Maestro de maestros: Telesforo Espinel Meléndez

Antonio Montero Roncero
Teniente coronel del Cuerpo de Intendencia del Ejército de Tierra
Miembro de número del Consejo Asesor del SHYCEA

D.O. n.º 229 de 10 de octubre de 1918

SERVICIO DE AERONÁUTICA MILITAR

CONVOCATORIAS

Circular. Excmo. Sr.: De conformidad con lo propuesto por el director del Servicio de Aeronáutica militar y para cumplimiento de lo que disponen los artículos 36, 40 y 41 del reglamento de 16 de abril de 1913 (C. L. núm. 33), el Rey (q. D. g) se ha servido disponer.

1º. Se anuncia una convocatoria de clases e individuos de tropa aspirantes a pilotos de aeroplano, a la que podrán presentarse los individuos de todos los cuerpos del Ejército y Armada que no hayan cumplido 30 años y tengan la robustez necesaria, que será determinada por el previo reconocimiento que efectuará el oficial médico de servicio, dando preferencia a los que reúnan las siguientes condiciones, por el orden que se indican: a) Ser piloto de aeroplano. b) Tener conocimientos prácticos de aviación, conocer los motores de aeroplano o ser automovilista o motociclista. c) Presentar adecuadas disposiciones para el servicio.

2.° Los individuos que lo soliciten de los jefes de los cuerpos respectivos, y que a juicio de estos reúnan alguna de las condiciones expresadas, podrán desde luego presentarse a examen, haciendo el viaje de ida y regreso, en su caso, a esta corte por cuenta del Estado, y sufrirán en el aeródromo de Cuatro Vientos, ante el tribunal nombrado al efecto, un examen teórico práctico, que decidirá los que se consideren aptos a continuar en el servicio durante dos meses, para comprobar sus buenas aptitudes prácticamente, formándose un escalafón de aspirantes, para cubrir las vacantes que ocurran.

3.° Al primer curso, que empezará inmediatamente, asistirán los veinte primeros del escalafón referido, gozando desde que sean aprobados en el examen previo, de una gratificación diaria de 2 pesetas los soldados y cabos, 3 pesetas los sargentos, brigadas y suboficiales, y empleos análogos de la Armada, con cargo a los presupuestos de escuelas de aviación.

4º. Las obligaciones, consideraciones, ventajas y demás detalles de las clases e individuos de tropa que obtengan el título de pilotos de aeroplano, se fijarán en su día, al determinarse la organización definitiva del servicio actualmente en estudio.

De real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid 9 de octubre de 1918.

MARINA

D.O n.º 267 de 27 de noviembre de 1918

Sección de Aeronáutica Militar

Escuelas Prácticas

Circular. Excmo. Sr.: En vista del resultado de los exámenes verificados para ingreso de las clases e individuos de tropa del Ejército y la Armada en la Escuela de pilotos de aeroplano con arreglo a lo dispuesto en real orden de 9 de octubre último (D. O. núm. 229), el Rey (q. D. g.) se ha servido disponer se empiece inmediatamente la referida Escuela, en el Aeródromo de Alcalá de Henares con los 20 alumnos expresados en la relación núm. 1, que principia con el soldado Antonio Tirado Moreno, de la Comandancia de Artillería de Melilla, y termina con el de igual clase Antonio García Fernández, del Servicio de Aeronáutica, que son los que han obtenido mejor calificación y que deberán incorporarse a la brevedad posible, haciendo el viaje por cuenta del Estado; quedando como suplentes en sus Cuerpos respectivos y por el orden en que están colocados, los comprendidos en la relación n.º 2, que empieza con el soldado Fidel López Juste, de la Escuela de Equitación, y termina con el de igual clase Salvador Botella Oliver, del Servicio de Aeronáutica, para cubrir las vacantes que ocurran por cualquier causa, hasta que se anuncie otra convocatoria; percibiendo los alumnos desde la fecha de esta real orden los devengos que se les asignan en la de 9 de octubre último (D. O. n.º 229), en concepto de jornales. Es asimismo la voluntad de S. M. nombrar profesores de esta Escuela a los capitanes de Infantería D. Antonio Domínguez Olarte, D. José Sáenz de Buruaga y Polanco y D. Felipe Díaz Sandino, pilotos de primera categoría, destinados actualmente en el Servicio de Aeronáutica.

De real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid 26 de noviembre de 1918.

DÁMASO BERENGUER

Relación núm. 1 que se cita

Número	Clases	NOMBRES	CUERPOS
1	Soldado	Antonio Tirado Moreno	Comandancia Artillería de Melilla.
2	Sargento	Julio González Martín	Unidad Aviación.
3	Soldado	Luis Besonía Fraile	Reg. Inf.ª del Rey, 1.
4	Otro	Luis Iglesias Gracia	Idem Cab.ª del Rey, l.
5	Cabo	Manuel Arias Meilán	Aeronáutica Militar (Aerostación).
6	Soldado	Florentino Vela Fernández	1.ª Unidad Aviación.
7	Otro	José Varela Rodríguez	Reg. Infª. Zamora, 8.
8	Otro	Telesforo Espinel Meléndez	Tropas Intendencia Melilla.
9	Otro	Eduardo Lasterra Vidaurre	1.er Regimiento de Zapadores.

Número	Clases	NOMBRES	CUERPOS
10	Otro	Antonio Molina Benedet	Comandancia Artillería de Ceuta.
11	Otro	Francisco Tella Manchón	Regimiento de Telégrafos.
12	Cabo	Lucio Sánchez Prior Ramos	1.ª unidad Aviación.
13	Otro	Antonio Gutiérrez Lanzas	Tropas Intendencia de Melilla.
14	Sargento	Vicente Linares Llorca	Regimiento de Telégrafos.
15	Otro	Manuel Matamoros Fernández	Idem.
16	Otro	Lorenzo Díaz Juárez	Reg. Inf.ª del Serrallo, 69.
17	Otro	Eusebio Magaz Nieto	Regimiento de Telégrafos.
18	Otro	Julio Antón Andrés	Centro Electrotécnico.
19	Cabo	Cándido Carpio Carpio	Reg. mixto Artillería de Ceuta.
20	Soldado	Antonio García Fernández	Servicio Aeronáutica (Aviación).

