecto a la Compañía de Aerostación que mandaba el capitán Gordejuela.

Desde que realizara las primeras misiones de guerra (corrección de tiro de la Artillería y observación) en globo cautivo enlazado telefónicamente con tierra para mantener informado al Mando de los movimientos del enemigo, el teniente Ortiz se percató de la importancia que podía tener la fotografía para el análisis posterior de las operaciones realizadas por lo que, desde ese momento, empezó a subir con él su cámara, un bulto extra pero muy útil aunque se han conservado muy pocas fotografías del teniente Ortiz sobre temas militares.

De vuelta a la Península entró en el privilegiado grupo de los cinco primeros alumnos pilotos en Cuatro Vientos y, finalizado el curso de aeroplano, fue enviado de nuevo a África como aerostero, acampando durante tres meses en la línea avanzada y realizando numerosas misiones. El trabajo de los aerosteros fue tan eficaz que el enemigo llegó a anhelar el mal tiempo porque era lo único capaz de impedir la actuación de los *Ojos del general Marina*, como llamaban los moros a los globos.

Al regresar de África, a finales del año 1912, ascendió a capitán, solicitó permiso por asuntos propios y viajó a Buenos Aires donde le habían ofrecido un puesto de ingeniero en el Ayuntamiento y donde residían dos de sus hermanos. Cuando se supo en Argentina que España iba a enviar una Escuadrilla a Marruecos, el



→ **Vives con miembros de las primeras y segundas promociones en la primavera del año 1912.** El primero (de izquierda a derecha) es **Celestino Bayo** que, poco después, perdería la vida en el primer accidente mortal de la Aviación Militar española (foto: prensa gráfica de la época).

Estos son los resultados de la información realizada que elevo a V.S. por si cree deben discutirse en junta técnica para tratar de sacar lecciones para el porvenir, remitiéndole adjunto fotografías del aparato tal como quedó después del accidente y un croquis del mismo (tachada la palabra dibujado) obtenido por el Tte. Barrón.

Todo induce a pensar que el trabajo de campo fue realizado por Kindelán o Herrera, ello sin seguridad plena porque el informe carece de firma pero, en cualquier caso, es estimulante comprobar que, aparte el rigor y la meticulosidad con que está hecho, en el párrafo final queda explícita una recomendación a la Junta Técnica para que se tomen medidas con la finalidad de evitar posibles accidentes, es decir, la esencia misma de la razón de ser de la investigación de accidentes. Prácticamente sin correcciones, Vives aceptó el contenido del informe que fue pasado a máquina, fechado en Guadalajara el día 14 de marzo de 1912, firmado y remitido a la Superioridad.

En cuanto al accidente, podremos ha-



[Con una actitud verdaderamente encomiable, voló con todos los pilotos. En estos vuelos ocurrieron muchos incidentes que pueden dar idea del carácter, rayando el estoicismo, del coronel Vives]

bien pero en ese momento (17.11 aproximadamente) se vió al aeroplano inclinarse como para hacer un descenso sin motor muy rápido, notando todos los presentes con el natural espanto que el motor no se paraba y que el aeroplano chocaba contra el suelo bajo un ángulo de 45º y con una gran velocidad”.

El capitán Arrillaga, que hasta ese momento se encontraba en “perfectas condiciones nerviosas y de salud, salió despedido cayendo sobre la cabeza que tenía resguardada por el casco, sufriendo luxación del hombro izquierdo y fuerte conmoción cerebral con pérdida de memoria”, lesiones que le dejaron inútil para el

Presidente de la Cámara de Comercio española en Buenos Aires, José Artal y Mayoral conde de Artal, ofreció costear un avión para el Ejército español, todo ello coincidiendo con el viaje previsto del piloto Jorge Newberry a París para recoger un aeroplano *Morane*.

José Ortiz fue autorizado a recepcionar el avión ofrecido por Artal que fue precisamente un *Morane*, viajando a París con Newberry. No queda claro cómo Ortiz y Artal se enteraron de que España tenía previsto enviar una Escuadrilla a África, ni porqué le asignaron a Ortiz, que en el mes de junio finalizó su permiso por asuntos propios y había estado mucho tiempo desligado de la actividad militar y del pilotaje, la comisión de recoger el avión cuando el Servicio disponía, en Madrid, de varios pilotos en activo perfectamente capaces de realizar el trabajo. El hecho cierto, comprobado por la correspondencia de Barrón, de que Ortiz se encontrara en *Morane-Villacoublay* (París) los días 27 y 28 de agosto, indica claramente que Ortiz obtuvo, con bastante antelación,

→ *El Rey, Vives, Kindelán y otros contemplan la puesta en marcha de un Bristol Prier en el que volarán el piloto Busteed y el coronel Loriga, pero lo más llamativo en esta fotografía es la presencia del "hombre calzo" y otros que mantienen el fuselaje horizontal (foto: Mundo Gráfico nº 12, 17-1-1912).*



→ *Deliciosa vista del Bristol Prier (piloto Busteed) sobre la estación de Atocha, apreciándose perfectamente el Ministerio de Fomento y la torre de la iglesia de Nuestra Señora de Atocha, que fuera patrona de Madrid (foto: prensa gráfica de la época).*

información supuestamente reservada de un proyecto del Ministerio de la Guerra tan importante como el envío de la 1ª Escuadrilla que, como se sabe, ocurrió a finales de octubre.

En Villacoublay Ortiz se familiarizó con el nuevo aeroplano y, cuando se lo entregaron, tras solucionar algunos problemas

relativos al plazo de entrega, planteó al Servicio trasladar el avión en vuelo de París a Madrid, lo que equivalía a recrear el famoso vuelo de Vedrines.

A pesar de que, desde el punto de vista meteorológico, el otoño no era la estación del año más adecuada y que el vuelo era improductivo de-





→ Otra interesante fotografía, con el motor del Bristol Prier en marcha, los "hombres calzo" luchando para aguantar las ruedas y otros operarios (los "portacolas") manteniendo el fuselaje horizontal, todo ello en medio de una enorme polvareda (foto: Mundo Gráfico nº 12, 17-1-1912).



[Verdadero creador de la Aviación Militar española, no parecerá exagerado afirmar que Vives ha sido, y así se le recuerda, uno de los hombres más importantes de la Aeronáutica]

bido a la detración de horas útiles al motor y a la célula, el Servicio autorizó que se realizara el vuelo propuesto por Ortiz despegando éste de Villacoublay el día 13 de octubre hasta que, pasadas dos horas de vuelo con mal tiempo (nie-

bla), desorientado y desviado de su ruta, aterrizó cerca de Angers, con tan mala suerte que cuando, poco después, intentó despegar se incendió el aparato del que pudo saltar sin apenas daños.

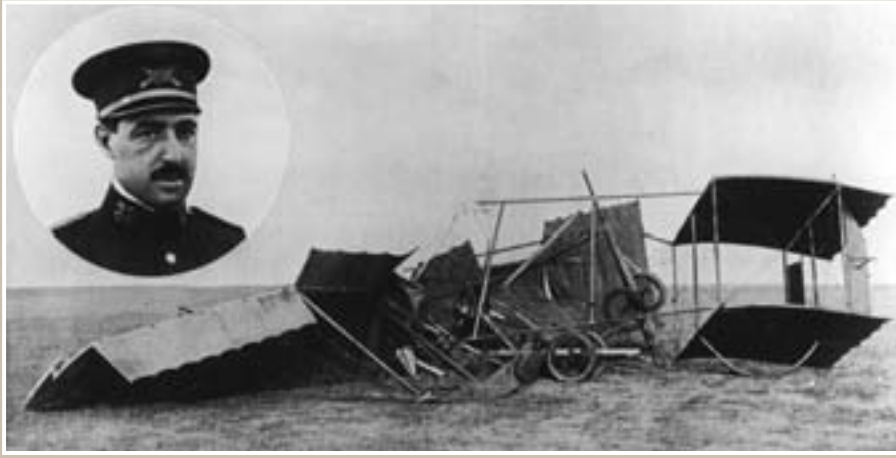
Este contratiempo motivó que el conde

de Artal subvencionara el *Morane-Artal nº 2* y que el Servicio encargara un tercer aeroplano, llegando ambos por superficie a Tetuán a finales del mes de diciembre. Poco después, en el taller de Tetuán, Ortiz se ocupó de reconstruir el primer avión aprovechando los restos recuperados del incendiado y así, con distintos tipos de motor, los tres *Morane* prestaron servicio en África. Hay que aclarar que Ortiz llegó a Tetuán con los *Morane* y, aunque quedó agregado por orden comunicada, no fue un componente genuino, al menos *ab initio*, de la 1ª Escuadrilla, incorporándose a ésta cuando ya se habían instalado el campamento en Adir e iniciado los vuelos.

El día 14 de febrero de 1914 protagonizó un interesante vuelo de Tetuán a Tablada en el que acompañó a Emilio Herrera en el *Nieuport nº 6*. Se trataba de realizar la primera travesía en vuelo del Estrecho de Gibraltar con el objeto de entregar al Rey una carta del Jefe de los Ejércitos en África, general Marina. El vuelo de ida fue todo un éxito, pero el programado vuelo de vuelta no se pudo realizar debido a que el *Nieuport* resultó averiado.

De regreso a la Península fue destina-





→ Estado en que quedó el **Henry Farman n° 2** tras el accidente ocurrido en Cuatro Vientos el 27 de junio de 1912 en el que falleció el capitán **Celestino Bayo Lucía** en el primer accidente mortal ocurrido en la Aviación Militar española (foto: prensa gráfica de la época).



→ Relajante imagen del **Cuatro Vientos** del año 1913. Un **Bristol Prier** sobrevuela terrenos del **Ministerio de la Guerra** (hoy **Defensa**) (foto: la Ilustración Española y Americana, 15-2-1913).

do, en comisión, al 1º Regimiento de Zapadores Minadores y, en el año 1915, se hizo cargo de la dirección de la construcción de los aviones *Maurice Farman-7*, así como de las doce últimas unidades del *Barrón Flecha*, hasta que en el año 1917 acometió la construcción de una serie de aeroplanos de ala parasol a partir del *Morane G* que no tuvo un éxito excesivo y todo ello en una situación militar especial (asuntos propios) en el Servicio de Aviación.

Poco después, quizás no viendo grandes posibilidades de prosperar en la Aviación Militar, pero sin dejar de cultivar las buenas relaciones e influencias en el Ejército que tan buenos resultados le dieron en aquel presente y en el futuro, orientó su actividad a la creación de empresas. En el mes de diciembre de 1918, fundó la Sociedad Electromecánica de Cataluña, firma en la que ocupó el cargo

→ **Kindelán, Vives e Infante** conversando con la reina **Victoria Eugenia** en **Cuatro Vientos**, en un frío día de **octubre de 1913** (foto: la Ilustración Española y Americana, 15-10-1913).

de ingeniero-director y, muy pronto, estableció en Madrid una nueva empresa para el mecanizado de piezas de acero.

Por los trabajos del Ingeniero Aeronáutico y Miembro del IHCA, José Antonio Martínez Cabeza³⁴, que ha estu-

diado la figura de Ortiz Echagüe con gran dedicación, sabemos que éste mantuvo una actividad febril en el Servicio de Aviación y sus negocios privados y que, tras su ascenso a comandante y Jefe de los Talleres Centrales de Aviación en Cuatro Vientos, en el año 1922 fue nombrado miembro de la Comisión de Evaluación para el suministro de aviones con destino a la Aviación Militar española, resultando ganador el Breguet-19 en la categoría de reconocimiento, una circunstancia que dio un nuevo rumbo a su vida.

En el mes de marzo de 1923, quedó constituida la empresa Construcciones Aeronáuticas, Sociedad Anónima (CASA), figurando como accionistas la Sociedad Electromecánica de Cataluña con el 34%, José Tartiere Lenegre con el 8%, José Ortiz Echagüe con el 6% y el Estado con el 52%. El objetivo de la nueva empresa era la construcción del Breguet-19 y el de José Ortiz, que contaba con los votos de Electromecánica y la complaciente actitud de los representantes del Estado en CASA, la Dirección Gerencia.

En el mes de julio de 1924, con el Gobierno de Primo de Rivera, el comandante Ortiz dejó el servicio activo en Aviación, beneficiándose de una situación especial y quedando adscrito a la Comisión sobre industrias civiles, lo que facilitó su nombramiento como Director Gerente y Consejero Delegado de CASA. Fue una época dorada para CASA y para José Ortiz, situación que se extinguió al proclamarse la República y adoptar ésta otros criterios empresariales para la compañía.

Al declararse la guerra civil, José Ortiz se encontraba en San Sebastián, ciudad que se mantuvo leal a la República, circunstancia que le aconsejó pasar desapercibido hasta el día 14 de sep-



tiembre en el que, tomada la ciudad por las tropas sublevadas, decidió hacer acto de presencia en la Comandancia Militar desde donde le remitieron a Kindelán, su compañero de la 1ª Promoción que se encontraba ya en Salamanca.

Franco aceptó que Kindelán le nombrara enlace entre la Jefatura del Aire y lo que se conoció como Movilización de Industrias Civiles, sin una misión concreta pero que le situaba en un lugar preferente en la línea de salida para volver a diri-



[El Ejército del Aire del siglo XXI, al conmemorar el centenario de su fundación, tiene el honor de contar con el coronel Vives como un ejemplo de responsabilidad, de sacrificio en el deber y en el trabajo bien hecho, de compañerismo, de decisión, de capacidad creadora y de confianza en el futuro. Un espejo de virtudes en el que siempre se han mirado los aviadores españoles]



→ El ministro de la Guerra inglés, Mr Seely, doña Beatriz, Infante, Vives, general Marina, X y el coronel Echagüe en Cuatro Vientos en el mes de mayo de 1913 (foto: archivo Orleáns-Borbón).



X, X, general Marina, Barrón, Seely, Vives y Moreno Abella en Cuatro Vientos en el mes de marzo de 1913 (foto: archivo Orleáns-Borbón).



→ Kindelán, Vives, X, Infante y Luis Moreno Abella con un Lohner de fondo. Sin fechar pero hacia septiembre de 1913 (foto: archivo Orleáns-Borbón).

gir CASA. En el año 1937 acompañó al Jefe de los Servicios Técnicos del Aire, Felipe Lafita Babio, en un viaje a Alemania donde consiguieron diversas licencias de producción de aviones que serían útiles al término de la guerra y, antes de que finalizara el conflicto armado, ya ejerció como Director Gerente de CASA.

Tras la Guerra Civil su divorcio con el servicio activo en la Aviación Militar española se consumó, ya que no le interesó reingresar en el recién creado Ejército del Aire, aunque no renunció a sus contactos que le permitieron tener siempre las puertas abiertas a la información y a los suculentos contratos.

Efectivamente CASA fue receptora de gran parte del ambicioso “plan decenal de rearme” que el Ministro Yagüe llegó a cifrar en 5.000 aviones y que a pesar de las restricciones impuestas por factores exógenos y por la vocación autárquica manifestada por el Gobierno, solucionó el presente y el futuro a corto plazo de CASA y, en cierto modo, facilitó la gestión de su Director Gerente quien en un momento dado, y en clara contradicción con el modelo empresarial que practicaba, llegó a declarar que “creía a ultranza en la empresa privada y que era gran admirador de la organización de las industrias estadounidenses”, aunque omitió concretar si hablaba de un mercado libre y competitivo como el norteamericano o de otro cerrado y en régimen de monopolio como el español de aquella época.

Como hemos visto, su relación con la Aviación Militar había quedado reducida a una situación especial reflejada en la relación (escalilla) del personal afecto al Ejército del Aire cerrada en mayo de 1941, bajo el epígrafe “Generales en reserva, Jefes y Oficiales retirados por edad y retirados extraordinarios que no reingresan y que prestan servicios en el Ejército del Aire”: “Comandante José Ortiz Echagüe, Piloto e Ingeniero Aeronáutico, con antigüedad en el empleo 3-5-22, destinado en la Escuela Superior de Aeronáutica”.

Pero la buena estrella de Ortiz Echagüe en CASA empezó a perder brillo cuando,



→ Arriba: **Línea de aviones en Cuatro Vientos** en el mes de **septiembre de 1913**. Se distinguen los **Farman** y los **Lohner** (foto: archivo Orleans-Borbón). Izquierda: **Componetes de la primera Escuadrilla Expedicionaria** en la estación de Atocha poco antes de salir con dirección a Algeciras la noche del 22 de octubre de 1913 (foto: Mundo Gráfico, 29-10-1913).