Relación núm. 2 que se cita

Número	Clases	NOMBRES	CUERPOS
1	Soldado	Fidel López Fuste	Escuela de Equitación.
2	Otro	Manuel Gutiérrez Escobedo	Reg. mixto Art. de Ceuta.
3	Cabo	Vicente Gómez García	Armada.
4	Otro	Manuel Nieto García	Servicio Aeronáutica (Aviación).
5	Sargento	Antonio Navarro Martínez	Idem.
6	Soldado	José Márquez Menéndez	Idem.
7	Sargento	Manuel Rodríguez Campano	3.er Reg. ligero Art.º
8	Cabo	Luciano Lacoma Peralta	Aviación.
9	Otro	José Pie Ruiz	Idem.
10	Sargento	Ismael Gómez Soto	Reg. Inf.ª Covadonga, 40.
11	Marinero	Pedro Dalmases Vidal	Armada.
12	Otro	José Torres Estrucho	Idcm.
13	Otro	José María Sarabia Martínez	Idem.
14	Otro	Juan Antonio Vidal Pena	Idem.
15	Cabo	Francisco García Peris	Servicio de Aeronáutica.
16	Marinero	Isidoro García Alberniz	Armada.
17	Otro	Manuel Guzmán Nieto	Idem.
18	Sargento	Ernesto del Pino del Valle	Tropas Int.ª de Madrid.
19	Brigada	Alejo Vilella Apesteguía	Reg. Inf.º América, 14.
20	Sargento	José Picó Izquierdo	Idem.
21	Marinero	Francisco Muñoz Carbajal	Armada.
22	Soldado	Saturnino Barrios Revuelta	Servicio de Aeronáutica.
23	Sargento	Dionisio Martínez España	Centro electrotécnico (Inf.ª).
24	Soldado 1.ª	Antonio Larracuay Rodríguez	Com.ª Art.ª de Ceuta.
25	Sargento	Manuel Moreno Guerrero	Centro electrotécnico (Inf.ª).
26	Otro	Romualdo Maset Martínez	Reg. Inf.ª del Rey, 1.
27	Otro	Vicente Pascual Moranta	Idem.
28	Soldado	Dionisio Pastor González	Brigada de Sanidad militar.
29	Otro	Rafael Morales Casañes	Servicio de Aeronáutica.
30	Otro	Salvador Botella Oliver	Idem.

Madrid, 26 de noviembre de 1918

BERENGUER

Relación de alumnos que finalizaron el curso elemental, con su número español de piloto, lugar y fecha de nacimiento, empleo y fecha de obtención del título.

N.º español de piloto	Nombre y apellidos	Lugar de nacimiento	Fecha de nacimiento	Empleo	Cuerpo	Fecha de obtención del título
161	Eusebio Magaz Nieto	Palaciosmil (León)	14.08.1892	Sargento	Ingenieros	20.01.1919
162	Luis Besonía Fraile	Málaga	27.08.1898	Soldado	Infantería	29.01.1919
163	Francisco Tella Manchón	La Coruña	14.01.1895	Soldado	Ingenieros	29.01.1919
164	Vicente Linares Llorca	Manzanares (Madrid)	29.08.1892	Sargento	Ingenieros	30.01.1919
165	Julio González Martín	Madrid	27.05.1894	Sargento	Ingenieros	01.02.1919
166	Telesforo Espinel Meléndez	Villagarcía de Campos (Valladolid)	05.10.1895	Soldado	Intendencia	04.02.1919
167	Julio Antón Andrés	Carbonero el Mayor (Segovia)	21.07.1893	Sargento	Artillería	04.02.1919
168	Emilio Sánchez Prior	Madrid	13.12.1894	Cabo	Ingenieros	06.02.1919
169	Eduardo Lasterra Vidaurre	Cirauqui (Navarra)	13.10.1898	Soldado	Ingenieros	06.02.1919
170	Antonio Gutiérrez Lanzas	Jaén	05.02.1896	Cabo	Intendencia	07.02.1919

Telesforo Espinel posa ante un biplano de escuela Avro 504K, avión que utilizó para iniciar en el vuelo a numerosas promociones de pilotos. Esta fotografía figura en su expediente de la Escuela de Mecánicos, y refleja a la perfección los rasgos más destacados de su carácter: vitalidad, optimismo, determinación, serenidad, y una pasión absoluta por su profesión. Expediente personal, Archivo Histórico del Ejército del Aire (AHEA)

Telesforo Espinel Meléndez nació el 5 de octubre de 1895 en Villagarcía de Campos (Valladolid), hijo de Emiliano y Purificación Meléndez Represa. El matrimonio tuvo cinco hijos, siendo Pedro el primogénito, seguido por Telesforo, Ángel, Ricardo y Carmen, la benjamina de la familia. Las raíces del apellido Espinel en esa localidad vallisoletana están documentadas al menos hasta el siglo XVII.

Para encontrar la época de mayor esplendor de su villa natal debemos remontarnos al siglo XVI, cuando don Juan de Austria, apodado Jeromín e hijo natural del emperador Carlos I, fue traído desde Alemania por el señor de Villagarcía, Luis Méndez de Quijada, para ser educado en su castillo por deseo de aquel.

Antes de su alistamiento en el Ejército, Telesforo Espinel había estudiado Magisterio en el monasterio de la Santa Espina, obteniendo excelentes calificaciones y el primer puesto de su promoción. Álbum de Telesforo Espinel, Archivo Histórico del Ejército del Aire (AHEA)

Telesforo estudió magisterio –todo un augurio de su vida futura- en el Colegio de la Espina, que así era conocido el monasterio de la Santa Espina, obteniendo el primer puesto de su promoción. Desde joven manifestó una singular atracción por la naciente aviación; hasta tal punto le arrastraba la pasión, que se fabricaba con cañas unas alas que adaptaba a su bicicleta, para lanzarse a toda velocidad monte abajo con la resuelta intención de que semejante procedimiento le

permitiese elevarse para efectuar un planeo que controlaría a base de fe y confianza en sí mismo. Inexplicablemente para él, su irreductible entusiasmo no consiguió otra recompensa que magulladuras y golpes, por fortuna sin consecuencias irremediables.

Un sueño al alcance de la mano

Descartada la idea de convertirse en aviador a través de una escuela civil, debido a los altos costes que conllevaba el curso de formación, la única opción posible para alcanzar su sueño era ofrecerse voluntario para servir en el Ejército. Antes de ingresar en filas, trabajó en las instalaciones que la empresa de metalurgia y maquinaria agrícola Ajuria y Aranzábal poseía en Valladolid. Allí fue donde se instruyó de forma concienzuda en el arte de la mecánica, quizá sabedor de que este requisito sería muy valorado en su momento para hacer valer su candidatura en Aeronáutica. Quedó filiado como recluta para el reemplazo de 1916, teniendo entrada en caja en Valladolid el 1 de agosto de ese año. Tras el periodo de adiestramiento, fue nombrado soldado de 2.ª el 16 de febrero de 1917 y destinado a la Comandancia de Tropas de Intendencia de Melilla, donde prestó servicio en compañías montadas del cuerpo. El 18 de noviembre de ese año marchó a Madrid para incorporarse al Centro Electrotécnico, donde permanecería hasta febrero del siguiente año tras recibir su titulación como mecánico. Su habilidad manual era notoria, y tenía un don natural para entender las particularidades de cualquier componente mecánico; pronto se hizo popular y respetado entre sus compañeros por detectar las anomalías en el funcionamiento de los motores con el simple tacto de sus manos.

Lejos de disminuir su intensidad, aquella vieja y loca aspiración de adolescencia por elevarse en el aire seguía viva y apremiante en él, sin que los riesgos de esa actividad tan seductora como peligrosa hicieran mella en su ánimo. Su forma de ser, vital y optimista, le mantenía en el firme convencimiento de que, antes o después, se le presentaría una oportunidad para intentarlo. A pesar de que, desde la primera adquisición de aparatos para uso militar, el personal de vuelo de los aeroplanos del Servicio de Aeronáutica había estado invariablemente constituido por oficiales, la evolución de los acontecimientos desaconsejaba tal restricción. La creciente demanda de tripulantes, y razones de tipo práctico, animaron al general Julio Rodríguez Mourelo, director de Aeronáutica, a atender a lo especificado en varios artículos del Reglamento de abril de 1913 aún pendientes de cumplimiento, y dar cabida en la plantilla de pilotos a las clases e individuos de tropa tanto del Ejército como de la Armada. El diario oficial n.º 229 de 10 de octubre de 1918, insertó a tal efecto en sus páginas una convocatoria en los términos que detalla el recuadro 1.

Alumno en el primer curso de pilotos de tropa

Numerosos fueron los candidatos comprendidos en tal categoría de empleos, y en el D.O. n.º 267 de 27 de noviembre de 1918, se publicó la relación de los veinte primeros clasificados, que fueron nombrados alumnos, y también otra relación de treinta suplentes, según se muestra en el recuadro 2.

Las condiciones en las que el curso se desarrolló en Alcalá de Henares distaron mucho de ser ideales, debido principalmente a la falta de material de vuelo y medios en general, lo que no obstante se superó a base de celo y entusiasmo por parte de profesores y alumnos. Según consta en su expediente, Espinel realizó el adiestramiento básico con un aparato Farman con motor De Dion-Bouton, bajo la dirección del capitán Antonio Domínguez Olarte, «como mecánico y alumno piloto» (1). Si la disposición que ordenó el «inmediato» comienzo del curso fue publicada, como hemos visto, a finales de noviembre, la fase elemental del mismo apenas duró dos meses, a juzgar por las fechas de obtención del título por parte de los alumnos. La deficiente infraestructura y la escasa disponibilidad de aviones, por otra parte, no permitían suponer que los nuevos pilotos hubiesen acumulado un grado de experiencia razonable para afrontar la siguiente fase del curso, de manera que pudiesen sortear por sí mismos los elevados riesgos a los que estaban expuestos volando a bordo de un material tan frágil y primitivo. La tragedia, que rondaba la actividad diaria en el campo de vuelos, acabó por hacer acto de presencia el 29 de marzo, cuando el soldado piloto Francisco Tella, que había estado realizando ejercicios en el aire durante la mañana, perdió la vida cuando su aparato se desplomó desde una altura de 50 m, falleciendo casi instantáneamente tras el choque contra el suelo (2).

En la foto de la 1.ª promoción, realizada por el célebre Alfonso, aparecen de pie, de izquierda a derecha, Sánchez Prior, Espinel, Vicente Linares, Julio González y Tella. Sentados, en el mismo sentido: Besonía, Magaz, Gutiérrez Lanzas, Lasterra, y Julio Antón. (Originalmente publicada en la página 30 del número 1.312 de la revista Nuevo Mundo, de fecha 28.02.1919)

Como se muestra en el recuadro n.º 3, a Espinel le fue expedido el título de piloto de aeroplano de 2.ª categoría con fecha 1 de febrero de 1919, y el 27 de octubre de ese año le sería otorgado igualmente el título de piloto de aeroplano de 1.ª categoría, con antigüedad de 25 del mismo mes. Tras ello, permanecería un par de meses en el aeródromo de Getafe, realizando vuelos con los que acumular experiencia en su situación de agregado al Servicio de Aeronáutica, mientras se mantenía a la espera de asignación de un destino dentro del mismo.

Savia nueva para la 2.ª Escuadrilla de Aviación de Marruecos

En las hojas de servicios de quien iba a ser jefe de Espinel, el capitán de Ingenieros y piloto Pío Fernández Mulero, figura que el 1 de enero de 1919 este se había incorporado al Servicio de Aeronáutica en Cuatro Vientos, donde se haría cargo de la 1.ª Unidad de Aviación. Y en el expediente de Espinel encontramos un escrito con membrete, precisamente de la 1.ª Unidad de Aviación, fechado en Cuatro Vientos el 1 de noviembre de 1919 y dirigido al señor coronel primer jefe del Servicio en el que el capitán Mulero informa de la incorporación a la unidad en dicha fecha de «las clases e individuos pilotos que al margen se relacionan». La relación incluía al sargento Julio González, al cabo Antonio Gutiérrez y a los soldados Eduardo Lasterra, Luis Iglesias y Telesforo Espinel.