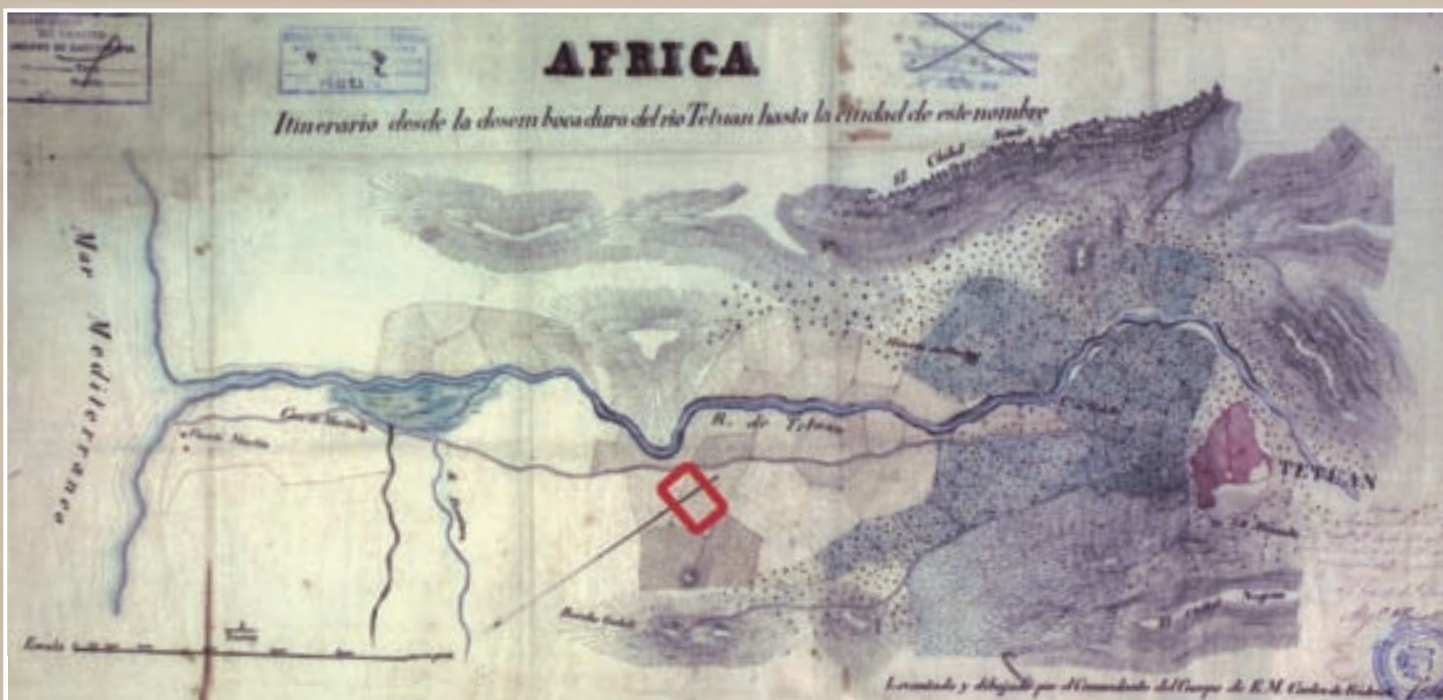


En el mes de mayo de 1950 apareció en el mercado la Sociedad Española de Automóviles de Turismo (SEAT) que fue presidida por José Ortiz hasta el año 1967. Y éste fue el último cargo importante del quinto piloto de la 1ª Promoción de aviadores militares, que destacó más en sus habilidades como gestor de empresas y fotógrafo que como piloto y militar.

En su vertiente artística, expuso sus trabajos en Turín, Los Ángeles, en el Museo Metropolitano de Nueva York, en la Biblioteca Nacional y en el Museo Reina Sofía, una obra centrada en la España rural, costumbrista y mística del primer

en el año 1943, la empresa dejó de depender del Ejército del Aire pasando al recién creado Instituto Nacional de Industria (INI) y sus responsables empezaron a controlar la gestión con criterios propios. En el año 1948, presentó la dimi-

sión y, aquel mismo año, el Ministro de Industria y Comercio, Juan Antonio Suances, le pidió que se encargara de gestionar la creación de una empresa de fabricación de automóviles de turismo que el INI estaba negociando con la Fiat.



→ Mapa levantado y dibujado por el comandante de Estado Mayor Carlos de Fridrich en el año 1848. **El campamento de Adir ha sido señalado con un rectángulo en rojo**. Nótese que el río de Tetuán cambió su nombre a **río Martín** (foto: Archivo Geográfico del Ejército).

tercio del siglo pasado, compuesta de más de veintiocho mil negativos, mil cien fotografías originales y las máquinas que utilizó, todo ello legado a la Universidad de Navarra y nada a las instituciones (Museo y Archivo Histórico) del Ejército del Aire, al que tanto debía. Don José Ortiz Echagüe falleció en Madrid el día 7 de septiembre de 1980.

Pedro Vives y Vich nació en Igualada, Barcelona, el día 20 de enero de 1859, e ingresó en la Academia de Ingenieros el mes de junio de 1874. Alférez por buena conducta y por Reglamento fue promovido a teniente en el año 1878 y destinado al Regimiento de Zapadores Minadores de la 4ª Región (Cataluña). Ascendió a capitán en el año 1880 y



[Afloran por primera vez ideas que han estado siempre presentes en el pensamiento de Kindelán sobre la organización y la utilización de los aeroplanos: independencia hasta el punto de convertirse en Arma; empleo con carácter preferentemente ofensivo y capacidad para adaptarse a los previsibles progresos técnicos. Lo más notable es que Kindelán tuviera ya criterio formado en el año 1912, cuando el Ejército español no había utilizado aún sus aeroplanos en misiones ofensivas]

solicitó el pase al Ejército de Ultramar, siendo destinado a la Comandancia de Ingenieros de la Isla de Cuba, donde se desempeñó con el celo y la capacidad de trabajo que le caracterizó, hasta tal punto que se llegó a decir de él que era un caso patológico de actividad.

Agotado por el trabajo y por el clima, en el año 1883, tras un reconocimiento

médico, el Capitán General de la Isla le concedió cuatro meses de licencia por enfermo, que disfrutó viajando a San Francisco (California) para tomar las aguas medicinales, a cuyo término realizó un trabajo, sin duda imprevisto, que aceptó disciplinadamente. Puesto que ya él se encontraba en los EE UU, se trataba de pasar por Boston donde, el Museo de Artillería, remitiría valiosas piezas para ser exhibidas en una Exposición que se celebraría en la citada ciudad.

Debidamente autorizado, cruzó los EE UU de Oeste a Este en un viaje demolidor hasta Boston, encargándose de la recepción, instalación y custodia de las valiosas piezas, así como de su embalaje y embarque de regreso, todo ello sin dejar de representar dignamente a España, trabajo por el que fue muy elogiado por Artillería y por su propio Mando, con el único inconveniente de haber prolongado dos meses su permiso por enfermedad. A finales del mes de octubre se reintegró a su puesto en La Habana, regresando a la Península mediado el año 1884.

Tras la experiencia americana, el destino a la 4ª Región en la Comandancia General de Ingenieros de Cataluña (su tierra) fue como un premio que no duró mucho porque en el año 1887 fue desti-



→ La prensa gráfica de la época publicó las fotos de los pilotos de la **primera Escuadrilla Expedicionaria**, con algunos fallos notables. Las "ocurrencias" reseñaba como pilotos a Cifuentes y Monasterio cuando Cifuentes era observador y Monasterio sólo era un alumno que causó baja. Faltaba en la lista Luis Moreno Abella. En la foto publicada: Infante, Kindelán, Oliví, Cifuentes, Espé, Alonso Ilera, Ríos, Barrón, Alfonso Bayo, Monasterio y Cortijo.



→ **Alejandro Tiana, primer maestro de taller** formado en Guadalajara. Fue el titular en aquella primera Escuadrilla Expedicionaria (foto: cortesía de su hija, Concepción Tiana).



→ Vista del campamento de Aduar los primeros días (foto: prensa gráfica de la época).



Barrón "W"

nado a la Comandancia del Campo de Gibraltar y, el año siguiente, a Málaga, uno de sus destinos más estables en el tiempo exceptuando Guadalajara.

Su ascenso a comandante y el nuevo destino que llevaba implícito marcarían un punto importante en el desarrollo de su profesión cuando en el año 1896, el comandante Vives fue destinado al Parque de Aerostación en Guadalajara. Al hacerse cargo de la Aerostación Militar española, muy pronto se sintió seducido por una actividad en la que se convirtió en un maestro, volcando en ella su gran capacidad de trabajo. Con escasos medios materiales, supo dotar al Ejército de una adecuada organización aerostática que, en pocos años, llegó a ser un cuerpo de élite con prestigio internacional.

Destacan en la figura de Vives el tesón, la capacidad de trabajo y la persistencia en la labor y un factor plenamente reconocido en el universo de la aeronáutica, su condición de pionero. Fue el primer Jefe que, con poca jerarquía en ese momento, convenció al Ministro de la Guerra³⁵ de la necesidad que tenía el Ejército de Oficiales Pilotos y Observadores de globo, se ocu-



[El accidente debe racionalmente atribuirse a una falsa maniobra del aviador, análoga a las que le ocasionó las dos caídas anteriores. Probablemente corrigió demasiado bruscamente el encabritamiento del aparato y provocó la caída por medio de esta falsa maniobra]

pó personalmente de la formación de sus Oficiales e introdujo la novedad de que éstos dieran conferencias sobre su especialidad, formando una extraordinaria plantilla. De estos pilotos de globo y dirigible fueron seleccionados los componentes de la 1ª Promoción de pilotos de aeroplano.

En el año 1908 ascendió a coronel, lo que identifica un punto de inflexión hacia otra época dorada, iluminada por la creación de la Aviación Militar española y otros asuntos importantes en su vida, como veremos.

En el Servicio de Aerostación se seguía con gran atención la evolución del aeroplano, siendo muchos los profesionales que veían en estos aparatos un gran po-

tencial como arma, ello antes del empleo del aeroplano en misiones bélicas por parte del Ejército Italiano en su conflicto con los turcos en el año 1911. La idea del aeroplano como arma había arraigado en Vives hacía tiempo y prueba de ello fueron los viajes que realizó por Europa en el año 1909 buscando en los centros de producción el aparato más conveniente, según su criterio, para equipar aquel nuevo servicio cuya creación le bullía en la cabeza.

Porque fue idea suya, y así lo dejó por escrito, en el año 1910, en un proyecto de Bases para la Reorganización del Servicio Aerostático, el proponer una remodelación consistente en la creación de un Servicio con un nuevo y triple cometido de aerostación, aeronáutica y aviación, siendo ésta la primera referencia escrita que encontramos respecto a la creación de un Servicio de Aviación. Aceptada su propuesta y creada la Comisión de Experiencias cumplió con éxito el encargo de dirigirla, contribuyendo a la prospección del material y de los aeródromos que se utilizaron y reclutando al personal que habría de formarse como pilotos de avión en la Escuela que se puso en funcionamiento en Cuatro Vientos.

En el mes de julio de 1910 fue nombrado de Director de la Academia del Cuerpo y también, en aquel verano, tuvo que desempeñar por espacio de un mes del cargo de Gobernador interino de la provincia de Guadalajara. Finalizando el año fue nombrado Jefe de la Comisión de Experiencias que implicaba la organización y puesta en funcionamiento de la Escuela de Pilotos de Cuatro Vientos, quedando así creada la Aviación Militar española.

Sin duda contando con colaboradores de la talla de Barrón, Herrera y Kindelán,

entre otros, estableció normas en una especialidad que surgía *ex novo* en el Ejército. Como Jefe del nuevo Servicio de Aviación se ocupó de que la 1ª Escuadrilla estuviera perfectamente preparada y equipada para la marcha cuando lo ordenara el Mando y se sabe que, con una actitud verdaderamente encomiable, voló

con todos los pilotos. En estos vuelos ocurrieron muchas incidencias pero hay dos que pueden dar idea del carácter, rayando el estoicismo, del coronel Vives.

El viernes 16 de agosto de 1912 había volado con el piloto Henry Julleriot para comprobar la velocidad que desarrollaba el monoplano *Bristol-Prier*, último de los

adquiridos que estaba siendo sometido a las pruebas de recepción y el domingo día 18, siguiendo con las pruebas, iniciaron un vuelo que terminó mal pero con buena suerte para ellos. A las 05.18 despegaron rumbo a Toledo hasta que, pasados 39 minutos de vuelo, sobre Illescas y a 300 metros de altura, el motor se “descompuso” viéndose obligados a tomar tierra, chocando contra una reguera y capotando el avión³⁶.

Julleriot resultó con ligeras heridas sin importancia y Vives con una pequeña brecha en el párpado derecho que requirió un punto de sutura y contusión en el costado derecho que le produjo una aparatosa equimosis (un descomunal cardenal) y molimiento general, siendo atendidos ambos por el médico de Illescas y la fuerzas vivas del pueblo incluyendo el Alcalde. Recogido por personal de la Escuela fue trasladado en el *Benz* a Madrid, paró en Barazal³⁷ y cuando se dirigía a la Estación de Atocha se encontró en la calle al general Marina, al que comentó lo sucedido. Cogió el tren mixto de las 11.00 y llegó a Guadalajara a las 14.35, iniciando así un período de recuperación que duró diez días.

El otro incidente se produjo en el aeródromo de Cuatro Vientos el día 8 de febrero de 1913 cuando el piloto alemán Otto Linnekogel se encontraba en Madrid para



→ Vista aérea, desde un *Farman*, del campamento distinguiéndose perfectamente las ocho tiendas de campaña y los dos hangares Bessonneau (foto: archivo Orleáns-Borbón).



→ La fuerza se asienta en el campamento de Adir (Tetuán). En la foto se distingue a Vives (de espalda) y Kindelán y el camión-taller de la marca Dion-Bouton (foto: archivo Orleáns-Borbón).

demostrar las excelencias del avión *Kondor-Taube*. El avión disponía de un freno que era una garra de varias púas que se desplegaba en el aterrizaje y, para demostrar su eficacia, Linnekogel había asegurado que, tras el aterrizaje, se frenaría antes de una línea de cal que se pintó en el suelo frente a un barracón. La garra, aró perfectamente el terreno, pero no frenó al *Taube* que siguió rodando, rompiendo la puerta de madera del barracón y deteniéndose en el interior. El infante Alfonso de Orleans, que fue testigo, ha contado que Vives bajó tranquilamente del avión, asustado por pequeñas astillas y sangrando (nada grave), siendo su único comentario en ese momento "el freno no sirve".

En los momentos difíciles, cuando la 1ª Escuadrilla Expedicionaria al mando de Kindelán fue enviada a África, estuvo con sus hombres a los que dió el ejemplo de su presencia y todo el apoyo que estuvo en su mano. Se mantuvo en la Jefatura del Servicio de Aviación hasta el año 1915 dejando la impronta de un excelente trabajo y el honor de haber sido su creador. No llegó a volar como piloto, probablemente por razones de edad, y cesó decorosamente cuando el Mando lo consideró oportuno.

Pero si su paso por la Aeronáutica y su contribución a la creación del Servicio de Aviación son admirables, su trayectoria

militar es impresionante. Asombra pensar la capacidad de trabajo de este hombre extraordinario que, además de su mando en tierra y sus múltiples obligaciones y desplazamientos de organización con los medios de transporte de la época, prácticamente a toda costa encontró tiempo para la Aviación Militar española siempre que su presencia fue requerida.

Al abandonar la Aviación, pasó por la Comandancia General de Ingenieros de Cataluña y de Ceuta, ascendió a general de brigada en 1917 y mandó sucesivamente la Comandancia de Ingenieros de la 5ª Región (Zaragoza), la Jefatura de Ferrocarriles y la Inspección de Ingenieros en África. Al ascender a general de división en 1921, estuvo en Marruecos a las órdenes del Alto Comisario, fue Gobernador Militar de Cartagena, volvió a África como Comandante General de Melilla y, en el año 1923, fue nombrado Subsecretario de Fomento. Pasó a la primera reserva el mes de enero de 1924 y fijó la residencia en su casa de Azuqueca de Henares (Guadalajara).

Cuando estalló la Guerra Civil, se refugió en la Legación de Noruega en Madrid teniendo ya problemas de próstata, que se fueron agravando debido en parte a la precariedad de la asistencia médica que era prácticamente nula. Falleció a la edad de ochenta años el día 9 de marzo de 1938.

Pionero de la aerostación y de la aviación, aeronauta con un reconocido prestigio internacional y maestro de pilotos de globo y dirigible, propuso al Mando la reorganización del Servicio Aerostático instaurando en el Ejército un nuevo Servicio de Aviación. Verdadero creador de la Aviación Militar española, no parecerá exagerado afirmar que ha sido, y así se le recuerda, uno de los hombres más importantes de la Aeronáutica.

El Ejército del Aire del Siglo XXI, al conmemorar el centenario de su fundación tiene el honor de contar con el coronel Vives³⁸ como un ejemplo de responsabilidad, de sacrificio en el deber y en el trabajo bien hecho, de compañerismo, de decisión, de capacidad creadora y de confianza en el futuro. Un espejo de virtudes en el que siempre se han mirado los aviadores españoles.

■ EL INFORME KINDELÁN, 1º ACCIDENTE MORTAL Y LA AVIACIÓN EN EL CONGRESO

Visto a grandes rasgos el perfil biográfico de cada uno de los creadores de la Aviación Militar española, en ningún caso con pretensiones de exhaustividad, y retomando la narración general, vemos que entre los años 1911 y 1919 (límite impuesto a esta parte del

→ Podría ser el primer vuelo realizado en África, pero no hay constancia de que así sea. Al fondo las blancas tiendas del campamento (foto: archivo Orleans-Borbón).





[Ocurrió un hecho singular, casi una anécdota. José Barradat Guille, vecino de Barcelona presentó, en la sección de Ingenieros del Ministerio de la Guerra, una memoria con planos y dibujos referentes a un nuevo procedimiento, por él inventado, para adiestrar aves para combatir los aeroplanos]

trabajo del centenario), se produjeron una serie de acontecimientos, en el ámbito del nuevo Servicio, de los que veremos los más relevantes.