El 19 de enero de 1920, por orden del general director del Servicio, Fernández Mulero marchó por ferrocarril y vía marítima a incorporarse a la 2.ª Escuadrilla de Marruecos (Zeluán), donde se haría cargo de su jefatura y de los talleres. La fecha de partida de Espinel es la misma, de lo que puede pensarse que hiciera el viaje acompañando a su capitán, y posiblemente al teniente de Caballería y piloto Santiago Villegas Casado, como veremos más adelante. Pocos días antes de su marcha, Espinel había solicitado, a través de la

Imagen tomada en marzo de 1920; en ella se distingue entre los personajes de pie en segunda fila a Pío Fernández Mulero y a Luis Manzaneque. Sentados están el alférez Luis Ruano y Telesforo Espinel. Junto a ambos, tocado con un casco y gafas de vuelo, aparece alguien no identificado, pero que guarda un gran parecido físico con el mayor Hereward De Havilland, el piloto inglés que realizó las pruebas de vuelo de los nuevos aparatos apenas un mes antes. Probablemente sea él. Álbum de Telesforo Espinel, Archivo Histórico del Ejército del Aire (AHEA)

Comandancia de Tropas de Intendencia de Melilla, su continuación en filas por el tiempo y condiciones establecidas en la normativa, lo que le sería concedido por la comandancia general de esa plaza un mes después y por un periodo de cuatro años.

Por otra parte, en el D.O. n.º 274, de 5 de diciembre de 1919, se había publicado la aprobación de adquisición de 20 aparatos de Havilland tipo DH-4. Muy probablemente estos aviones fuesen la base de constitución de tres escuadrillas que se formarían poco tiempo después en los aeródromos de Larache, Tetuán y Melilla.

El día 22 de enero de 1920, el diario melillense *El Telegrama del Rif*, que recogía en detalle toda la información de carácter militar que afectaba a la plaza, se hacía eco de la incorporación de nuevo personal al aeródromo: «Destinados a la Escuadrilla de aviación de Zeluán han llegado los pilotos aviadores capitán de Ingenieros don Pío Fernández Mulero y teniente de Caballería don Santiago Villegas. Los citados pilotos, en unión de los demás oficiales que prestan servicio en dicho aeródromo, efectuarán las pruebas de los tres de Havilland recientemente llegados» (3).

El martes 27 de enero, el citado diario insertaba en primera página la noticia de cómo iba tomando cuerpo la organización de la nueva unidad aérea:

- De los seis aparatos Havilland recibidos hace pocos días, tres de ellos han quedado ya montados. En estos trabajos ha tomado parte activa un mecánico inglés enviado por la casa De Havilland.
- Para efectuar las pruebas de recepción de los seis magníficos aparatos vendrá un piloto aviador británico.
- En el citado aeródromo se nota desde hace unos días gran actividad. Se ha ampliado el campo de aterrizaje y en breve se ampliarán los cobertizos.
- Ya se encuentra en Melilla casi todo el personal de dicha escuadrilla. La componen los oficiales pilotos señores Fernández Mulero (don Pío), Villegas, Perdomo y Manzaneque. Este último llegará en breve.
- Como observadores figuran los capitanes señores Rentería, Bada y otros dos oficiales, cuyos nombres desconocemos.
- También prestarán servicio en el aeródromo cuatro pilotos de tropas, dos para elevarse en los Havilland y los otros para los aparatos mixtos.
- Los citados aviadores efectúan frecuentes vuelos en los antiguos aparatos.
- Para presenciar las pruebas de los <<Havilland>> vendrán algunos jefes del Servicio de Aeronáutica» (4).

Bajo las órdenes de Fernández Mulero, Espinel actuó no solo como piloto, sino también como mecánico (5). Los días 30 y 31 de enero se realizaron los primeros vuelos de prueba de los nuevos aviones. Fernández Mulero voló en ambas ocasiones, y al menos en la primera de ellas iba como acompañante del mayor de aviación del ejército inglés Hereward De Havilland, piloto enviado a tal efecto por la empresa fabricante de los aparatos (6).

Juan Francisco Espinel recuerda que, en cierta ocasión, su abuelo Telesforo contó una anécdota que podría encajar en esta época. Cuando los aviones fueron desempacados, ninguno de los pilotos quería que le asignaran el que portaba el numeral «13». Espinel, poniendo de relieve esa gran confianza en sí mismo que era una de sus señas de identidad y desafiando con su característica sonrisa la superstición de sus compañeros, se hizo cargo del aparato «maldito». Concluyó el relato a sus nietos con cierta ironía: «al final, el último su-

perviviente de todo ese grupo he sido yo». Y lo cierto es que, en su prolongada actividad aeronáutica, Telesforo Espinel jamás tuvo accidentes ni sufrió el menor rasguño. Esto contrastó con una salud que en numerosas ocasiones le mantuvo en jaque, pues padecía de natural una afección de hígado; además, sus pulmones, con el tiempo y su condición de fumador empedernido, también empezarían a limitarle en sus actividades cotidianas.

Cara anterior y posterior de la tarjeta postal con la foto del soldado piloto espinel con su mecánico ante el flamante DH-4 que tenía asignado. El dorso lleva la siguiente inscripción: «A mi madre. Me veréis en postales como esta, que venden en Melilla a dos reales, como a Gallito y a la Fornarina». Álbum de Telesforo Espinel, Archivo Histórico del Ejército del Aire (AHEA)

El 14 de febrero llegó a Melilla el nuevo comandante general, Manuel Fernández Silvestre. Al día siguiente, en la prensa local se daba cuenta de los vuelos de bienvenida ejecutados por la escuadrilla de Zeluán, apareciendo por primera vez identificado el soldado Espinel:

> ➢ Nuestro ilustre Comandante General, señor Fernández Silvestre, estuvo, como dejamos dicho, en el hospital Docker, con objeto de interesarse por el estado de los aviadores heridos, señores Villegas y Perdomo.
>
> ➢ Al saludarle en dicho benéfico establecimiento, el jefe de la escuadrilla de aviación, señor Fernández Mulero (don Pío) y los pilotos, que, tripulando cinco aparatos, habían efectuado vuelos sobre la plaza a la llegada del ilustre caudillo, el general Fernández Silvestre, les felicitó en términos expresivos y afectuosos, agradeciéndoles el valiente saludo que le habían dispensado.
>
> ➢ Elogió a los pilotos aviadores españoles, sobre los cuales -dijo-, no tienen superioridad alguna los de los demás países europeos.
>
> ➢ Los cinco referidos aeroplanos los tripulaban los siguientes pilotos, capitán de Ingenieros, jefe de la escuadrilla don Pío Fernández Mulero; sargento de Ingenieros don Julio González, sargento de Artillería señor Antón, soldado de Intendencia don Telesforo Espinel y cabo de Intendencia don Antonio Gutiérrez».

«Tres de los aparatos eran de Havilland y dos mixtos» (7).

El 6 de marzo se incorporaron a Zeluán dos pilotos, los capitanes Pedro González y Luis Manzaneque. Para el primero de ellos, en realidad, se trataba de un regreso, pues en ese aeródromo se había formado como observador y en él estuvo destinado hasta que en diciembre de 1919 se desplazó a Getafe para hacer el curso de piloto. El 31 de marzo llegó el alférez observador Luis Ruano. El 18 de abril, con motivo de la ceremonia de jura de bandera, cinco DH-4 de la escuadrilla sobrevolaron la plaza de España de la ciudad. Espinel pilotaba uno de los aparatos, llevando de observador al capitán de Ingenieros Julio de Rentería.

Espinel ascendió a cabo en la revista de comisario de mayo de ese año 1920. Fue el mismo mes en el que un soldado llamado Sol Aparicio, al que volveremos a encontrar más adelante, recibió su título de mecánico de Aviación.

Personal de vuelo de la Segunda Escuadrilla de Melilla, hacia mayo de 1920. De pie, de izquierda a derecha: teniente de Regulares de Melilla, capitán de Infantería del Regimiento de África no identificado, capitán piloto Luis Manzaneque Feltrer, capitán piloto Pedro González, general de brigada no identificado, capitán piloto y jefe de escuadrilla Pío Fernández Mulero, capitán de Ingenieros observador Julio de Rentería Fernández de Velasco, capitán observador Manuel Bada Vasallo, cabo piloto Antonio Gutiérrez Lanzas. Sentados, de izquierda a derecha: (X), sargento piloto julio González, cabo piloto Telesforo Espinel, alférez observador Luis Ruano Beltrán, sargento Cándido Carpio, sargento piloto Julio Antón. Álbum de Telesforo Espinel, Archivo Histórico del Ejército del Aire (AHEA)

El 15 de mayo, contando con un eficaz apoyo aéreo, se llevó a cabo la ocupación de Dar Drius, donde se estableció un campamento que debía servir de base para las posiciones del sector izquierdo del frente, dentro del marco general de avance hacia el Rif. El 1 de agosto se incorporó a la escuadrilla el capitán de Infantería, piloto y observador José García Muñoz; durante ese mismo mes se ocuparon las posiciones de Tafersit y Azib de Midar. Las zonas de Beni Ulixek y Beni Said fueron objeto de una intensa campaña desde el aire a base reconocimientos y bombardeos de castigo sobre los zocos y poblados rebeldes. El general Silvestre trazó un plan de avance, sometido a la aprobación del alto comisario el 3 de diciembre, con un ciclo de operaciones dividido en dos fases: la primera tenía como objetivo ocupar Beni Ulixek, y la segunda incluía la ocupación de la posición de Tugunt y posteriormente la de Dar Quebdani y otras posiciones hasta la costa.

El 8 de diciembre, el Ejército tomó posesión de Tugunt y de la parte oriental de Beni Ulixek. Cinco aparatos de la escuadrilla prestaron servicios desde Dar Drius, utilizando como campo de vuelos la próxima llanura de Sepsa, para regresar al final

del día a Zeluán. Fernández Mulero solía llevar de observador en sus vuelos al teniente Ruano. En la edición del día 9 de diciembre apareció en primera página de *El Telegrama del Rif* la crónica diaria que firmaba su director, Cándido Lobera, el cual actuaba como enviado especial de su periódico:

> «Almorzamos en la grata compañía de los aviadores Fernández Mulero, González, Muñoz, Bada, Ruano, Gutiérrez y Espinel, siendo también comensales Gómez Jordana y Fernández de Castro. El capitán Muñoz nos cautivaba con su gracejo y todos los 'Alegres Caballeros del Aire' con interesantes relatos. Esos hombres que a cada paso exponen su vida referían con la mayor naturalidad peripecias de vuelos y aterrizajes, no dando importancia a lo que realmente la tiene, ni valor a los eminentes servicios que prestan. De sobremesa, recibió orden el jefe de escuadrilla de enviar a Zeluán un aparato para recoger planos que interesaban al comandante general. Estaba en turno el piloto Gutiérrez y seguidamente se elevó, tras hábil maniobra.

Con ese motivo, se habló de las dificultades del aterrizaje en días como el de ayer, que obliga a los pilotos a ejecutarlo con extraordinaria precisión; y conversando animadamente, esperábamos el regreso del experto piloto, al que dos veces durante la mañana vimos tomar tierra.

Cuando se hallaba a pequeña altura, para hacerlo tercera vez, llevando como observador al cabo Germán Ferreras, vimos a Fernández Mulero avanzar un poco nervioso, sin que lográsemos percibir las palabras que articulaba. Un instante después, las hélices del aparato arrollaban el hilo del teléfono, y parado el motor, caía a tierra con mucha violencia. Fernández Mulero, los demás aviadores y espectadores corremos hacia el lugar de la caída, mientras el primero grita: 'No, no creo se hayan matado'.

Por desgracia, el accidente había sido fatal para el observador. El piloto Gutiérrez fue más afortunado: solo sufrió magullamiento y las consiguientes erosiones.

Un grito de dolor salió de todos los pechos y las lágrimas rodaron por las mejillas de los jefes y compañeros del malogrado cabo. Su inanimado cuerpo fue conducido al hospital de sangre y con las debidas precauciones se trasladó también al piloto Gutiérrez.

En las últimas horas de la tarde regresamos a Melilla trayendo dos impresiones antagónicas: la muy triste del accidente y la feliz que supone la pacífica ocupación de Beni Said. El eterno contraste de la vida».

El 29 de diciembre de 1920 se incorporó a la 2.ª Escuadrilla el teniente Martínez Vivanco, en calidad de observador en prácticas. Sol Aparicio sería pasaportado para incorporarse a la 2.ª Escuadrilla a comienzos de enero de 1921. Según él mismo refiere en sus memorias, «en aquellos tiempos, en que todavía no había el Cuerpo de Mecánicos que suministrara los jefes de mecánicos de escuadrilla, los mecánicos de los jefes de las escuadrillas asumíamos las funciones de jefe de mecánicos. A mí se me asignó el avión del jefe de la escuadrilla y también el avión que se tenía de reserva». «Los servicios de reconocimiento, bombardeo y fotográfico se realizaban diariamente. Estos se solían efectuar con los oficiales observadores, pero, en caso necesario, a nosotros los mecánicos se nos obligaba a volar para efectuar los servicios de bombardeo» (8).