Sobre el empleo del aeroplano en misiones de guerra, que es para lo que se estaba preparando el Ejército español, se supo que, el 22 de octubre de 1911, los aviadores italianos, capitanes Piazza y Moizo, habían realizado los primeros vuelos de reconocimiento con aviones militares sobre campamentos turco-árabes en los alrededores de Trípoli y que, pocos días después, el 1 de noviembre, el teniente Gavotti lanzó a mano desde su aeroplano *Etrich* cuatro bombas esféricas sobre una concentración enemiga.

Esta noticia fue recogida por la prensa del mundo entero y en España lo hicieron revistas como *Nuevo Mundo*, *Blanco y Negro*, *Mundo Militar*, *Memorial de Ingenieros* y la catalana *Aviación* que, en su número de 15 de noviembre, dió la noticia en portada. Abundando en el tema de los primeros bombardeos, también sabemos por el entonces teniente Carlos Martínez

Campos que Italia “había enviado a Tripolitania un buen número de aparatos voladores desde los que se habían lanzado bombas, por lo que no tardará el día en que el aeroplano se convertirá en una verdadera arma ofensiva”³⁹.

Un año más tarde, recogiendo noticias de Italia, el Memorial de Artillería publicaba lo siguiente: “A consecuencia de las enseñanzas adquiridas en la campaña de Trípoli, los italianos han ido aumentando el peso de los proyectiles destinados a ser arrojados por los aviadores. Un nuevo proyectil de 10 kg de forma cilíndrica...”. Como era lógico el flamante Servicio de Aeronáutica Militar español siguió con gran interés todo lo relacionado con el lanzamiento de bombas desde los aeroplanos, estando siempre perfectamente informado.

Finalizaba el año 1911 con la adquisición de aeroplanos *Nieuport* y un nuevo *Henry Farman* dotado de un estabilizador *Doutre* avión que, por esta circunstancia, sería conocido como el *Doutre* y se estaba trabajando ya con la 2ª Promoción en

la que, los Ingenieros perdieron la hegemonía inicial dando acceso a Oficiales de otras Armas. Lo peor fue, sin duda, el primer accidente grave, sufrido por Arrillaga en el que éste quedó inútil para el Servicio causando baja en el Ejército.

El año 1912 comenzó con una petición proveniente de Inglaterra en cierto modo sorprendente: el Agregado Militar en la Embajada de España en Londres trasladó a la Comisión Experiencias un escrito⁴⁰ del *War Office* por el que, argumentando que proyectaban crear una sección de aviación en el Ejército inglés, solicitaban información sobre el proceso de instauración seguido en España, incluyendo material, dimensión de la flota, personal, funcionamiento de la escuela, organización prevista para la batalla y un largo etcétera, es decir, requerían una información completa incluyendo globos y dirigibles.

La respuesta de la Comisión, firmada por el coronel Rodríguez Mourelo, correcta en los términos pero carente de información sensible, se limitó a manifestar que dado que la Comisión se hallaba en período experimental “no puede concre-



tarse aún nada respecto a los tipos y número de aparatos reglamentarios, organización del Servicio y demás extremos que abarca el cuestionario”.

El día 12 de enero, el Rey se dignó visitar el aeródromo realizándose varios vuelos en uno de los cuales voló Vives con el piloto inglés Pixton. El Rey, aunque no voló debido al rígido protocolo que en cuanto a su seguridad personal se seguía, quedó encantando con los vuelos y comentó lo interesante que sería poder adquirir dos aparatos nuevos cuyo precio, según la última oferta de la casa Bristol, era de 1.400 libras por ambos. Estos co-

mantenidos a lo largo de aquel mes, Vives, Banús y Rodríguez Mourelo se reunieron en el Ritz con Mr. Thurstan, representante de Bristol, llegando a un acuerdo de compra. El día 27, de mañana en Cuatro Vientos, volaron el general Marina en el biplano y general Echagüe Méndez-Vigo en el monoplano y por la tarde, en el Centro Electromecánico, se firmó el pliego de adquisición.

Con fecha 1 de marzo de 1912, el Servicio elaboró una Memoria Presupuesto⁴¹ en la que se encuentran datos valiosísimos respecto al número de aparatos (que eran 16 contando con los recientemente

bablemente Melilla) por lo que se advierte de la necesidad de elegir, lo antes posible, la región donde deba prestar servicio la Escuadrilla y prever la instalación de barracones para los aeroplanos, abrigo para los autos y el taller de reparaciones y, muy importante, organizar un campamento para la fuerza. La elección de la zona y del aeródromo en África fue, como se sabe, postpuesta hasta última hora.

Aporta también una relación de condiciones que debe reunir el aeródromo que se habilite y, en cuanto a los pilotos dice textualmente: “serían necesarios 8 aspirantes



→ **Primeros vuelos** de la primera Escuadrilla Expedicionaria (foto archivo Orleans-Borbón).

mentarios del Rey daban alas (nunca mejor dicho) para dar cuenta al General Jefe de los deseos de SM y presentar justificadamente a continuación una petición de compra que el Servicio remitía, una y otra vez, a su Ministro de la Guerra.

El mes de febrero el inglés H R Busteed, un piloto militar inglés en la reserva especial, acaparó las portadas de la prensa gráfica española realizando numeros vuelos desde Cuatro Vientos con un monoplano *Bristol-Prier*. Tanto Vives como Kindelán fueron fotografiados con Busteed al realizar cortos vuelos de aeródromo y otros más largos de ida y vuelta a Guadalajara, una proeza en aquellos tiempos, sin que faltara el incidente ocurrido a Vives cuando, al pararse el motor del *Bristol-Prier*, tuvieron que aterrizar en el kilómetro 5,5 de la carretera de Aravaca.

En realidad aquellos vuelos lo eran de demostración para vender sus productos al Servicio de Aviación y así, el día 26 de febrero de 1912, tras varios contactos



[“Convendría activar despacho y remisión urgente Tetuán cien bombas para aeroplano procedentes de Alemania detenidas Aduana Irún por ser materias explosivas”]

adquiridos), su distribución y una observación importante: 14 estaban listos para prestar servicio (10 biplanos y 4 monoplanos) señalando que con ellos se atendería a la formación de la primera escuadrilla compuesta, probablemente, de 8 aeroplanos. La importancia de estos datos radica en ver cómo en el Servicio había arraigado la idea de estar preparados para una intervención armada y sorprende la inteligente argumentación que se formula sobre los criterios de selección del material.

En el Presupuesto se plantea la conveniencia de contar con una reserva de material, suponiendo que la Escuadrilla opere en el Norte de África (pro-

además de los 4 pilotos útiles existentes en la actualidad”. Es decir que, en el mes de marzo de 1912, Vives cuenta con los pilotos de la 1ª Promoción y los alumnos de la 2ª, que ya están en la Escuela, pensando en África más de un año antes de que fuera enviada la 1ª Escuadrilla.

La importante suma solicitada, 315.180 pesetas, quedó perfectamente justificada en un presupuesto cuyo punto 1º eran aeroplanos, hélices, motores y material de repuesto y finalizaba con el punto 15º alquileres de terrenos para instalar una pista eventual donde sea preciso. Aprobado a finales de abril, en documento adjunto vemos que con cargo al citado presupuesto se terminó, en Guadalajara, la construcción de los barracones para aeroplanos, que fueron trasladados a Cuatro Vientos por ferrocarril a cuenta del Estado.

A lo largo del mes de marzo, Vives mantuvo contactos con Romanones y el Alcalde de Azuqueca al objeto de conseguir unos terrenos en el pueblo para



→ El Infante con dos mecánicos terminando de montar su Lohner (foto: archivo Orleáns-Borbón).

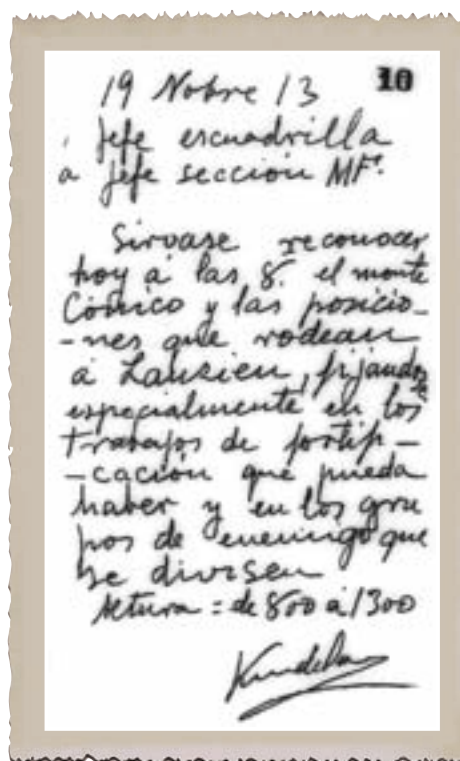
el establecimiento de un campo de aviación. Por otra parte el general Banús había empezado a señalar la conveniencia de tener lista una Escuadrilla para intervenir en Melilla.

Durante el mes de abril Vives realizó varios vuelos: con Busteed hasta el Guadarrama, un intento de recepción de media hora con Weymann y otro en Doutré con Kindelán. Llegaron los aviones Bristol biplano, Bristol escuela y el Nieuport escuela y, el día 9, el capitán Emilio Jiménez Millas sufrió un accidente con heridas.

A primeros de mayo estaban ya en vuelo los aviones recién llegados, realizándose a plena satisfacción las pruebas de recepción y también se produjeron dos accidentes, sin graves consecuencias, de los hermanos Bayo, Alfonso el día 7 y Celestino el día 13.

El día 22 de junio los capitanes Kindelán y Herrera realizaron, por separado, un recorrido en prácticas de reconocimiento y observación de tropas, de cuya ejecución se dio parte al Ministro de la Guerra, acompañando los croquis correspondientes primorosamente dibujados a mano.

Kindelán y el observador capitán Alfonso Bayo, despegaron con el biplano Doutré nº 1 a las 04.29 y sobrevolaron Vallecas, Vicálvaro, Barajas y regreso por Canillejas, Vallecas y Cuatro Vientos, donde tomaron tierra a las 05.25. Por su parte Herrera y el observador oficial 1º Alonso despegaron a las 04.32 con el monoplano Nieuport nº 3, sobrevolando Madrid, la Prosperidad, Chamartín, Alcobendas,



→ Orden manuscrita del capitán Kindelán al teniente Ríos (y al capitán Barreiro) el día que fueron heridos en vuelo, siendo recompensados con la Cruz Laureada de la Real y Militar Orden de San Fernando.

Barajas, La Alameda, Canillejas y Cuatro Vientos, donde aterrizaron a las 05.19.

Es probable que, en la actualidad, la realización de estos vuelos parezca un asunto menor, pero la realidad es que fueron considerados del mayor interés por el Mando, que así lo entendió remitiendo los resultados al Ministro de la

Guerra⁴² como una primera prueba de lo útiles que podían ser los aeroplanos en campaña y, desde otro punto de vista, se debe tener en cuenta que fueron los primeros vuelos de reconocimiento de tropas llevados a cabo por aeroplanos de la Aviación Militar española. Pocos meses después, muchos vuelos similares a éstos se realizaron en el teatro de operaciones de África con excelentes resultados.

En fecha que no se ha podido precisar, probablemente a mediados del año 1912, tras los vuelos de reconocimiento descritos y con los conocimientos que poseía de los Servicios de Aeronáutica de Bélgica, Suiza, EE UU, Holanda, Turquía, Rusia y muy especialmente con la información obtenida de sus visitas a los centros militares de Inglaterra, Francia, Alemania e Italia, Kindelán redactó un informe al Rey⁴³ en el que planteaba la creación de una futura flota aérea.

Después de un respetuoso Señor, recuerda al Rey que, cumpliendo el honoroso encargo que le hizo, le expone su opinión, formada por el estudio de los Ejércitos extranjeros, para "la organización de una futura flota aérea en España". Insiste sobre la utilidad y necesidad de las escuadras aéreas, demostradas ya en las maniobras de diferentes Ejércitos con la sanción de la actual campaña ítalo-turca y por las importantes inversiones y créditos votados en los Parlamentos extranjeros de la mayoría de los países, argumentando también que las condiciones de nuestro país, con su extensa zona de



→ Los aviadores Ríos y Barreiros en la prensa gráfica de la época (foto Mundo Gráfico, diciembre 1913).

costas de difícil vigilancia con las islas Canarias y Baleares, hacen inaplazable para España la solución del problema.

Respecto a las misiones que se han de confiar a la futura flota aérea, señala que las naves aéreas son útiles tanto a la defensiva como en la ofensiva pero sobre todo en la función atacante. En cuanto a la creación de una flota aérea capaz de adaptarse a los previsibles progresos, pide autonomía para el nuevo Servicio, estimando que en un plazo breve pueda alcanzar la importancia suficiente para formar un Arma o Cuerpo especial. Cierra su informe detallando las bases del proyecto y una serie de conclusiones. Finaliza el largo informe avanzando un presupuesto que asciende a la astronómica cifra de 3.230.000 de pesetas.

En este extraordinario documento se ponen de manifiesto, tanto la capacidad de Kindelán para planificar la creación de un Servicio de aviación, como su clarividencia sobre su futuro como arma, de-

mostrando estar bien informado al referirse a la campaña ítalo-turca, que fue donde se emplearon por primera vez los aeroplanos en misiones de guerra.

Además, afloran por primera vez ideas que han estado siempre presentes en el pensamiento de Kindelán sobre la organización y la utilización de los aeroplanos: independencia hasta el punto de convertirse en Arma⁴⁴; empleo con carácter preferentemente ofensivo y capacidad para adaptarse a los previsibles progresos técnicos. Lo más notable es que Kindelán tuviera ya criterio formado en el año 1912, cuando el Ejército español no había utilizado aún sus aeroplanos en misiones ofensivas.

Por su parte, el coronel Vives, como Jefe del Servicio, probaba o realizaba vuelos de recepción con pilotos de las suministradoras de aviones, con sus pilotos (incluyendo alumnos sueltos) y atendía también multitud de asuntos del Servicio y de la Academia. En la primera quincena

del mes de junio asistió al Mitin de Aviación celebrado en Barcelona y, tras su regreso, se produjo el primer accidente mortal en Cuatro Vientos, en el perdió la vida el capitán de Infantería Celestino Bayo⁴⁵ alumno de la 2ª Promoción.

El día 27 de junio de 1912 el capitán Bayo llevaba ejecutados 47 vuelos como pasajero con una duración de tres horas y cuarenta y nueve minutos, y 63 vuelos solo en el aparato, con una permanencia en el aire de tres horas y treinta y cinco minutos; en total 110 vuelos y un tiempo total de siete horas diecinueve minutos. Había realizado virajes a ambas manos y los vuelos en forma de ocho, considerando los profesores que estaba preparado para intentar las pruebas de piloto que se celebrarían los próximos días.

Aquella tarde recibió la orden del capitán Kindelán de realizar un ocho en el aire si encontraba buenas condiciones atmosféricas, debiendo desistir en caso contrario. El biplano *Farman n° 2* había hecho varios vuelos por la mañana y el piloto Barrón, acababa de realizar un corto vuelo con él, tanto para ver prácticamente el estado del aparato, como para apreciar la condiciones de la atmósfera, práctica habitual antes de empezar a volar los alumnos. La descripción del accidente que facilita el coronel Vives⁴⁶ es, literalmente, como sigue:

Salió Bayo con el citado biplano elevándose a unos 15 metros, viró a la izquierda en el punto acostumbrado y regresó hacia el punto de partida apreciándose que efectuaba unas inclinaciones laterales que parecían indicar que venía encabritado, pareció que empezaba a virar a la derecha e inmediatamente inició el movimiento contrario con gran rapidez, inclinándose el aparato hasta caer de cabeza en el suelo, casi vertical. El choque, que fue sumamente violento, ocurrió a las 19:31 y el capitán Bayo, echado boca abajo, tenía fracturados ambos fémures por sus tercios inferiores, saliendo al exterior los extremos de los huesos y estaba sin sentido por efecto de la conmoción cerebral.

Al analizar las causas del accidente, Vives recupera el historial del malogrado piloto comentando su carácter impetuoso que, en ocasiones, le llevaba a precipitarse y tratar de ir más deprisa de lo que hubiera convenido. Después de cada una de sus caídas fue felicitado por salir ileso pero, al mismo tiempo, tanto su hermano Alfonso como Vives le advirtieron de que refrenara sus ímpetus.

En cuanto a las causas "El accidente debe racionalmente atribuirse a una falsa maniobra del aviador, análoga a las que le ocasionó las dos caídas anteriores. Probablemente corrigió demasiado brus-



[Cifuentes y Barrón volaron sobre Ben-Karrik los días 14, 15 y 17 de diciembre de 1913 arrojando, el último día, cuatro bombas sobre dicho poblado con éxito]

camente el encabritamiento del aparato y provocó la caída por medio de esta falsa maniobra” y concluía: “Es un accidente doloroso y lamentable en extremo, pero el estado actual de la aviación, si bien con prudencia pueden esta clase de accidentes reducirse a un mínimo, no hay medio de evitarlos en absoluto”.