En los exámenes de marzo de 1921, Espinel fue declarado apto para el ascenso a sargento, promoción que se dio a conocer el 18 de junio siguiente, con antigüedad de 1.º de julio próximo (9). Precisamente ese día 18 tuvo lugar en Zeluán un trágico suceso del que Aparicio ofreció su versión:

> «Para reforzar el personal de vuelo, se incorporó a nuestra escuadrilla un teniente piloto de Infantería, procedente de la Escuela de Transformación de Alcalá de Henares. El día 18 de junio de 1921, o sea un mes antes de los tristes acontecimientos que traerían consigo la destrucción total de la zona de la Comandancia de Melilla, dicho teniente me ordenó, después de haberle preparado el avión, que lo acompañara en su primer vuelo. Le contesté: "el avión está correctamente preparado y ofrece toda la seguridad, pero yo no vuelo con usted". La negativa me valió un inmediato arresto. Enterado uno de los compañeros del grupo de voluntarios que salimos de Cuatro Vientos, De Cabo, me pidió que le dejara volar en su lugar; me negué mientras le decía: "debes comprender que si yo no quiero volar con él, no es por razones caprichosas, y tampoco quiero que tú vueles. Le voy a poner el saco terrero

Aerodrómo de Zeluán, 1920. De izquierda a derecha, Antonio Gutiérrez Lanzas, Manuel Bada, comandante no identificado, Espinel, Julio González y Luis Ruano. La guerrera de Ruano delata su unidad de procedencia, el Regimiento de África n.º 68. El aparato en primer plano es uno de los biplanos denominados Mixtos, podría tratarse de un Barrón W. Ciertos detalles que se aprecian en la imagen parecen indicar que esta foto y la anterior fueron tomadas el mismo día y en el mismo lugar. Álbum de Telesforo Espinel, Archivo Histórico del Ejército del Aire (AHEA)

como contrapeso, en mi lugar". Cuando volvía con el 'lastre', encontré montado y atado en el asiento del bombardero al soldado De Cabo. Insistí en que debía bajarse, cuando apareció mi amigo el cabo piloto Espinel, quien influyó para que lo dejara volar. Despegó el avión y dio una vuelta por encima del aeródromo en viraje cerrado y, sin haber conseguido la velocidad necesaria para tal maniobra, entró en barrena, estrellándose en el mismo campo los dos. Como el teniente piloto ya había dado conocimiento de mi negativa de volar con él, antes del funesto vuelo, el teniente observador, Montal, me comunicó que el trágico accidente me había salvado del arresto. Incluso el jefe de la escuadrilla me felicitó por mi previsión» (10).

En los registros de abril de ese mismo año había anotados tres vuelos suyos. Dos eran reconocimientos fotográficos; el primero de ellos el día 9 con Merino, y el segundo el 23 con el teniente de navío Emilio Cadarso; además, efectuó un vuelo de aeródromo el día 27, con un mecánico no identificado. Del mes de mayo existe un documento con los movimientos de la primera quincena: el día 2 salió con intención de realizar un reconocimiento fotográfico con el teniente Vivanco sobre Ain-Zorak, pero el servicio no se pudo completar por «malas condiciones atmosféricas»; el día 4, un vuelo de adiestramiento con el comandante Barrón; el día 6 un vuelo de aeródromo con Merino, otro con el comandante Barrón y un tercero de aeródromo con un mecánico; finalmente, el día 7, tres vuelos de aeródromo con mecánico en el nuevo campo de Nador.

El comandante general de Melilla, general Fernández Silvestre y el alto comisario, general Berenguer, en el nuevo aeródromo de Nador, 6 de abril de 1921. Identificables en la imagen son Luis Montalt (a la derecha de Silvestre) y Ramón Merino (primero por la derecha de los que están sentados). Los de Havilland de los extremos son el M-MHAL (aparato de Espinel en varios vuelos) y el M-MHAI. Por la prensa local de Melilla se sabe que, en la visita de abril de 1921 a la zona oriental de Berenguer, este iba acompañado por su jefe de Estado Mayor coronel Gómez Jordana, ayudantes comandantes Sánchez Delgado y Lope, el intérprete Cerdeira, comandante de Estado Mayor Baigorri y el coronel de Caballería Sarabia, su antiguo ayudante. A Silvestre le acompañaban su jefe de Estado Mayor Sánchez Monge, su ayudante el teniente coronel Manera y el jefe de la sección de campaña, teniente coronel Dávila

En el diario de operaciones de la escuadrilla de Zeluán (11) constan dos vuelos de Espinel el 9 de junio de 1921, uno durante la mañana, a los mandos del DH4 HAL y con Bada de observador, en compañía de otros dos aviones, con la misión de bombardear los poblados de Tizzi Yub, Abarrán e Ikdi, y posterior reconocimiento fotográfico del Zoco Sebt de Ain-Amar. Por la tarde, y en compañía de otro aparato, con el teniente Ramón Merino de observador, regresó de nuevo para bombardear los poblados de Tizzi Yub y Abarrán.

Restos del Havilland M-MHAI; muy probablemente se trata del accidente que costó la vida al teniente Ramón Ostáriz y al soldado De Cabo el 18 de junio de 1921. Álbum de Telesforo Espinel, Archivo Histórico del Ejército del Aire (AHEA)

El Desastre de Annual y la Escuadrilla de Zeluán

Durante las fechas del Desastre de Annual, Telesforo Espinel se hallaba de permiso en la Península. Según el relato de Sol Aparicio:

> «El 20 de julio del fatídico año de 1921, después de haber volado nuestra escuadrilla por el frente de guerra, observamos que las tropas se movían en completo desorden en los alrededores de Annual. Al día siguiente, volamos por última vez, y ya nos dimos cuenta exacta de la completa retirada desordenada de aquel frente. Al aterrizar, los pilotos ocultaron aquel desastre. Como el jefe de la escuadrilla se encontraba ausente asistiendo a una corrida de toros en Málaga, el jefe accidental, capitán Bada, persona afable que carecía de espíritu militar, no tomó la decisión de evacuar inmediatamente todos los aviones, personal e impedimentos al aeródromo del hipódromo de Melilla» (12).

No obstante, esta versión de Aparicio no concuerda con el oficio que el jefe del Grupo de Escuadrillas, comandante Aymat, dirigió al comandante general de Melilla a petición de este, fechado el 15 de agosto de 1921, en el cual se daba cuenta del personal que se encontraba en el aeródromo en la mañana del que al parecer fue el último día de actividad de la escuadrilla, y que se fija en el 22 de julio. Y para añadir confusión al asunto, en el pormenorizado relato de los hechos que se recoge en la instrucción de la causa por negligencia que posteriormente se instruiría contra Fernández Mulero, se presenta el día 23 como fecha postrera en la que los aviones de Zeluán pudieron operar (13).

Tras la caída de Zeluán, no se registró actividad aérea alguna en la zona hasta la llegada a los altos de Rostrogordo, en la tarde del domingo 24 de julio, del avión Bristol M-AAFA procedente de Madrid, pilotado por su propietario el mayor Havilland, y con el exmilitar, piloto aviador y ahora periodista, José Espinosa de pasajero, comisionados ambos por el diario *El Liberal* para informar sobre los sucesos en el área oriental del Protectorado. En la mañana del lunes 25 ambos regresaron con el Bristol a Madrid. El envío inmediato de aeroplanos a Melilla presentaba dificultades por la falta de campos de aterrizaje adecuados, siendo Rostrogordo y el hipódromo las únicas y muy limitadas opciones. En la mañana del 29 de julio tomó tierra en el hipódromo el mismo Bristol que había utilizado el mayor Havilland días atrás, pero esta vez pilotado por Manzaneque con Carrillo de observador. Otro aparato, con Moreno Abella a los mandos y Bada de observador, aterrizó en Rostrogordo. De inmediato, los dos aviones comenzaron a realizar misiones de observación y a abastecer la posición de Monte Arruit. Según consta en su hoja de servicios, Bada regresó el día 30 a Cuatro Vientos por vía marítima y ferrocarril.

La presencia de Espinel en Melilla durante el desastre

No han podido determinarse las fechas durante las cuales Espinel estuvo ausente de Melilla. En alguna ocasión comentó a su familia vuelos de abastecimiento a las fuerzas sitiadas en Monte Arruit, y en su expediente consta su servicio como piloto en 1921 bajo el mando del capitán Sáenz de Buruaga, en aviones De Havilland con motor Napier. No obstante, en los diarios de operaciones de la escuadrilla expedicionaria correspondientes a agosto de ese año su nombre no figura en los servicios que se realizaron.

Lo que es indudable es que el 1 de agosto Espinel ya se encontraba de regreso en África y prestando servicios en el aeródromo provisional que se estaba instalando en el barrio del Hipódromo. El día 2, su imagen fue nada menos que portada del diario *ABC* de Madrid, en una fotografía del reportero gráfico José Zegrí, en la que aparecía sentado en el puesto del piloto del Bristol M-AAFA vistiendo un uniforme de diario con gorra de plato. También figuran los capitanes Manzaneque y Carrillo, equipados con atuendos más apropiados para el vuelo, y un soldado no identificado portando un bulto que parece estar dispuesto a entregar a los anteriores (14).

Una de las pocas imágenes, si no la única, que existe del campamento de Annual tras su abandono por las tropas españolas en retirada. Álbum de Telesforo Espinel, Archivo Histórico del Ejército del Aire (AHEA)

La reconstrucción de la cobertura aérea

A primeras horas de la mañana del martes 2 de agosto, llegaron al campo provisional junto a la hípica varios aparatos Havilland de las escuadrillas de Tetuán y Larache con el comandante Aymat, jefe de las escuadrillas de Marruecos, y el capitán Sáenz de Buruaga, jefe de la de Tetuán. A bordo del H15 viajaban Buruaga y Aymat; en el H16 el teniente de Caballería Hidalgo de Quintana y el teniente de Ingenieros González Gil; el H20 lo ocupaban el sargento de Caballería Luis Iglesias y el teniente de Caballería Alonso Valdés; el H19 el sargento de Artillería Carpio y el teniente de Artillería Bellod; y finalmente el H14 con el teniente de Ingenieros Mateo y el teniente de Caballería Camacho Jáudenes.

Se sabe que el 29 de julio había llegado el teniente de Infantería Eusebio Paredes para prestar servicios en la escuadrilla, y que el capitán Joaquín González Gallarza tomó tierra a bordo de un Avro en Melilla el día 1. Al día siguiente, 2 de agosto (15), Fernández Mulero salió de observador en un vuelo con Manzaneque. La escuadrilla entró en acción al día siguiente a su llegada en medio de un fuerte vendaval. Se integraron en ella, agregados como observadores, el teniente de navío Cadarso, el capitán Muñoz y el teniente Merino. Posteriormente se incorporaría más personal.

Las reducidas dimensiones del aeródromo provisional de Melilla hacían que las maniobras de los aparatos revistiesen un alto grado de peligrosidad. En la tarde del día 8, el biplano del teniente Hidalgo, que llevaba como observador al teniente González Gil, embistió durante la toma de tierra a un coche de caballos, matando al animal. El cochero y su acompañante resultaron heridos de gravedad, y aunque a los aviadores no les pasó nada, el aparato quedó destrozado por el impacto (16).

Posteriormente al desastre, la primera referencia con el nombre de Espinel ha sido localizada en la prensa escrita, cuando se da cuenta de la llegada a Nador, en la tarde del día 27 de octubre, de dos aparatos Havilland procedentes de Granada, pilotados por los sargentos Espinel y Carpio, que llevaban como observadores al comandante Dávila y al teniente Bellod respectivamente (17).

Las anécdotas que Telesforo Espinel relataba en el seno familiar no siempre eran divertidas; una con tintes macabros tuvo que ver precisamente con aquellos aciagos días cuando, aseguraba, le llegaron a dar por muerto. Durante la investigación sobre su figura surgió un dato, expuesto a continuación, que bien podría guardar relación con este asunto.