El día del accidente, Vives pernoctó en el Hospital Militar de Carabanchel donde, tras las primeras curas a Bayo los médicos abrigaron alguna esperanza de salvación, pero se presentó una grave complicación y falleció de meningitis el sábado día 29 de junio de 1912.

de campaña el servicio de aviación militar”. Tras un preámbulo justificando la petición en la peligrosidad de la aviación y también en que ésta “ha adquirido ya carta de naturaleza en casi todos los ejércitos y recibe de día en día mayor desarrollo” el general Luque, debidamente autorizado por el Rey y de acuerdo con el Consejo de Ministros, remitió a las Cortes su proyecto:

Artículo único. El servicio militar de los aeroplanos, incluyendo el período de instrucción, se considerará como de campaña y dará derecho al personal del Ejército y Armada que los tripule como pilotos, observadores o desempeñando cualquier

don Segismundo Moret. Tras el inevitable período de las vacaciones de verano, en la sesión celebrada el día 28 de octubre la Comisión presentó sus conclusiones al Congreso⁴⁸ recomendando la aprobación de la ley, pasando el texto al Senado.

Lógicamente, el trámite fue seguido con el mayor interés por el Ministerio de la Guerra, abriendo un expediente⁴⁹ en el que se han conservado los originales de los trámites seguidos, incluyendo el dictamen del Ministro de Gracia y Justicia, Diego Arias de Miranda y las Reales Órdenes del Rey aprobando la presentación del proyecto y el decreto final.

Aquel verano de 1912 ocurrió un hecho singular, casi una anécdota. José Barra-dat Guille, vecino de Barcelona presentó, en la Sección de Ingenieros del Ministe-



→ Mientras un operario comprueba el estado del Farman, que no ha sufrido daños, Kindelán observa y cambia impresiones con los curiosos (foto: archivo Orleans-Borbón).

Tanto en el hospital como en los funerales hicieron acto de presencia personalidades como doña María Cristina de Habsburgo, el ex-Presidente del Consejo de Ministros Sr. Moret⁴⁷, los generales Luque (Ministro de la Guerra), Azcárraga, Balmes, García de Polavieja, Linares, Marina y toda la plantilla del Servicio de Aeronáutica.

El accidente de Bayo provocó una espectacular y rápida reacción que llegó al Congreso de los Diputados, donde se dió entrada a un proyecto de ley, presentado por el Ministro de la Guerra, “considerando

otro cometido y lleve a cabo algún acto de reconocido mérito, o sufra accidentes más ó menos graves, á los beneficios que determina el vigente reglamento de recompensas en tiempo de guerra.

En caso de muerte la familia de causante disfrutará de los mismos derechos que de las de los fallecidos en acción de guerra. Madrid 4 de julio de 1912. El Ministro de la Guerra, Agustín Luque.

El mismo día 4 quedó formada una Comisión compuesta por siete diputados, siendo nombrado Presidente de la misma,

rio de la Guerra, una Memoria con planos y dibujos referentes a un nuevo procedimiento, por él inventado, para adiestrar aves para combatir los aeroplanos. El general Carlos Banús contestó que “el Rey (q.d.g.) había tenido a bien disponer que, agradeciendo sus propósitos, se le devolviera su documentación por no haber sido considerado de utilidad para los fines militares, que pretendía, el procedimiento de su invención”. Lástima que no podamos comprobar en que consistía tan curioso invento.

El día 8 de agosto de 1912, el general Banús, emitió una directiva⁵⁰ por la que, “a tenor de las enseñanzas obtenidas en las prácticas de la experimentación de aeroplanos se hacía patente la conveniencia de preparar y seleccionar cuidadosamente el personal que habría de adquirir la instrucción de piloto a fin de disminuir los peligros a que se hallan expuestos cuantos se dedican al aprendizaje de la aviación”.

Hacia referencia a la potestad del Estado Mayor Central en cuanto a la designación⁵¹ de los Oficiales candidatos y sugería una selección previa en Guadalajara con algunas condiciones: podrían concurrir a las prácticas 15 capitanes (o primeros y segundos tenientes) de los cuales 5 serían del cuerpo de Ingenieros y los 10 restantes de las demás Armas y Cuerpos del Ejército o de la Marina, dirigiendo sus instancias al Estado Mayor Central. Se citaban como circunstancias muy recomendables “no haber cumplido 30 años y haber tenido ocasión de acreditar en algún momento difícil valor sereno y dominio de sí mismo”.

Además, los seleccionados sufrirían un reconocimiento facultativo y la primera parte de las prácticas tendría lugar en Guadalajara siendo clasificados en tres grupos: 1º los que conviene pasen a la Escuela de Aviación como aspirantes a pilotos, 2º los que pueden ser útiles para observadores en aeroplanos o para la aeronáutica pero que no deben intentarse hacerlos pilotos de aeroplanos y 3º los que se consideran útiles para estos servicios.

En los documentos consultados, aparecen las listas publicadas por el Estado Mayor Central, en las que figuran 38 aspirantes y dos listas firmadas por Vives: la primera con los nombres de los 16 Oficiales que han tomado parte en las prácticas y, en la segunda, los 7 que propone para realizar las prácticas de pilotos, que son los alumnos de la 3ª Promoción.

En esa lista de los siete, se encuentra Julio Ríos Angüeso quien, en consecuencia, sería miembro de la 3ª Promoción, lo que concuerda con lo registrado en su Hoja de Servicios en la que figura claramente anotado que realizó las prácticas en Guadalajara, de septiembre a noviembre de 1912, y las de piloto en Cuatro Vientos, de noviembre a junio de 1913.

El día 12 de noviembre de 1912, el Presidente del Consejo de Ministros, José Canalejas y Méndez, fue asesinado a tiros cuando ojeaba las novedades en el escaparate de la Librería San Martín en la Puerta del Sol de Madrid. Genuino representante del Partido Liberal, fue el gran hombre de Estado que favoreció el nacimiento de un servicio de aviación en el Ejército, por lo que el Ejército del Aire le

recuerda como el Presidente del Consejo de Ministros de cuya mano entraron los aeroplanos en nuestro país, facilitando la creación de la Aviación Militar española.

Finalizando el año, el Parque Aerostático de Ingenieros publicó una Memoria⁵² General complementada con cuatro apéndices: 1.- Material más importante adquirido durante el año y noticia de los elementos disponibles para el servicio (comandante Rojas), 2.- Escuela de Palomeros (teniente coronel García del Campo), 3.- Índice de los resúmenes meteorológicos (comandante Rojas) y 4.- Resumen general de fondos del Parque (comandante Rojas). Todos los apéndices fechados el 31 de diciembre de 1912, firmados por los jefes responsables y con el VºBº de Vives.

En la Memoria, aparte de detallar la compra de globos, dirigibles y aeroplanos y otros materiales, se reflejan partidas como los pagos a Damborenea y Loygorri, representantes en España de la Sociedad de Aeroplanos Farman, por el aprendizaje de 5 pilotos a 2.500 francos uno (12.500 francos) o los gastos originados por el mantenimiento de una instrucción constante y lo más intensa posible, o los que se originan por las frecuentes reparaciones de motores y aeroplanos y otros ocasionados por los diversos incidentes y accidentes ocurridos, o la provisión de fondos para atender la comisión de Pau que le fue conferida al capitán Herrera para que se hiciera piloto de monoplano *Nieuport*, o los pagos⁵³ realizados a los fabricantes Doutré, Farman y Nieuport y un largo etcétera.

Un apartado interesante es el que se refiere a la fotografía militar en Melilla, al que se dedican 4.740 pesetas para la adquisición de algunas cámaras especiales para ser empleadas desde el globo cautivo: una Tele-Chambre Zeiss, de 9x12 cm y otra de 40x40 cm, construida en el Parque y ensayada con muy buenos resultados, dos cámaras panorámicas Kodak, de 9x12 cm, una cámara Reflex y siete cámaras adicionales y otros materiales fotográficos.

Se cita también la habilitación de una caseta que sirve de cámara oscura y laboratorio fotográfico y hay una nota que dice textualmente: “El material disponible es de ensayo, puesto que el servicio fotográfico de campaña no se halla establecido todavía por falta de elementos y, sobre todo, por falta de personal especial. Con los elementos existentes, se ha obtenido todo el partido posible en la campaña de Melilla”.

De la lectura de este último párrafo, es imposible no sacar la impresión de que aquellos primeros intentos del año 1912 fueron los precursores de un Servicio Fotográfico que, como se sabe, fue oficial-

mente creado el 26 de enero de 1920 y en la actualidad reside en el Centro Cartográfico y Fotográfico del Ejército del Aire.

Figuran los nombres de los 15 seleccionados para recibir instrucción preliminar para la 3ª Promoción y, en definitiva, en esta Memoria fin ejercicio se puede seguir la actividad desarrollada en el Parque de Aerostación y, por ser parte del Servicio, la evolución de la recién creada Aviación Militar española.

■ PARTIDA DE NACIMIENTO DE LA AVIACIÓN MILITAR ESPAÑOLA

El año 1913, se inició con el ingreso en la Escuela de Pilotos de Cuatro Vientos de un Oficial quien, después de regularizar su situación militar y personal con el Rey, el día 10 de enero se incorporó a la disciplina de la Escuela en virtud de una orden comunicada: se trataba del infante don Alfonso de Orleans y de Borbón, teniente de Infantería que, privadamente, se había hecho piloto en la Escuela Antoinette de Mourmelon (Francia) en el año 1910. El Infante fue el segundo español en obtener un título de piloto, *brevet n° 2* de la FAI, después de Benito Loygorri.

Cuando el Infante inició las prácticas, hubiera sido lógico que fuera colocado detrás del último de la 3ª Promoción en cuyo caso, sabiendo que la 1ª se compuso de cinco pilotos, la 2ª de ocho y la 3ª de diez, en una relación ordenada del personal, al margen del empleo y antigüedad, es decir, sólo como piloto, al Infante le correspondería el número 24, pero hay circunstancias que modifican este cálculo.

En una primera lista⁵⁴ de los alumnos pilotos que se sitúan por delante del Infante se aprecia, perfectamente, que siete de ellos dejaron la instrucción por distintas causas: son los casos de Beniildo Alberca, Enrique Arrillaga, Celestino Bayo, Eustasio González Hernández, Emilio Jiménez Millas, Natalio San Román e Ignacio Noguer. Por otra parte, la ventaja del Infante sobre algunos compañeros alumnos era evidente y así lo estimó la Jefatura haciendo constar que “Las pruebas de la FAI las hizo el 23 de octubre de 1910, realizando el examen en esta Escuela el día 8 de febrero de 1913”.

Visto que el Infante obtuvo su título de piloto militar mucho antes que los alumnos de la 3ª, su antigüedad como piloto teniendo en cuenta las bajas producidas le sitúa en el nº 9, habiendo realizado el curso y las pruebas en la Escuela de Cuatro Vientos en algo menos de un mes, sin adscripción a promoción alguna.

En los meses de enero y febrero hubo muchas novedades, algunas de ellas importantes y de muy distinto signo. Quedó

armado y listo para el servicio el monoplano *Bristol-Prier*, el coronel Vives voló el *Kondor-Taube* con el piloto Linnekogel (episodio de la garra-freno) y voló también con Prevost en un aeroplano *Deperdussin* a 300 metros de altura sobre Madrid, y falleció Moret, en cuyo entierro se pudo ver a la cúpula del Gobierno, del Ejército, del Servicio de Aeronáutica y, por supuesto, al Infante.

La frecuente presencia de los Reyes en Cuatro Vientos puso de moda el aeródromo, que era visitado por los amantes de la aviación, los fotógrafos de las más importantes revistas gráficas y numeroso público. A la Reina se la pudo ver acompañada por su hermano Mauricio de Battenberg y por el Ministro de la

un Servicio de Aviación que llevaba ya veintitrés meses funcionando.

Presentado el proyecto en el Consejo de Ministros y analizados detenidamente los motivos por los que el Ministro de la Guerra razonaba la necesidad de su aprobación, el proyecto fue favorablemente sancionado por el Rey quien, con fecha 28 de febrero de 1913, firmó el Real Decreto⁵⁸ por el que se creaba el Servicio de Aeronáutica Militar.

Sin perder un minuto, Vives solicitó un crédito extraordinario que estimó “necesario para la implantación del Servicio de Aeronáutica en el actual ejercicio, organizándolo sobre la base del existente Servicio de Aerostación, con arreglo a lo preceptuado en el Real Decreto reciente-

dencia compuesta por los pilotos Kindelán, Herrera, Barrón y Olivie, y los maestros de taller Tiana⁵⁹ y Quesada. Aprobado el crédito extraordinario, era el momento de actuar.

Durante el mes de marzo, el teniente Genaro Olivie y el maestro de Tiana viajaron 20 días a París en comisión para recepcionar motores. Por otra parte, el capitán Herrera y el maestro Joaquín Quesada disfrutaron de una comisión de 30 días a París y Bristol para recepcionar material de aviación (aviones y dirigibles) y Vives obtuvo otra comisión que le permitió participar, a conveniencia, en los trabajos de las comisiones⁶⁰ y otros asuntos.

En esta larga comisión en el Extranjero, Vives visitó Londres, Farnborough, Bristol



→ Cargando las **Carbonit de 10 kg**. Las primeras fueron importadas de Alemania y a partir de 1914 se fabricaron en Sevilla (foto: Archivo Histórico del Ejército del Aire).

Guerra inglés, coronel Seely⁵⁵. Como es lógico las visitas regias provocaban la presencia en Cuatro Vientos de los responsables del Servicio y de las más altas autoridades civiles y militares.

Nada importó que el sábado 23 de febrero los barracones⁵⁶ se desplomaran por efecto del fuerte viento que arrasó la zona, porque era el momento óptimo para dar curso a una propuesta que llevaba ya algún tiempo madurando en el Ministerio de la Guerra, y que no era otra que la reorganización del Servicio de Aeronáutica. El Ministro Luque presentó un proyecto de ley⁵⁷ creando la Aeronáutica Militar, que comprendería dos ramas: Aerostación y Aviación, que tendría por cometido la adquisición del material y la instrucción del personal afecto a ambas, es decir, era la partida de nacimiento o la creación orgánica de



[Como ya era habitual se realizó una excelente investigación del accidente que Vives encargó al piloto y médico Antonio Pérez Núñez]

mente aprobado”, ascendiendo el crédito solicitado a la 1.642.472 pesetas, importante suma que se justificaba para hacer frente a la adquisición de material, la instrucción de pilotos y tropa, para la ampliación de aeródromos y las comisiones de servicio previstas.

En escrito al Ministro de la Guerra, Vives informó de que en los contratos firmados con los suministradores extranjeros se había convenido verificar algunas de las pruebas de recepción fuera de España y otras dentro de nuestro país, nombrando una Comisión bajo su presi-

y la Central Flying School (CFS) en Upavon. Regresó por París y de allí a Mónaco para estar en el Mitin de Hidroaviones donde se unió a Viniegra, regresando a Guadalajara via Barcelona el viernes 18 de abril. Un viaje muy interesante excepto por el detalle de haber descubierto que padecía astigmatismo y necesitaba lentes correctoras, que adquirió en París.

Mientras tanto en Cuatro Vientos, el teniente Monasterio, que tenía problemas con los ojos y no veía tierra en la toma, intentó el brevet sin conseguirlo lo que fue motivo de baja porque, se dieron cuenta, no veía bien. Más adelante, fue autorizado a portar el emblema de aviación y fue el legendario general, perfectamente recordado por sus lentes redondas y la boina de requeté, que mandó la Caballería, y probablemente las últimas cargas, del ejército sublevado durante la guerra civil.

■ EL EMBLEMA

Por Real Orden circular de 16 de abril de 1913 se aprobó el Reglamento para el Servicio de Aeronáutica⁶¹ Militar estableciendo un Director del Servicio y dos Jefes respectivamente para el Servicio de Aerostación y el Servicio de Aviación. En su art. 40º, el Reglamento alumbraba una nueva figura: “individuos de tropa aspirantes a piloto, cuando se juzgue conveniente convocarlos, se verificarán exámenes a los que podrán presentarse los individuos de todos los Cuerpos del Ejército y Armada que reúnan las condiciones de edad y robustez que se expresen en la convocatoria”.

Esta medida consituyó una verdadera innovación que rompía la norma de reclutar a los pilotos exclusivamente entre Oficiales. Se aplicó por primera vez en el año 1918 siendo Director Rodríguez Mourelo pudiéndose ver, en esta decisión, el precedente de lo que más adelante se denominó Complemento.

Abordaba también el Reglamento la clasificación de los aparatos según su uso y decía que la unidad táctica (art. 51º) es la escuadrilla. En el apéndice nº 1 se especificaban los conocimientos exigibles al piloto, entre otros: “que se halle en disposición de atender por sí mismo al entretenimiento y pequeñas reparaciones del aparato” y, finalmente, en el apéndice nº 3 quedaron establecidos los requisitos de distintivos, presentándose la necesidad de diseñar un emblema y, para ello, se especificaba lo siguiente:

1º *El personal del Servicio Aeronáutico llevará sobre el uniforme el emblema de Aeronáutica: Dos alas de plata con un disco rojo en medio y una Corona Real encima. Este emblema será de metal para los soldados y Clases de tropa, que lo llevarán en el brazo izquierdo; y bordado para los Jefes y Oficiales que lo llevarán en el costado derecho a la altura del primer botón de la guerrera.*

Se usará además como membrete en todos los documentos del Servicio Aeronáutico.

2º *Los pilotos de globo añadirán al emblema antes mencionado, un ancla; los de dirigible una rueda de timón, y los de aeroplano, una hélice de cuatro ramas.*

3º *Los observadores de aeroplano llevarán solamente el emblema de aeronáutica.*

Madrid, 16 de abril de 1913. — Luque.

Dada la precisión de los datos que se consignan en el artículo 1º, se puede deducir que éste fue redactado a partir del diseño del emblema que la infanta doña



→ **Cruz Laureada de San Fernando, concedida a Ríos y Barreiros.** En la foto se reproduce la que perteneció a García Morato, depositada en el Museo del Aire (foto: fondos del Museo de Aeronáutica y Astronáutica).

Beatriz de Sajonia había realizado y que tan buena acogida tuvo entre los responsables del Servicio.

En la entrevista concedida a la Revista Avión en diciembre de 1953, el infante Alfonso de Orleáns, al comentar cómo se creó el emblema de la Aviación Militar española, recordaba que en su casa de Quintana nº 5 se reunían con él en interminables veladas, Vives, Kindelán y Herrera, al objeto de aportar ideas y comentarios tendentes a buscar un emblema adecuado para el Servicio. Como no llegaran a ningún acuerdo, la esposa del Infante intervino para sugerir que se adoptara un emblema con alas, como en algunos motivos egipcios que habían perdurado tantos siglos.

La infanta Beatriz, que era una excelente dibujante y gran conocedora y admiradora de la cultura egipcia, se comprometió a diseñar un emblema basándose en las representaciones egipcias que tan bien conocía. Respecto a este tema, se ha escrito mucho sobre si se inspiró en el dios de los persas Ahura-Mazda representado con alas y un disco solar en el centro, o en el halcón Horus en su segunda representación con las alas desplegadas, o en su madre la diosa Isis también alada, e incluso en el Escarabajo alado que en nada se parece al emblema. En realidad todo han sido especulaciones, ya que la infanta doña Beatriz no hizo declaraciones ni dejó nada escrito sobre este asunto que pueda corroborar una u otra versión.

Lo que sí sabemos por doña Beatriz de Orleáns-Borbón, que se lo oyó narrar a sus abuelos en repetidas ocasiones durante las largas temporadas que vivió con ellos en Palacio, es que la Infanta, después de considerar distintas opcio-

nes, pudo haber tomado como referencia los dos escudos que se encontraban en la biblioteca montpensierina, una de las salas decoradas con motivos egipcios en el Palacio de Montpensier construido a mediados del Siglo XIX en Sanlúcar de Barrameda. Esta explicación, como veremos, es la más sencilla y la más lógica aunque deja sin efecto algunas tesis más glamourosas y elaboradas que, en ocasiones, resultan tan incongruentes como alejadas de la realidad.

En la composición de estos escudos se distinguen dos alas extendidas, un círculo en medio con una serpiente cobra a cada lado y la corona Real en la parte superior. En uno de los círculos las armas del Rey de Castilla y, en el otro, las lises de los Orleáns, estando ambos ubicados en la biblioteca egipcia; el escudo Real sobre la chimenea y el de los Orleáns sobre el dintel de la puerta. Además, el techo estaba cubierto por un artesonado con un dibujo único y repetido, consistente en dos alas extendidas con un círculo en medio abrazado o rodeado por dos cobras, todo ello realizado en madera policromada.

La profusión de motivos egipcios, en muchas de las más importantes mansiones de la Francia de finales del siglo XVIII e inicio del XIX, se puso de moda a partir de la fulgurante campaña de Napoleón en Egipto. Los detalles egipcios elegidos por el duque de Montpensier para decorar la biblioteca de su palacio en Sanlúcar, se suelen interpretar como un claro reconocimiento de la cultura y de las ciencias, motivo que debió considerarse especialmente adecuado para una biblioteca. La mera contemplación de los escudos y motivos egipcios citados recuerda poderosamente al emblema de la Aviación Militar española.

Siempre según el Infante, a partir del proyecto de doña Beatriz la prestigiosa joyería Ansorena fabricó el emblema atendiendo el encargo de dos unidades. En carta fechada el día 10 de abril de 1962, el Infante, contestando a la consulta de su compañero el general Vicente Gil Mendizábal, explicaba el origen del diseño y el proceso de fabricación seguidos y finalizaba diciendo que “de los emblemas fabricados por Ansorena⁶², el primero fue regalado al Rey”. El segundo lo adquirió el Infante, más como una joya para conservar que para el uso diario.

El emblema fabricado por Ansorena sirvió de modelo a los sastres y/o bordadoras para confeccionar la plantilla y poder determinar el material textil necesario para su elaboración que, una vez bordado sobre una galleta de paño, se adhería, hilo y aguja, a las guerreras.

Respecto al primer emblema, existía la posibilidad de que se hubiera conservado



[Pérez Núñez ha dejado una descripción, impagable, de cómo se realizaba la instrucción elemental de vuelo en aquella época]

y estuviera catalogado entre los fondos del Patrimonio de la Real Casa. Personal experto en estos asuntos estima que pudo ocurrir con toda lógica que, al fallecer Alfonso XIII, don Juan recibiera los efectos personales de su padre, en especial los emblemas, y que, posteriormente, éstos pasaran a S. M. don Juan Carlos. De no ser así, el preciado primer emblema de la Aviación Militar española, fabricado por Ansorena, puede darse por perdido.

Sobre el emblema, el Infante ha dejado escrito: "en el año 1939 recurrí a Ansorena, que conservaba el dibujo original". Efectivamente, encargó un considerable número alfileres de corbata y pulseras de oro con el emblema de aviación y también adquirió emblemas⁶³ para regalar, de los que había dos tamaños: 6,5 y 4 centímetros (el de reglamento mide 11). Para entregar estas joyas, los Infantes disponían de unos preciosos estuches en piel azul (se han conservado varios), sobre cuya tapa iban grabadas en oro, tres abejas en los regalos realizados por la infanta doña Beatriz (Bee) y el apelativo Ali en los que entregaba don Alfonso.

En cuanto a las señoras se debe citar en primer lugar a la Reina doña Sofía, a la que el Infante tuvo el honor de regalar el emblema en el año 1964. Metódico en todo, mantuvo una lista en la que anotaba los nombres de las señoras que fueron objeto de este regalo y que alcanzaron la cifra de treinta, entre las que no podía faltar su sobrina doña María de las Mercedes de Borbón-dos-Sicilias y su nieta doña Beatriz de Orleans-Borbón.

En el capítulo de las modificaciones que a lo largo de su historia ha sufrido el emblema de Aviación Militar española, se comprueba que siempre mantuvo la base de su diseño primitivo (las alas y la corona real sobre el círculo central) para, después de varios cambios, regresar a su primera versión, estando las alteraciones experimentadas siempre asociadas a los cambios políticos ocurridos en nuestro país.

En sus primeros cinco años, el Gobierno de la II República se limitó a suprimir la corona Real pero, durante la Guerra Civil, el nuevo distintivo adoptado por el Arma de Aviación⁶⁴ consistió en las alas con un círculo rojo en el centro y, como modificación más llamativa, la inclusión de una estrella roja de cinco puntas sustituyendo a la corona. Sobre el círculo rojo central iban los distintivos de la especialidad y así, la de piloto de caza constaba de una hélice cuatripala con la silueta de un ave en vuelo, de color azul, en medio.

Respecto a los aviadores rusos que lucharon al lado de la República y a partir de la documentación gráfica consultada, se puede comprobar que, posiblemente



→ Evolución del emblema de la Aviación Militar española (no exhaustivo). Desde la parte superior: **Emblema con las armas del Rey** ubicado en la biblioteca egipcia del palacio de los Orleans-Borbón en Sanlúcar de Barrameda (foto: archivo Orleans-Borbón). **Emblema diseñado por la esposa del Infante**. Fue fabricado en la joyería Ansorena (foto: archivo Orleans-Borbón). **Emblema de Kindelán** en el que figuran, en el círculo central, todos los distintivos aeronáuticos posibles. La solución dada a la instalación de la corona permite suponer que fue fabricado en Alemania durante la Guerra Civil (foto: fondos Museo del Aire). Durante el franquismo el emblema llevó la **corona imperial** y en el círculo central el águila de San Juan. El **rokiski** recuperó la corona real tras el cambio del Gobierno en 1975.

con la pretensión de pasar desapercibidos, de forma generalizada no utilizaron emblemas ni distintivos de piloto que les pudieran relacionar con la aviación republicana ni con la de su propio país.

Por parte de la aviación franquista se mantuvo básicamente el emblema del Servicio con dos modificaciones⁶⁵: la adhesión de una corona imperial sustituyendo a la real y, en el círculo central, la inclusión del águila de San Juan. Los pilotos nacionalistas utilizaron este emblema con numerosas excepciones al principio, ya que había que solucionar problemas más importantes que la actualización de

los emblemas. Fueron muchos los que utilizaron el emblema que venían usando durante la República, lo que se puede apreciar en las fotografías de la época.

Los emblemas que portaban los pilotos de las aviaciones que Kindelán denominó "aliadas", fueron fabricados en sus respectivos países de origen, así la Legión Cóndor utilizó emblemas realizados por el artesano Carl Posllath en su taller en Schrobenhausen (Baviera), emblemas que afortunadamente se han conservado gracias a coleccionistas y amantes de la aviación como Santiago Guillén González y Francisco Valero Gutiérrez entre otros.

Los alemanes utilizaron dos versiones basadas en el emblema español, siendo la primera (bordada o metálica) prácticamente igual pero sin la corona, versión que se puede ver en las numerosas fotografías que se conservan del general Volkmann, del coronel Plocher y el resto del personal alemán de aviación y, en una versión posterior, el emblema aparece ya con la corona. Este emblema, coronado, fue utilizado por el tercer Jefe de la Legión Cóndor, general Wolfram von Richthofen, y sus pilotos.

La Aviación Legionaria (italiana) utilizó el emblema básico español, bordado, con una clara y principal diferencia, la inclusión de las armas de La Legión⁶⁶ en el círculo central y hélice cuatripala, siendo coherente, al adoptar este diseño, con la denominación adoptada para las fuerzas italianas.

Muchos de los emblemas que se han descrito se encuentran expuestos en el Museo del Aire, entre los que hay uno verdaderamente extraordinario: se trata del utilizado por Kindelán, en cuyo círculo central figuran los distintivos de piloto de globo, dirigible y aeroplano y los de observador de globo y aeroplano (ancla, rueda de timón, hélice cuatripala, y las dos estrellas), un emblema singular que sólo Kindelán y Herrera tuvieron el privilegio de poderlo utilizar al estar ambos en posesión de los cinco títulos citados.

Después de la guerra, se registraron algunos casos de versiones peculiares, sobre todo en los mambres de los numerosos impresos oficiales utilizados en las distintas unidades del recién creado Ejército del Aire hasta que, finalmente, el Decreto de 15 de noviembre de 1946⁶⁷ puso orden aprobando el *Reglamento de Uniformidad* desarrollado por el Ejército del Aire, por el que se volvía al diseño primitivo con la única diferencia de la corona, que sería la imperial ya citada.

Cuando se aprobó el nuevo Reglamento, en el que se detallaban las normas de uniformidad que habrían de regir en Ejército del Aire durante muchos años y por supuesto todo lo que respecta a los distintivos de las diferentes especialidades, se

abrió una nueva etapa en lo que se refiere al emblema, coincidente con la intervención de una marca comercial, Rokiski, que se hizo cargo de la fabricación de los emblemas y que se acreditó y arraigó en el mercado. Pero ¿qué o quién era *Rokiski*?

El vocablo Rokiski corresponde al apellido de un militar de origen polaco que llegó a España en el primer tercio del siglo XIX. Félix Rokiski y Fablonski era un cadete de la legendaria caballería polaca que en el año 1835, entró al servicio de España alcanzando en empleo de brigadier.

Su nieto, José Luis Rokiski Gómez, se licenció en Bellas Artes en la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando de Madrid. Deportista muy activo, fue socio fundador de la Sociedad Gimnástica española y llegó a jugar en el Real Madrid, compartiendo alineación con el famoso Santiago Bernabéu, entre otros.

En su taller de la calle de Carretas nº 27 hizo compatible la actividad puramente comercial con otras ocupaciones como el dibujo, la pintura, el grabado y el modelado artísticos, entrando también en el mundo de la enseñanza como profesor en la Escuela Nacional de Artes Gráficas. Rokiski adquirió gran prestigio y recibió muchos encargos de Palacio, lo que

motivó que tuviera que grabar las dedicatorias en trofeos y bandejas otorgados por el Rey Alfonso XIII, cuya firma realizó siempre él personalmente conforme al original facilitado por la Real Casa.

↓ **[Vives, que nunca empleó el término bombardear, escribía simplemente “echar bombas”]**

Después de la Guerra Civil, el Ejército del Aire se puso en contacto con Rokiski para que estudiara la posibilidad de fabricar el emblema de Aviación Militar. Con la meticulosidad y la sensibilidad artística que le caracterizaban y ateniéndose a las especificaciones facilitadas, realizó un emblema que fue muy bien aceptado por los profesionales. Se trataba del emblema base metálico en cuyo disco central iba, esmaltada, el águila de San Juan sobre fondo rojo y la corona imperial dorada en la parte superior del disco, todo ello dotando al disco de una ligera curvatura suficiente para alojar en la concavidad una diminuta tuerca que fijaba el tornillo central que permitía instalar, superpuesto a conveniencia, el distintivo de la especialidad.

La implantación del emblema metálico se debió a que su sistema de fijación con pasador se consideró más práctico que el bordado. Y dado que no todos los aviadores, y menos aún el Ministerio que entregaba el emblema con la masita, estarían en situación de costearse el emblema en la prestigiosa joyería Ansorena, se encargó su fabricación al excelente grabador español Rokiski, que lo entregaba a un precio muy afinado, aunque el metal base empleado fuera la plata.

Los generales Gonzalo Ramos Jácome y Luis Castañón Albo pueden confirmar que, en el año 1965, en las dependencias donde se distribuía la masita, apareció una caja con un lote de emblemas *Rokiski* fabricados en plata (venían en funda de tela), en los que figuraba el coste por unidad (49 pesetas), un precio nada caro incluso en el citado año. Aquellos últimos *Rokiski* fueron ofertados a todo el personal y, en un tiempo récord, se liquidaron.

Su versión del emblema fue tan bien aceptada y obtuvo tanto éxito que le adjudicaron la realización de los emblemas de todas las especialidades y servicios del Ejército del Aire: rombos esmaltados,



emblemas de las unidades y condecoraciones. Y también grabó un gran número de emblemas en piezas de joyería como pulseras, alfileres de corbata, bandejas y un largo etcétera. Generalmente el emblema se fabricaba en plata y el esmalto necesario, figurando en el reverso el contraste y la firma *Rokiski*.

Siguiendo la evolución del emblema, con los cambios políticos ocurridos en España a la muerte del general Franco en el año 1975 y la instauración de la monarquía parlamentaria, el emblema recuperó su versión original con la corona real.

En cuanto a José Luis Rokiski Gómez, se debe reconocer que tuvo el acierto de interpretar y fabricar magistralmente el emblema de la Aviación Militar española que en el año 1913 diseñara la esposa del Infante, doña Beatriz de Sajonia-Coburgo-Gotha, pudiéndose afirmar que el *Rokiski* ha sido la versión más refinada y armónica del emblema, debiendo su éxito a la conjunción de las circunstancias, ya narradas, que lo hicieron posible. Su sólida formación como licenciado en Bellas Artes, su maestría como grabador y su inmenso talento creador hacían de él un personaje singular y, sobre todo, un formidable artista.

Cuando hace muchos años que la firma *Rokiski* ha desaparecido del mercado, asombra comprobar que los profesionales de aviación siguen refiriéndose al emblema como el *Rokiski*, lo que constituye un caso típico de lexicalización de marca comercial y, en definitiva, un hito que muy pocas marcas pueden alcanzar.

Tras la publicación del Reglamento, Vives solicitó el nombramiento de personal de Intendencia e Intervención⁶⁸ para el aeródromo de Cuatro Vientos, proponiendo también que fuera declarado reglamentario para el Servicio de Aeronáutica el jersey azul⁶⁹ (que él popularizó en numerosas fotografías), así como “el uniforme kaki⁷⁰ de diario para las guarniciones de África y continuar usando, para los vuelos, el chaquetón de cuero y el pantalón azul durante el invierno y la chaqueta y pantalón azules en el verano, sobrepuestos al nuevo uniforme, como actualmente se emplea para dicho cometido”.

Dado el intenso trabajo manual en tierra que tuvieron que realizar para instalarse en el improvisado aeródromo de Tetuán, el uniforme caqui sería utilísimo para los protagonistas de la 1ª Escuadrilla, que no tardaría mucho en despegar.

■ 1ª ESCUADRILLA EXPEDICIONARIA, BAUTISMO DE SANGRE Y 1ª LAUREADA

El verano de 1913 fue relativamente normal y transcurrió en una tensa calma para el Servicio de Aviación, cuya Jefatura llevaba ya más de un año pensando en la posibilidad de emplear la aviación en África. Mientras tanto la situación en Marruecos se había deteriorado hasta un punto en el que el Gobierno decidió una política de mano dura, configurando un escenario en el que haría su debut, en misiones ofensivas, la Aviación Militar española.

En una carta que el coronel Vives dirigió al Ministro de la Guerra el 10 de julio de 1913, informaba que de acuerdo con lo propuesto por el capitán Kindelán, se podría organizar una escuadrilla⁷¹ provisional compuesta por dos secciones según la nota que adjuntaba. En la nota citada figuraba como jefe de la escuadrilla provisional el capitán Herrera, los pilotos Alonso, Bayo, Dávila y Pérez Nuñez entre otros y los maestros de taller Tiana y Quesada, pero esta escuadrilla provisional propuesta por Kindelán no fue la que partió para Marruecos tres meses más tarde.

→ Tras el regreso (en el campamento general) no faltaron visitantes para comprobar si **el Farman estaba intacto**. A la derecha se identifica a **Kindelán** y a **Castrodeza** (foto: archivo Orleáns-Borbón).



El 16 de octubre de 1913, el capitán Kindelán recibió un telegrama del coronel Vives anunciándole que existía la posibilidad de que la Superioridad pidiera algún aeroplano para intervenir en Marruecos. El día 18, se recibía en el aeródromo de Cuatro Vientos la siguiente comunicación del Ministerio de la Guerra: "Con objeto de marchar a África, si se lo pide el General Jefe, ordeno se prepare con urgencia una escuadrilla y su parque móvil de reserva; avise cuando esté preparada la operación". El día 20, Kindelán contestó que estaba organizada la escuadrilla y dispuestos para marchar todos los elementos.

El día 21, recibida la orden de marcha a Tetuán, Kindelán comprobó el material, pasó revista al personal y fijó la salida de Cuatro Vientos para el día siguiente. A primera hora de la mañana del día 22, emprendió la marcha el convoy compuesto por 1 automóvil rápido, 2 camiones taller, 4 autocamiones, 4 remolques y 20 plataformas transportando 4 biplanos *Farman*, 3 monoplanos *Nieuport*, 4 biplanos *Lohner*, 3 barracones *Bessoneau* y 8 tiendas.

En cuanto al personal, se desplazaron un total de setenta y cinco hombres: cincuenta y cinco soldados y cabos, dos sargentos, dieciseis pilotos y observadores⁷², un maestro de taller y un fotógrafo. Aunque estos dos últimos no son citados por su nombre, se sabe que eran Alejandro Tiana y Leopoldo Alonso⁷³, siendo éste el único civil de la expedición.

Volviendo a la marcha del convoy y su tránsito por las calles de Madrid, a las 12.00 horas del día 22 de octubre la Escuadrilla pasó por la calle de Bailén donde, a la altura del Palacio Real, los soldados fueron saludados por la Reina desde un balcón. Siguió por Mayor, Puerta del Sol, Carrera de San Jerónimo y Paseo del Prado hasta la Estación de Atocha donde el coronel Vives se unió a la expedición, saliendo el tren militar al anochecer con destino a Algeciras.

En la estación fueron despedidos por SS MM los Reyes, doña María Cristina, una amplia representación de la nobleza, muchos militares y un buen número de madrileños que quisieron despedir a la Escuadrilla. Fue un gran acontecimiento y toda la prensa madrileña contribuyó a su difusión con algunos titulares en portada tan llamativos como triunfalistas.

El periódico *Las Provincias* publicó en portada las fotografías de los flamantes aviadores con el título "El dominio del aire en Marruecos".

El convoy, que había llegado a Algeciras el día 23, abandonó puerto al día siguiente en el *Almirante Lobo*, desembarcando en Ceuta el 25. Salvando grandes dificultades, los primeros elementos llegaron a Tetuán el día 28 bajo una lluvia torrencial, teniendo que improvisar cobertizos con las maderas de los embalajes, vivaqueando el personal durante la noche bajo el aguacero, sin tiendas aún.

El campamento de Adir, que posteriormente se conocería como Sania Ramel y que con el tiempo se convertiría en un próspero aeródromo, no era más que una gran llanura a unos 3,5 km de Tetuán

Los primeros días no hubo grandes novedades: puesta a punto del material, muchos vuelos de prueba de los aeroplanos, incursiones prospectivas para conocer el terreno enemigo, ensayo de tácticas, prácticas con improvisados visores y algún vuelo ordenado por Kindelán para realizar un servicio de exploración, fotografía y croquizado del terreno, pero todo cambiaría el día 19 al producirse el bautismo de sangre y resultar heridos dos miembros de la Escuadrilla.

Sobre la hoja de un cuadernillo⁷⁴ de pequeñas dimensiones, Kindelán había escrito con lápiz, la siguiente orden: "19 Noviembre 13. Jefe escuadrilla a jefe sección MF. Sírvase reconocer hoy a las 16 el monte Cónico y las posiciones que rodean Lausien, fijándose especialmente en los trabajos de fortificación que pueda haber y en los grupos de enemigos que se divisen. Altura = de 800 a 1.300. Kindelán".

De acuerdo con la orden recibida, el teniente Julio Ríos y el capitán Manuel Barreiro, con el encomiable deseo de cumplir mejor su misión, sobrevolaron el Monte Cónico a muy baja altura y muy expuestos al nutrido fuego enemigo. Estando ya de regreso, fueron alcanzados por balas de fusil, sufriendo simultáneamente dos heridas graves el piloto Ríos y una el observador Barreiro. A pesar de sus heridas, una de ellas tremendamente dolorosa⁷⁵, Ríos maniobró con gran serenidad para evitar caer en campo enemigo, tomando tierra en las líneas españolas junto al Campamento General. Por su acción serían, años más tarde, condecorados con la Laureada de San Fernando, siendo ésta la primera otorgada a la Aviación Militar española.

Relata Kindelán⁷⁶ que el día 24 se realizó el primer lanzamiento de bombas desde un avión militar español. En su orden del 23 noviembre de 1913 se podía leer lo siguiente: "Mañana inaugurará la escuadrilla su actuación 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 parte del día 24 decía escuetamente: "Cifuentes, observador de Olivie, arroja dos bombas frente a Lausien".

Respecto a las bombas, sólo dos días después Vives anotó en sus *cuadernos*: "día 26.- Mañana: Vuelo con Kindelán en MF para aparato bombas y el 27.-Mañana: Vuelo con Kindelán en MF para apa-



→ El chileno O'lage recibiendo la felicitación del Rey y del coronel Rodríguez Mourelo tras la exhibición del Barrón de caza ganador de la prueba del año 1919 (foto: prensa gráfica de la época).

que había sido seleccionada por Vives en un reciente viaje anterior. El día 29, fuerzas de ingenieros auxiliados por otras de los regimientos del Rey y de León comenzaron a chapear y fortificar el campo, llegando el resto del material el día 1 de noviembre lo que permitió iniciar el montaje de los aeroplanos:

El domingo día 2 de noviembre de 1913 a las 17.09 horas, en un aeroplano Nieuport nº5, se realizó un primer vuelo de 8 minutos, Alonso, con Sagasta como observador.

rato bombas hasta 500 m media hora”. Estas anotaciones no aclaran la naturaleza de la prueba que realizaron y sorprende que, caso de haberse realizado un auténtico bombardeo el día 24, Vives no lo anotara en sus *cuadernos*.

Tras el incidente de Ríos y Barreiro, había cierta impaciencia en la Escuadrilla por iniciar las acciones ofensivas y buena prueba de ello es la correspondencia que, tanto Vives como el general Marina y otros Jefes, despacharon reclamando las bombas *Carbonit* que estaban retenidas en la frontera de Irún y que con tanto interés esperaban recibir. Considerando que la última fecha contrastada reclamando las *Carbonit* es el 21 de noviembre, es poco probable que éstas hubieran llegado a Tetuán en la fecha citada por Kindelán (día 24) y pudieran ser lanzadas frente a Lausien, a menos que estuvieran haciendo pruebas con otro tipo de bombas.

■ PROYECTILES DE CAÍDA PARA ARROJAR DESDE AEROPLANOS Y PRIMER BOMBARDEO

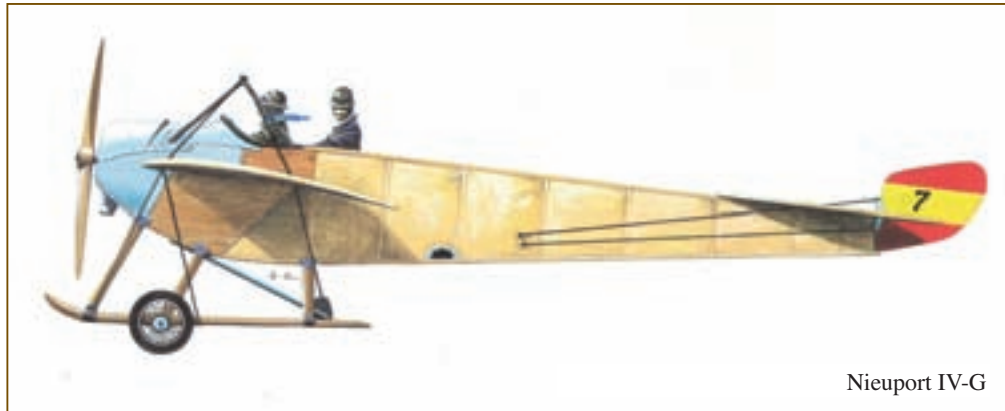
Hay que reconocer, en lo que se refiere a la interpretación de la historiografía relativa a los procesos de adquisición y llegada de las bombas *Carbonit* al Ejército español, que de forma reiterada y rutinaria se han manejado datos sin contrastar, menos aún se ha recurrido a las fuentes relevantes de información primaria de la época e incluso, en no pocas ocasiones, se ha prescindido de la lógica y del sentido común.

Sobre este asunto, en el Archivo General Militar de Segovia se conservan documentos de vital importancia para desentrañar el origen de las primeras bombas que utilizó la 1ª Escuadrilla Expedicionaria en África a finales del año 1913. La realidad que se desprende de la documentación consultada es, como claramente veremos, radicalmente distinta de la versión más generalizada e inexplicablemente aceptada.

El primero de los documentos es un oficio, con membrete de la Aeronáutica Militar, que el capitán Herrera dirige al Jefe de la Sección de Ingenieros, general Carlos Banús, que se reproduce fielmente:

Excmo. Señor:

Teniendo conocimiento de que una expedición compuesta de 24 cajas conteniendo 140 proyectiles de caída para arrojar desde Aeroplanos, de ellos 110 con carga, destinada al Servicio de Aviación militar, se halla detenida en Irún en donde está consignada al agente de transportes D. Ricardo Costa, tengo el honor de solicitar a V.E. sea ordenado el transporte a gran velocidad de dicha ex-



Nieuport IV-G

pedición desde Irún al Sr. Coronel Director de Aeronáutica de Tetuán.

Dios guarde á V.E. muchos años.

Cuatro Vientos, 4 de nobre de 1913

El Capitán Jefe de Aviación

Emilio Herrera

Excmo. Señor Gral. Jefe de la Sección de Ingenieros del Ministerio de la Guerra.

A partir de esta petición, se suceden una serie de escritos sobre el mismo asunto: el día 7, el Ministro de la Guerra, teniente general Ramón Echagüe y Méndez-Vigo, ordenó al Capitán General de la 6ª Región con residencia en Burgos, teniente general Carlos Espinosa de los Monteros, que se sirviera ordenar el transporte urgente de los proyectiles de caída para arrojar desde aeroplanos.

El día 15, el teniente coronel José Mª de Soroa y Fernández de la Somera (de la Sección de Ingenieros) confirma por telegrama a su general (Banús) la orden cursada por el Ministro al Capitán General de la 6ª Región.

Finalmente, el Comandante en Jefe del Ejército en África, teniente general Marina, dirigió al Ministro de la Guerra el siguiente telegrama fechado el día 21 de noviembre: “Convendría activar despacho y remisión urgente Tetuán cien bombas para aeroplano procedentes de Alemania detenidas Aduana Irún por ser materias explosivas”. Sabiendo que las primeras *Carbonit* empleadas en Marruecos fueron importadas de Alemania sólo resta despejar, si ello es posible, el proceso de adquisición.

En un planteamiento lógico cabría la posibilidad de que fuera Kindelán el que se interesara y tramitara la compra de las bombas. Está acreditado que en el mes de agosto de 1913 Kindelán encargó al Infante y a Barrón la realización de gestiones conducentes a la posible adquisición de bombas y visores en la casa *Carbonit*. Estas gestiones encajan perfecta-

mente en el tiempo, puesto que la expedición de las 24 cajas conteniendo los proyectiles de caída para arrojar desde aeroplanos estaban retenidas en Irún con seguridad al menos desde el día 4 de noviembre, una fecha perfectamente compatible con los trámites de compra, que pudieron ser realizados en los meses de agosto o septiembre.

En cuanto a la fecha en que se realizó el primer bombardeo, examinadas las hojas de servicios de Cifuentes y Barrón, está anotado que ambos “volaron sobre Ben-Karrik los días 14, 15 y 17 de diciembre de 1913 arrojando, el último día, 4 bombas sobre dicho poblado con éxito”, información que es coincidente con los partes de Operaciones de Campaña y también con lo anotado por Vives en sus *cuadernos* al despachar con el general Aranaz “jueves 18, tarde Cuatro Vientos, general Aranaz, bombas”.

Estos datos refuerzan la tesis de la persona que mejor conoce la Aviación Militar de aquella época, el coronel Warleta, que siempre ha mantenido que fue el día 17 de diciembre de 1913 cuando se efectuó el primer bombardeo en operaciones de guerra con auténticas bombas de aviación, misión llevada a cabo por los capitanes Barrón y Cifuentes sobre avión *Lohner-Pfeilflieger*.

A finales del año 1913 los aviadores españoles se estrenaron en la modalidad de hacer la guerra arrojando a mano, desde sus aeroplanos, las primeras bombas diseñadas para ser lanzadas desde los aviones con o sin la ayuda de un visor. Era el comienzo de la guerra aérea que emergía imparable y la prensa española de la época se hizo eco de este gran acontecimiento, difundiendo la noticia con un error de concepto, en el sentido de confundir el lanzamiento de bombas de aviación a mano con “que los aviadores empiecen dentro de pocos días a utilizar las bombas de mano”⁷⁷.



[Lo más probable es que Vives cesara sencillamente porque llevaba muchos años en el cargo, con el inevitable desgaste que esto implica y porque había varios jefes que empujaban con fuerza]

Finalizó el año con las únicas bajas, no mortales, de Ríos y Barreiro y la del teniente Espín, que contrajo el tífus el día 25 y falleció el 28 de diciembre.

■ GUERRA EN EUROPA, LA DIFÍCIL RENOVACIÓN DEL MATERIAL, NUEVOS JEFES Y NUEVOS HORIZONTES

No empezó bien para el Servicio de Aviación el año 1914. El día 26 de enero, el teniente de la Guardia Civil Máximo Ramos perdió la vida en un accidente cuando realizaba un vuelo sobre el aeródromo de Cuatro Vientos. Como ya era habitual se realizó una excelente investigación del accidente que Vives encargó al piloto y médico Antonio Pérez Núñez.

Tanto el biplano *Bristol n° 2* como el piloto se encontraban en perfectas condiciones, las condiciones meteorológicas eran excelentes y las maniobras realizadas por Ramos pudieron ser observadas por todos los presentes, por lo que la conclusión del investigador fue que la causa del accidente se pudo haber debido a un exceso de confianza o estado de complacencia del piloto. También en este informe, en el apartado “antecedentes personales del aviador”. Pérez Núñez ha dejado una descripción, impagable, de cómo se realizaba la instrucción elemental de vuelo en aquella época.

Seguendo con las desgracias, el día 24 de febrero se registró un viento huracanado en Cuatro Vientos⁷⁸ que causó enormes pérdidas destrozando barracones, cinco aeroplanos muy dañados y otros materiales, lo que fue objeto de la apertura de diligencias previas por un juez nombrado por el coronel Comandante Militar del Campamento de Carabanchel. El mes de marzo, el Jefe de Aviación capitán Kindelán dio de baja cuatro de los aeroplanos afectados por el “huracán”.

Durante los meses de marzo, abril y mayo el coronel Vives, que nunca empleó el término bombardear (escribía simplemente “echar bombas”) siguió con gran detalle la utilización que se hacía de las bombas anotando en sus *cuadernos*: “marzo viernes 27, dos bombas grandes y dos pequeñas, s28, nueve bombas, abril v3, una bomba de 10 y tres de 3,5” y así, numerosas anotaciones de similar tenor, como si temiera quedarse sin existencias.

Efectivamente era así. El mes de agosto, decidió ir a Granada para gestionar la fabricación de bombas, donde le remitieron a la Pirotecnia de Sevilla. Ocurría que el fabricante de las *Carbonit* no podía atender más pedidos porque tenía toda la producción comprometida con su propio país y, por este motivo, la Pirotecnia de Sevilla se hizo cargo de la reproducción

exacta de la *Carbonit* de 10 kg. La documentación sobre este asunto (planos y producción) se ha conservado intacta.

El mes de noviembre, el Servicio de Aeronáutica Militar publicó una especie de inventario del material de aviación. Sobre las unidades aéreas hacía referencia a los aeródromos de Cuatro Vientos, el eventual de Alcalá y los de Tetuán y Arcila, detallando el número y tipo de aeroplanos, su origen (adquiridos y construidos por el Servicio en Cuatro Vientos o en fase de construcción), motor de cada uno de ellos, averiados, desechados, útiles para enseñanza y en servicio.

En cuanto al resto, se extendía en una larga relación de los camiones taller, tractores, automóviles rápidos, remolques, barracones, tiendas, talleres de construcción por oficios, maquinaria y utillaje, almacenes, depósitos de gasolina, bombas y un largo etcétera. Este inventario era, en definitiva, un oportuno recordatorio sobre el estado general del material y, muy importante, un aviso sobre el eterno y costoso problema de su renovación en las unidades aéreas.

El año 1914, que fue desastroso, terminó tan mal como había empezado. El día 27 de octubre se mató el Médico militar, piloto de la 2ª Promoción Carlos Cortijo y, el 30 de diciembre, corrió igual suerte el capitán de Ingenieros Rafael Castellví, ambos en Cuatro Vientos y con el mismo tipo de aeroplano, un *M. Farman-7*.

Retrocediendo en el tiempo (para poder enlazar el mismo asunto con lo acontecido el año siguiente), en el mes de junio de 1914 se produjeron algunas turbulencias en el el Servicio de Aeronáutica Militar dando lugar a un proceso que no finalizaría hasta el año siguiente. El sábado 13 de junio, Vives se reunió con Banús y Kindelán para tratar sobre el nombramiento de un nuevo Jefe del Servicio de Aviación. La impresión que sacó Vives fue que el general Banús mantendría a Kindelán en la Jefatura teniendo de reserva a García Antúñez, una solución poco convincente puesto que Kindelán era capitán y le faltaban varios años para ascender.

Días después, el jueves 25, volvieron a reunirse los mismos para tratar idéntico asunto, esta vez contando con la presencia de García Antúñez. No manifiesta Vives la impresión que obtuvo de esta reunión y añade, sin más detalles “Kindelán queda en hablar con el Infante”. De esta escueta observación se podría pensar que Kindelán propuso al Infante como futuro Jefe de Aviación a reserva de consultarle. Una solución disparatada habida cuenta de la naturaleza del problema.

Pero ¿qué problema había? Se podía resumir en que, con la nueva organización, el destino de Jefe de Aviación, que

el capitán Kindelán desempeñaba a plena satisfacción, era de comandante y se estaba buscando una solución, difícil porque a Kindelán le faltaban unos años para ascender y el Servicio disponía de un comandante de la 2ª Promoción y un capitán de la 1ª a punto de ascender por méritos de guerra, ambos pilotos y muy bien valorados por la Superioridad.

El sábado 19 de septiembre el Ministro Luque llamó a Vives para decirle que el Infante quedaba totalmente descartado y escribe Vives, “me autoriza a ver la propuesta” sin que, en sus notas, desvele el nombre. Por la tarde en Cuatro Vientos, no pudo comentar con el Infante lo sucedido al estar delante Luque y otros generales con sus esposas. En cualquier caso la solución quedó de nuevo aplazada hasta el año siguiente.

En el mes de marzo de 1915 el problema entró en vías de solución. El martes día 16, Kindelán, que ya conocía la propuesta, manifestó a Vives su malestar, lo que indicaba que no era él el elegido. Al día siguiente, Herrera ascendió a comandante por lo que éste y Bayo, se convertían en los candidatos lógicos.

El comandante Herrera se hizo cargo de la Jefatura de Aviación durante 38 días, justo el tiempo que tardó en formalizarse su renuncia al nuevo empleo por méritos de guerra, regresando al de capitán y, a continuación, el día 29 de abril de 1915, fue nombrado Jefe del Servicio de Aviación el comandante de Estado Mayor y piloto de la 2ª Promoción, Alfonso Bayo⁷⁹.

Los días 6 y 7 de abril, Vives despachó con el Ministro de la Guerra, Echagüe, y el de Fomento, Ugarte, asuntos relativos a la nueva Escuela Nacional de Aeronáutica (ENA) que se estaba organizando en Getafe y, el día 23, supo que el general Banús había aceptado a Bayo como Jefe de Aviación. En cuanto a Kindelán, Vives no le cita hasta el mes de agosto al escribir en sus *cuadernos*: “m 10. Getafe. Kindelán (conjura contra mí)”.

Lamentablemente, a partir de los datos disponibles es prácticamente imposible analizar que pudo haber pasado entre Kindelán y Vives, excepto que Kindelán se encontrara en situación de cabreado e hiciera responsable a Vives de su frustración por no haber sido nombrado Jefe de la Aviación. Menos aún, por impreciso, lo de la “conjura contra mí”. Lo único seguro es que la crisis se cerró con resultado negativo para ambos: Vives dejó la Dirección de Aeronáutica Militar y Kindelán, cuyo problema era irresoluble puesto que no era comandante y, muy contrariado, aceptó la dirección de la ENA en Getafe,

Algunos autores han estimado que el cese de Vives fue motivado por intrigas

de ciertos subordinados, pero no han aflorado pruebas documentales de que así fuera por lo que, lo más probable es que cesara sencillamente porque llevaba muchos años en el cargo, con el inevitable desgaste que esto implica y porque había varios jefes que empujaban con fuerza.

Pero como el mundo no se detiene, Vives tomó posesión de su nuevo destino en la Comandancia General de Ingenieros en Barcelona el día 30 de septiembre y regresó a Madrid con motivo de una cena homenaje que le fue ofrecida en el Palacio, a la que asistieron 69 comensales, entre ellos la Academia al completo.

El nuevo Director de la Aeronáutica Militar, teniente coronel Vicente García del Campo⁸⁰, fue realmente una figura de transición que no pudo organizar ni poner en marcha ningún proyecto ya que, prácticamente, sólo tuvo tiempo de tomar posesión y cesar en el cargo.

En el año 1916 fue nombrado Director el coronel Rodríguez Mourelo⁸¹. Este Jefe, en su primer período como Director, se interesó por la fabricación de un avión netamente español, solicitando un pasaporte diplomático para viajar sin ser reconocido, estudiando los progresos de la Aeronáutica Militar e intentando reunir datos suficientes para construir en España un aeroplano de caza en condiciones y resultados tan buenos como los mejores empleados en otros Ejércitos y una considerable reducción en el coste. Su avión, el Spad francés, fabricado en Barcelona no tuvo éxito.

Fue sustituido por el coronel Moreno Gil de Borja⁸² en el año 1917. El expediente de este Jefe está incompleto y, prácticamente, carece de datos. Uno de los pocos actos a los que asistió fue la inauguración del monumento a los caídos de aviación levantado en la calle Ferraz esquina a la del Pintor Rosales en Madrid, monumento que en la actualidad se encuentra en el Museo de Aeronáutica y Astronáutica.

En el año 1918, Rodríguez Mourelo volvió a la Dirección de Aeronáutica Militar y en el mes de octubre de aquel año anunció un curso de pilotos para el personal de tropa que reuniera las condiciones que se determinaban. La apertura de esta nueva vía de acceso al empleo de piloto, contemplada en el art. 40º del Reglamento para el Servicio de



→ El jefe de Aeronáutica, en una foto retrospectiva del año 1912 cuando desempeñaba como ayudante del Rey (foto: prensa gráfica de la época).

Aeronáutica, fue considerada una gran novedad en el funcionamiento del Ejército, tuvo una excelente acogida y fue el precedente de lo que se conoció como Complemento.

Fue también con Rodríguez Mourelo cuando se realizó el proyecto de construcción de una torre de señales en Cuatro Vientos, proyecto⁸³ que fue aprobado por RO de 11 de agosto de 1919, cuyo coste de ejecución y gestión directa se cifró en 24.990 pesetas y un plazo estimado de construcción de cuatro meses.



[Con Rodríguez Mourelo se desarrolló el proyecto de construcción de la torre de señales de Cuatro Vientos en el año 1919]

Al inicio del año 1919, promovió un concurso para la fabricación nacional de aviones militares (el gran anhelo de este Jefe) en las categorías de caza, reconocimiento y bombardeo, que no tuvo gran éxito. Al concurso de aviones militares de 1919 se presentaron: en caza, los aviones de Barrón, Alfaro y Amalio Díaz, en reconocimiento, Barrón y Loring; y en bombardeo, el Juan de la Cierva. El único avión que obtuvo recompensa fue el Barrón de caza pilotado por el chileno O'Page, siendo el aparato adquirido por el Servicio.

En el campo de la medicina, El Siglo Médico (Revista Clínica de Madrid) publicó, en el mes de julio de 1919, un trabajo de investigación del Doctor Marañón titulado "Acerca de la influencia del vuelo sobre la glucemia", estudiando las reacciones de un buen número de individuos, pilotos y pasajeros normales, antes y después del vuelo.

A finales de 1919 comprobamos que los años de la Guerra Mundial fueron de una cierta atonía en el desarrollo de la Aviación Militar española. En lo que respecta a las operaciones de vuelo se registraron catorce fallecidos en nueve accidentes ocurridos en los aeródromos de Alcalá de Henares, Cuatro Vientos, Getafe, Sania Ramel y tierras de Soria. Respecto al material, desde la salida de Vives hasta el final de la Gran Guerra, no se puede decir que se llevara a cabo una profunda renovación aunque, ciertamente, algo se hizo en el sentido de incorporar los MF-11, los Barrón y, ya en 1919, la importación bajo licencia de los *Breguet-14*, los *De Havilland* y los *Avro-504*.

Habría que esperar a la llegada del general Francisco Echagüe Santoyo quien, en los cuatro años que estuvo al frente de la aviación, llevó a cabo una labor altamente provechosa para el Servicio y, por extensión, para España. Fue el nuevo Jefe que intuyó tiempos difíciles y supo interpretar lo que se veía en el horizonte, teniendo la precaución de equipar a las unidades aéreas del material y el personal necesarios, justo antes de los desastres del año 1921 en Marruecos.

Un horizonte nuevo preñado de peligros en los que la Aviación Militar española daría la medida de su capacidad y su valor en los teatros de operaciones de África. Muchos cayeron y nada mejor para describir el estremecimiento del valor y del miedo de los soldados con alas de acero, nada más exacto decimos que los poderosos versos de Miguel Hernández que, es evidente, nos valen a todos los aviadores. De su poema *El vuelo de los hombres* tomamos el último de sus versos para cerrar este trabajo.

*Si ardéis, si esto es posible,
poseedores del fuego,
no dejaréis ceniza ni rastro,
sino gloria.
Espejos sobrehumanos,
iluminaréis luego
la creación, la historia.*

■ ACRÓNIMOS Y ABREVIATURAS

| | |
|--------|---|
| AGMS | Archivo General Militar de Segovia |
| CASA | Construcciones Aeronáuticas Sociedad Anónima |
| CETA | Compañía Española de Trabajos Aéreos |
| ENA | Escuela Nacional de Aviación |
| FF AA | Fuerzas Aéreas |
| FAI | Federación Aeronáutica Internacional |
| IHCA | Instituto de Historia y Cultura Aeronáuticas |
| ONERA | Oficina Nacional de Estudios e Investigaciones Aeronáuticas |
| RO | Real Orden |
| RR OO | Reales Órdenes |
| SHYCEA | Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire |
| SS MM | Sus Majestades |
| TC | Teniente coronel |

■ BIBLIOGRAFÍA

– Barrón, Eduardo, *La locomoción aérea y su organización en lo futuro*, Imprenta Memorial de Ingenieros, Madrid, 1920.
 – Carrillo, Juan L., *Domingo de Orueta y Duarte*, Edit. Arguval, Málaga, 1986.
 – Crouch, Tom D., *The Bishop's Boys (Wilbur and Orville Wright)*, W.W. Norton & Company, New York & London, 1989.
 – Hernández, Miguel, *El vuelo de los hombres*.
 – Herrera, Emilio, *Memorias*, Edición de Thomas F. Glick y José M. Sánchez Ron, Universidad Autónoma, Madrid, 1986.
 – Kindelán Duany, Alfredo, *La verdad de mis relaciones con Franco*, Planeta, Barcelona, 1981.

– López Bustos, Carlos, *Ferrocarriles secundarios y tranvías de la provincia de Madrid*, Revista Ferrocarriles, Madrid, 1952.
 – Maiz, Félix, *Mola, aquel hombre*, Planeta, Barcelona, 1976.
 – Mencarelli, Igino, *I pionieri del volo bellico*, Ufficio Storico Aeronautica Militare, 1969.
 – Monti, Mario E. del, *La guerra Italo-Turca 1911-1912*, Maucci Edit. Buenos Aires, 1912.
 – González-Granda Aguadé, Rafael, *Crónicas Aeronáuticas, 3 vol.*, Instituto de Historia y Cultura Aeronáuticas, Madrid, 2004.
 – Vives y Vich, Pedro, *El Capitán de Infantería, Don Celestino Bayo*, Imprenta y Encuadernación del Colegio María Cristina, Toledo, 1912.

■ TRABAJOS NO PUBLICADOS

– Vives y Vich, Pedro, *Diarios (1909-1915)*, más conocidos por *Cuadernos* debido a que no eran

sino un conjunto de pequeños cuadernos de notas, finos y con tapas de hule negro.
 – Celestino Bayo Lucía, *Los aeroplanos desde el punto de vista militar*, Pamplona, 1910.

■ ÍNDICE ONOMÁSTICO

Alberca, Benildo
 Alfaro Fournier, Heraclio
 Alfonso XIII, Rey de España (ver Borbón y Hasburgo Lorena)
 Alonso Hernández, Leopoldo
 Alonso Ilera, Carlos
 Aranaz e Izaguirre, Ricardo
 Arias de Miranda y Goitia, Diego
 Arrillaga López, Enrique
 Artal y Mayoral, José (Conde de Artal)
 Ávila, José Ramón
 Azcárraga y Plamero, Marcelo de

 Baeza Buceta, Jaime
 Balmes, Carlos
 Banús y Comas, Carlos
 Barreiro Álvarez, Manuel
 Barrón y Ramos de Sotomayor, Eduardo
 Battenberg, Victoria Eugenia de (Reina Victoria Eugenia)
 Bayo Lucía, Alfonso
 Bayo Lucía, Celestino
 Bernabeu, Santiago
 Blériot, Louis
 Borbón y de Borbón, Isabel de (Reina Isabel II)
 Borbón y de Borbón-Dos-Sicilias, Juan Carlos de (Rey Juan Carlos I)
 Borbón y Hasburgo-Lorena, Alfonso de (Rey Alfonso XIII)
 Busteed, H.R.
 Campañá, Gregorio
 Canalejas y Méndez José
 Carrillo, Juan L.
 Castañón Albo, Luis
 Castellví Horteiga, Rafael
 Castrodeza Vázquez, Victoriano
 Cierva, Juan de la
 Cifuentes Rodríguez, Carlos
 Cortijo y Ruiz del Castillo, Carlos
 Costa, Ricardo
 Crouch, Tom D.
 Damborenea

Dato, Eduardo
 Dávila y Ponce de León, Luis
 Díaz, Amalio
 Dufour, Jean
 Echagüe y Méndez-Vigo, Ramón (Conde del Serrallo)
 Echagüe Santoyo, Francisco
 Emilio (ver Herrera, Emilio)
 Espín López, Antonio
 Espinosa de los Monteros y Sagasta, Carlos (Marqués de Valterra)
 Fanjul, Joaquín
 Franco Bahamonde, Francisco
 Franco Bahamonde, Ramón

 Galarza, Ángel
 García de Polavieja y del Castillo, Camilo (Marqués de Polavieja)
 García Antúnez, Celestino
 García del Campo, Vicente
 Garnier, Leoncio
 Gavotti
 Gil Mendizábal, Vicente
 González-Granda Aguadé, Rafael
 González Hernández, Eustasio
 Gordejuela Causilla, Antonio
 Gordón Ordás, Félix
 Grecia y Dinamarca, Sofía de (Reina Sofía)
 Guillén González, Santiago
 Habsburgo Lorena, M^a Cristina (Reina regente)
 Hernández, Miguel
 Herrera Linares, Emilio
 Herrera, Emilio (hijo)
 Infante (ver Orleáns y de Borbón, Alfonso de)
 Isabel II (ver Borbón)
 Jiménez Millas, Emilio
 Julleriot, Henry
 Kehler, von
 Kindelán Duany, Alfredo
 Lafita Babio Felipe
 Lambert, Conde Charles de
 Lilienthal, Otto

Linares Pombo, Arsenio
 Linnekogel, Otto

 Llorente Sola, Rafael
 Lola (ver Nuñez del Pino y Arce, M^a Dolores)
 López Bustos, Carlos
 Loring, Jorge
 Loygorri y Pimentel, Benito
 Luque y Coca, Agustín

 Maiz, Felix
 Mamet, Lucien
 Marañón, Gregorio
 Marina Vega, José
 Martínez Cabeza, José Antonio
 Martínez Campos, Carlos
 Marvía y Mayer, José
 Mencarelli, Igino
 Moizo
 Mola Vidal, Emilio
 Molinello Alamango, Manuel
 Monaterio e Ituarte, José
 Monti, Mario E. del
 Moreno Abella, Luis
 Moreno Gil de Borja, Rafael
 Moret Prendergast, Segismundo

 Newberry, Jorge
 Noguer, Ignacio
 Nuñez del Pino y Arce, M^a Dolores

 O'Donnell Vargas, Juan (Duque de Tetuán y Conde de Lucena con Grandeza)
 O'Felan Correoso, Manuel
 Olivé Hermida, Jenaro
 O'Page, Luis
 Orleáns-Borbón y Parodi-Delfino, Beatriz de
 Orleáns y de Borbón, Alfonso de, (Infante de España)
 Ortiz Echagüe, José
 Orueta y Duarte, Domingo de
 Osmont, George

 Palacios, Julio
 Piazza
 Pixton, Howard
 Pérez Nuñez, Antonio
 Plocher, Hermann

Poslath, Carl
 Primo de Rivera y Orbaneja, Miguel (Marqués de Estella con Grandeza)
 Prevost, Maurice

 Queipo de Llano y Sierra, Gonzalo
 Quesada Guisasaola, Joaquín

 Ramos Jácome, Gonzalo
 Ramos Martínez, Máximo
 Richthofen, Wolfram von
 Rios Angüeso, Julio
 Rodríguez Mourelo, Julio
 Rojas y Rubio, Francisco de Paula
 Rokiski y Fablonski, Félix
 Rokiski Gómez, José Luis
 Ruiz Arcaute Serrain, Vicente

 Saavedra y Salamanca, José de (Marqués de Viana)
 Sagasta y Patrosi, Pablo Mateo
 Sajonia-Coburgo-Gotha, Beatriz de
 Sánchez Méndez, José
 San Román, Natalio
 Sánchez Ron, José M^a
 Salas Larrazábal, Ramón
 Seely (Ministro de la Guerra inglés)
 Soroa y Fernández de la Somera, José de
 Suances, Juan Antonio

 Terradas, Esteban
 Thurstan
 Tiana González, Alejandro
 Tissandier, Paul
 Train

 Ugarte, Francisco Javier

 Valero Gutiérrez, Francisco
 Vedrines, Jules
 Varela Iglesias, José Enrique
 Viana, Marqués de (ver Saavedra)
 Viniegra Aréjula, Juan
 Vives y Vich, Pedro
 Volkman, Hellmuth

 Warleta Carrillo, José
 Weymann
 Wright, Orville
 Wright, Wilbur

NOTAS

¹El primer aeródromo, improvisado para realizar sus vuelos de demostración en Francia, fue el hipódromo de Hunaudières, próximo a Le Mans, a unos 140 km de París.

²Herrera y Kindelán no fueron los únicos españoles que estuvieron en Le Mans. Al menos otro, José Saavedra y Salamanca, marqués de Viana, estuvo allí y tuvo la suerte de volar con Wilbur, según consta en los papeles de los hermanos Wright "the Marquis of Viana, Grand Esquerry to the King of Spain, was a person who might someday be a useful contact". Con este vuelo, Viana

posiblemente se convirtió en el primer español en volar en un aeroplano con motor.

³El General de Brigada del Cuerpo de Ingenieros José Marvía y Mayer era el Jefe de la Sección de Ingenieros en el Ministerio de la Guerra.

⁴El aeródromo de Issy-les-Moulineaux (París) está considerado como la cuna de la aviación en Francia; algo parecido a lo que ocurre con Dagenham (Londres) en Inglaterra y Cuatro Vientos (Madrid) en España.

⁵El conde Charles de Lambert (1865-1944) fue el primer alumno piloto de Wilbur Wright cuando éste estuvo en Francia por segunda vez, en

el año 1909, para poner en marcha una escuela en Pau.

⁶Domingo de Orueta y Duarte (1862-1926) era natural de Málaga. Perito Químico e Ingeniero de Minas fue uno de los hombres importantes del panorama científico español de su época, destacando por sus estudios geológicos y sobre microscopía con 26 trabajos científicos publicados. Profesor de la escuela de capataces de minas de Mieres (Asturias) fundó una fábrica de forja en El Llano (Gijón).

⁷AGMS, sección 2^a, división 10^a, L-39.

⁸El escrito tiene fecha 16 de junio de 1910. AGMS, sección 2^a, división 10^a, L-39.

⁹RR OO de 21 de septiembre de 1910 creando la Comisión de Experiencias y de 21 de noviembre de 1910, aprobando el Reglamento de la Comisión.

¹⁰El ferrocarril de vía estrecha de Madrid a Villa del Prado llegaba hasta Almorox y su cabecera estaba en la estación de Goya, que en la actualidad coincide con la calle de Saavedra Fajardo, muy próxima a la Glorieta del Puente de Segovia.

¹¹El ferrocarril militar de vía estrecha de Madrid a Campamento-Cuatro Vientos, que había sido proyectado hasta San Martín de Valdeiglesias y Arenas de San Pedro, tenía su cabecera en la Casilla del Manzanares (1,6 km del Puente de Toledo, aguas abajo en la margen derecha) frente al Matadero Municipal que estaba en la otra orilla. En Cuatro Vientos disponía de una vía de servicio a un muelle que utilizaban los ejércitos para la descarga de las piezas pesadas empleadas en las pruebas. Además, desde Cuatro Vientos salían dos ramales, uno a Leganés y otro a la zona de pruebas de las Escuelas Prácticas.

¹²Expediente relativo a la adquisición de terrenos en Cuatro Vientos (Carabanchel) necesarios para el Servicio de Aeronáutica Militar. AGMS, sección 3ª, división 3ª, legajo 985.

¹³Vives describe someramente el sistema de enseñanza empleado en la Escuela de Cuatro Vientos, en El Capitán de Infantería Don Celestino Bayo, p.10, Memorial de Infantería, Toledo, 1912. También en el informe del accidente del teniente Ramos se encuentra una buena descripción del método de enseñanza empleado. AGMS, sección 2ª, división 10ª, legajo 41.

¹⁴El infante don Alfonso de Orleans fue dado de alta en la Escuela de Pilotos Militares de Cuatro Vientos el día 19 de enero de 1913, sin estar adscrito a ninguna promoción, obteniendo su título militar el día 8 de febrero.

¹⁵La expresión hacer astillas era muy popular y, lamentablemente, bastante utilizada entre aquellos arriesgados pilotos. Tenía su origen en la rotura de los aeroplanos que, al estar fabricados en un alto porcentaje con madera de pino americano, se convertían en un montón de astillas.

¹⁶Kindelán cortó la práctica consistente en aprovisionar a determinadas posiciones lanzando alimentos, medicinas, munición e incluso agua en barras de hielo adecuadamente embaladas, por entender que era una utilización poco productiva de los aviones y sólo lo autorizó por razones humanitarias muy justificadas, sobre posiciones sitiadas y en situación crítica.

¹⁷El capitán de EM Jaime Baeza Buceta murió en acción de guerra en Tafersit el día 20 de agosto de 1923, figurando su nombre en el cuadro de honor de las escalillas de Aviación Militar que se publicaban.

¹⁸Conferencias Teóricas. Curso para Jefes de unidades aéreas, 4 vol.

¹⁹En relación con la Ley de Azaña, ver Decretos de 25-4-1931 y 6-5-1931. Sobre el juramento de fidelidad a la República, ver Decreto 22-4-1931.

²⁰Tanto Herrera como Kindelán llegaron a poseer los cinco títulos aeronáuticos posibles: Piloto de Globo, de Dirigible y de Avión y los de Observador y Bombardero, con el único problema de ubicarlos en el círculo central del emblema (Rokiski). Uno de estos dos singulares emblemas, el de Kindelán, ha sido donado por la familia y se encuentra en el Museo de Aeronáutica y Astronáutica.

²¹El comandante Herrera volvió al empleo de capitán tras renunciar al ascenso por méritos de guerra.

²²Juan Viniegra Aréjula fue el primer piloto militar procedente de la Armada, formado en Cuatro Vientos en la tercera promoción (año 1912). Tras el accidente sufrido en un Curtiss, del que quedó inválido, trabajó con gran dedicación y eficacia en la Aviación Comercial, en cuyo ámbito su nombre, en las personas de su hijo y nieto, goza de gran prestigio.

²³Sobre el excepcional profesorado que colaboró con Herrera en la Escuela Superior de Arotecnia, y en general, es muy interesante la introducción titulada El Mundo de Emilio Herrera: Ciencia y técnica en España a comienzos del siglo XX, que hace el profesor Sánchez Ron al libro Memorias de Emilio Herrera.

²⁴En los círculos profesionales españoles se supo que los italianos en el año 1911 y los turcos y los búlgaros en 1912 y 1913 habían utilizado los aeroplanos en misiones bélicas lanzando bombas a

mano. Por otra parte, la prensa gráfica de la época informó ampliamente de estos acontecimientos.

²⁵La copia de esta carta ha sido facilitada por el coronel José Warleta Carrillo.

²⁶Se refiere al miércoles 17 de diciembre de 1913.

²⁷El aparato rápido que se cita era el biplano Barrón Delta también conocido por el Conejo.

²⁸AHEA, causa C-10230 (34 páginas).

²⁹Aunque algunos autores citan a Arrillaga como teniente en la en relación de pilotos de la 1ª Promoción, consta en su hoja de servicios que había ascendido a capitán el 28 de enero de 1911, es decir, antes de que iniciara el curso.

³⁰AHEA, expediente P-104518.

³¹Sin duda significa que entró en terrenos propiedad del Ministerio de la Guerra.

³²El teniente general Ramón Echagüe y Méndez-Vigo, conde del Serrallo con Grandeza, fue Ministro de la Guerra desde el 27 de noviembre de 1913 hasta el 9 de diciembre de 1915.

³³El general de división Francisco Echagüe Santoyo fue durante muchos años ayudante del Rey y Director y Jefe de la Sección de Aeronáutica desde el 10 de octubre de 1919 hasta el 17 de enero de 1924.

³⁴El autor agradece a su querido amigo y compañero José Antonio Martínez Cabeza que le haya generosamente permitido acceder a sus trabajos sobre José Ortiz Echagüe, utilísimos para la redacción de este apunte biográfico.

³⁵Entre los años 1908 y 1915 hubo siete Ministros de la Guerra.

³⁶Accidente de Vives en Illescas. AGMS, sección 2ª, división 10ª, legajo 40.

³⁷Por el contexto de las notas tomadas, Barazal era un Hotel o Pensión donde Vives se alojaba en Madrid.

³⁸Se cita a Vives como coronel por ser éste el empleo que tenía cuando creó la Aviación Militar española.

³⁹Algunas notas sobre aviación militar, en Memorial de Artillería, 1912, p.741.

⁴⁰AGMS, sección 2ª, división 6ª, legajo 99.

⁴¹La Memoria está firmada por Vives y el comandante Francisco de Paula Rojas y Rubio. AGMS, sección 2ª, división 10ª, legajo 40.

⁴²AGMS, sección 2ª, división 10ª, legajo 40.

⁴³Biblioteca del Palacio Real, Caja Foll.4/137. El informe Kindelán, perfectamente firmado y rubricado, carece de fecha y se encuentra archivado entre otros documentos del año 1912. No hay constancia documental de que la copia de este informe fuera entregado a Vives y al Ministro, aunque hay que suponer que su autor así lo hiciera.

⁴⁴Con el Gobierno de Primo de Rivera, en el año 1926 Kindelán consiguió hacer realidad su sueño al crearse, a instancia suya, un Cuerpo ó Arma de Aviación cuya Jefatura Superior de Aeronáutica le fue asignada.

⁴⁵Celestino Bayo era un enamorado y un estudioso del vuelo. Sin apenas recursos económicos, en el año 1910 ideó un aeroplano que ofreció al Estado con resultado negativo. A continuación, estando destinado en Pamplona, diseñó un planeador, que pudo construir gracias a la ayuda de su coronel, del que hizo cuatro versiones que ensayó en terreno llano (glacis de la Ciudadela) utilizando sucesivamente para la aceleración un caballo, una motocicleta y un automóvil, finalizando sus ensayos en el campo de Esquíroz, siempre sin éxito y con incidentes que le pudieron costar la vida. En el año 1910, publicó el librito: Los aeroplanos desde el punto de vista militar, en el cual intentó demostrar que la aviación era, ante todo, un servicio militar.

⁴⁶El Capitán de Infantería don Celestino Bayo, Memorial de Ingenieros, Toledo, 1912.

⁴⁷Vives cita al "ilustre Moret que tanto se ha interesado siempre por la aeronáutica". Efectivamente, tanto en su etapa como Presidente del Consejo, como Diputado en Cortes, Segismundo Moret Prendergast, figura relevante del Partido Liberal de antaño en nada parecido al neoliberalismo de carácter exclusivamente comercial de hoy en día, creyó en el futuro de la aviación. Él y Canalejas fueron los políticos que más hicieron para que la aeronáutica militar se hiciera realidad en España.

⁴⁸Diario de Sesiones, julio 1912. Archivo Congreso de los Diputados, serie general, legajo 396 nº 20.

⁴⁹AGMS, sección 2ª, división 10ª, legajo 40.

⁵⁰AGMS, sección 2ª, división 10ª, legajo 40.

⁵¹RO de 27 de octubre de 1912 (DO nº 239).

⁵²AGMS, sección 2ª, división 10ª, legajo 40.

⁵³Todos los pagos en Francia se realizaban a través de una Agencia del Banco de España en París, con cargo a la cuenta del Servicio de Aerostación que se mantenía abierta en pesetas-oro.

⁵⁴Se aprecia perfectamente que pasaron por la Escuela de pilotos oficiales que no figuraron en ninguna de las listas publicadas.

⁵⁵El coronel Seely voló con Barrón en día 4 de marzo de 1913.

⁵⁶Sólo una semana antes, el 16 de febrero, Vives había solicitado que se autorizara el traslado, de Guadalajara a Cuatro Vientos, de cuatro barracones semi-permanentes de madera para mejor albergar los aeroplanos. AGMS, sección 2ª, división 15ª, legajo 139.

⁵⁷AGMS, sección 2ª, división 10ª, legajo 41.

⁵⁸Gaceta de Madrid nº 60 del 1 de marzo de 1913.

⁵⁹Alejandro Tiana González obtuvo el número uno de los Maestros de Taller formados por el Cuerpo de Ingenieros en Guadalajara donde se creó esta profesión, y fue el titular de la 1ª Escuadrilla Expedicionaria.

⁶⁰AGMS, sección 2ª, división 3ª, legajo 55.

⁶¹AGMS, sección 2ª, división 10ª, legajo 42.

⁶²Ansorena, la más antigua y prestigiosa joyería de España desde el año 1845, ha creado verdaderas obras de arte, joyas tan importantes como la corona de la Virgen del Pilar y otras obras para clientes tan destacados como la Reina Isabel II, Victoria Eugenia y otros miembros de la Realeza y de la Nobleza. Su taller, que estuvo ubicado en la calle Espoz y Mina nº 1, se encuentra en la actualidad en la calle de Alcalá nº 52.

⁶³El Infante utilizó el emblema de la Aviación Militar española siempre de acuerdo con las normas, primero bordado sobre la guerrera y, posteriormente metálico. Adquirió varios de los metálicos para su uso personal y encargó otros de menor tamaño, que eran verdaderas joyas, para regalar a señoras que gozaban de su mayor estima y consideración.

⁶⁴Diario Oficial del Ministerio de Marina y Aire, nº 223, 26-2-1937.

⁶⁵BOE nº 522, 27-2-1938.

⁶⁶Ver Aviación Legionaria, Operazione Militare Spagna, del coronel José Ramón Ávila.

⁶⁷BOA nº 145 de 5-12-1945

⁶⁸AGMS, sección 2ª, división 10ª, legajo 41, 19 de agosto de 1913.

⁶⁹AGMS, sección 2ª, división 10ª, legajo 41, 26 de diciembre de 1914.

⁷⁰AGMS, sección 2ª, división 10ª, legajo 41, 14 de junio de 1913.

⁷¹AGMS, sección 2ª, división 10ª, legajo 41.

⁷²Tripulantes: pilotos Alonso, Alfonso Bayo, Eduardo Barrón, Cortijo, Espín, Kindelán, Moreno Abella, Olivie, Orleans y Ríos y los observadores: Ruiz de Arcaute, Barreiro, Castrodeza, Cifuentes, O'Felan y Sagasta. Lamentablemente no se han conservados las listas con los nombres de los soldados, cabos y sargentos que formaron parte de esta 1ª Escuadrilla Expedicionaria.

⁷³Periodista y pionero de la fotografía aérea, su inclusión en la 1ª Escuadrilla Expedicionaria fue autorizada por carecer el Servicio de fotografías propios.

⁷⁴En aquellas circunstancias, improvisando como fuera necesario, Kindelán cursaba órdenes escritas en las hojas de un pequeño cuaderno de 8,5x16 cm.

⁷⁵La herida de Ríos fue producto de una bala que le impactó en su saco escrotal eviscerándole un testículo.

⁷⁶Conferencias Teóricas II, p.69 y sucesivas.

⁷⁷ABC, 27-11-1913.

⁷⁸Tras el desastre natural, Vives ordenó el estudio de un plan que fue realizado por la Comandancia Exenta de Ingenieros del Servicio de Aeronáutica Militar, culminando en un "Proyecto de Aeródromo de Cuatro Vientos (Carabanchel/Alto) con aprovechamiento de las construcciones actualmente en servicio", cuya Memoria Descriptiva fue presentada en el año 1915. AGMS, sección 3ª, división 3ª, legajo 605.

⁷⁹Comandante Alfonso Bayo Lucía, Jefe del Servicio de Aviación (29-4-1915 / 4-9-1918).

⁸⁰TC de Ingenieros Vicente García del Campo, Director de Aeronáutica Militar (7-10-1915/ 10-2-1916).

⁸¹Coronel de Ingenieros Julio Rodríguez Mourel, Director de Aeronáutica Militar (17-2-1916 / 11-4-1917). Repitió en el cargo (5-9-1918 / 9-7-1919).

⁸²Coronel de Ingenieros Rafael Moreno Gil de Borja, Director de Aeronáutica Militar (19-4-1917 / 23-8-1918).

⁸³AGMS, sección 3ª, división 3ª, legajo 605.