Una de las crónicas de la reconquista del terreno perdido durante el desastre que se publicaron en *El Telegrama del Rif,* concretamente la del sábado 15 de octubre de 1921, se hizo eco de la entrada de las tropas en el poblado y la Alcazaba de Zeluán, así como en las ruinas del aeródromo. Men-

Por Orden de 10 de febrero de 1920, al soldado Telesforo Espinel se le concedió la Cruz del Mérito Militar, con distintivo rojo, por los méritos contraídos en las operaciones de 1919, que acreditaban su valor en combate. También recibió la Medalla de África, y luciendo ambas aparece en esta excelente foto de estudio de 1920, ya con el empleo de cabo de Intendencia. Álbum de Telesforo Espinel, Archivo Histórico del Ejército del Aire (AHEA)

cionando en titulares el hallazgo de «unas cuantas reliquias de las víctimas», detallaba una relación de cartas y documentos encontrados en el «Cementerio de los mártires», que «habremos de entregar a las familias que los reclamen para su conservación». Entre ellos figura una «carta de Esperanza y Marina (de Villagarcía) a Telesforo». Si esta información llegó de forma equivocada hasta sus padres, se entendería el estupor que ocasionó hasta que pudo ser desmentida. Máxime cuando está demostrado que Espinel se hallaba prestando servicio en Melilla al poco de producirse la debacle.

El día 14 de octubre, se incorporó a Melilla la escuadrilla del capitán Luis Moreno Abella, dando fin al periodo en el que la escuadrilla de Buruaga llevó en solitario el peso del apoyo aéreo. Por entonces se estaba trabajando a marchas forzadas para trasladar el aeródromo provisional de la Hípica al campamento de Nador.

Tras el desastre de Annual, se promovieron numerosas medidas populares para reforzar la precaria situación de nuestras tropas en Melilla. Una de las iniciativas más célebres fue concebida por un oficial de la Guardia Civil; apareció publicada en la página 11 de la edición de *ABC* del jueves 4 de agosto de 1921:

Murcia 3, 11 mañana. El capitán de la Benemérita Sr. Martínez Vivar ha propuesto que, para auxilio del Ejército de África, y como estímulo patriótico, cada provincia española regale en plazo inmediato un aeroplano. Cada aparato ostentará el nombre de la provincia donante, y al efectuar su primer viaje a Marruecos, irá cargado de obsequios para los soldados naturales de la respectiva provincia.

Murcia aspira a ser la primera que lleve a la práctica esta generosa idea.

Espinel era uno de los pilotos que se encargaba de trasladar por aire el preciado material, tan generosamente donado. Pero uno de los traslados fue especialmente complicado: sobre el Estrecho, le sorprendió una densa niebla, y la brújula se le averió. Fueron momentos de completa desorientación, no sabiendo qué rumbo llevaba, ni tampoco la posición exacta del sol. Tras un rato de angustia, se topó con un claro y picó hacia él; de inmediato buscó un lugar adecuado para tomar tierra y se posó sobre un campo de labranza. Bajó del aparato y divisó a un campesino, al que preguntó qué lugar era aquel. Resultó que había aterrizado a unos cinco kilómetros de Orán.

La mecánica y la enseñanza

En los exámenes verificados el 28 de febrero de 1922, Espinel fue declarado apto para el ascenso a suboficial, y en mayo de ese año fue ascendido a suboficial de complemento de Intendencia (18). Hombre templado, inteligente, seguro de sí mismo, comunicativo y con buen don de gentes; todas estas cualidades ya le señalaban como adecuado candidato para la delicada y fundamental labor de la docencia. Fue destinado como agregado a la Escuela de Transformación de Cuatro Vientos, en funciones de ayudante de profesor, bajo el mando del capitán Luis Moreno Abella, marqués de Borja, con quien había coincidido pocos meses atrás en Melilla como hemos visto. Sabemos que su partió de Melilla para incorporarse a su nuevo destino hacia el 5 de noviembre de 1921, según se informó en la página 7 del diario madrileño *El Sol* de fecha 06.11.1921. Es muy probable que durante esta etapa fuese instructor de los alumnos de la segunda promoción de pilotos de tropa, que previamente habían realizado el curso de piloto elemental en el aeródromo de Gamonal (Burgos). Entre ellos figuraba José María Ansaldo (19), con quien forjó una sólida amistad que sería decisiva para Espinel en tiempos de penuria tras la guerra civil.

En diciembre de este mismo año parece ser que se rectificó una orden firmada el 16 de mayo anterior, en el sentido de otorgarle el empleo de Suboficial del Ejército activo, en vez de Complemento (20).

Telesforo Espinel, José Canudas y Ernesto Navarro en la Alhambra de Granada, mayo de 1922. Espinel acababa de ser ascendido a suboficial de Complemento y Navarro se encontraba en el aeródromo de Granada. Álbum de Telesforo Espinel, Archivo Histórico del Ejército del Aire (AHEA)

En 1923, Espinel estuvo agregado a la escuela de pilotos de Burgos (21), ejerciendo como encargado de taller y profesor de vuelo, bajo el mando del capitán observador de aeroplano Manuel Loma Arce. De la alta calidad de su enseñanza fue especial beneficiaria la promoción de pilotos de tropa cuyo nombramiento para asistir al curso se había producido por orden de 16 de mayo de ese año (D.O. n.º 107 de 17 de mayo de 1923). Entre ellos destacaron José Salvo Safont, Dámaso Álvarez Monteagudo o José María Gómez del Barco, este posteriormente condecorado con la Cruz Laureada de San Fernando.

En abril del siguiente año 1924, Espinel regresó a la Escuela de Transformación de Cuatro Vientos, de nuevo, como profesor de vuelo en aparatos de Havilland con motor Hispano de 300 CV, a las órdenes del capitán del Cuerpo de Intervención y piloto Luis Martínez Delgado (22).

Espinel, con mono de vuelo de invierno, probablemente en Gamonal durante el invierno de 1923-24; quizá el otro aviador con mono es Manuel Loma Arce, director de la escuela. El avión es un de Havilland DH-9A con motor Napier. Álbum de Telesforo Espinel, Archivo Histórico del Ejército del Aire (AHEA)

La excelencia profesional: los años en La Torrecica

En julio del año 1923 el Rey Alfonso XIII había autorizado al Ministerio de la Guerra para que, sin las formalidades de subasta, y previo concurso, se contratase con empresas particulares la enseñanza de pilotos militares, con sujeción a unas bases acordadas. Así, el Ministerio celebró el concurso y dicho servicio fue adjudicado a la Compañía Española de Aviación (CEA), que aceptó un campo donado por Albacete al Ramo de Guerra. Denominado como La Torrecica, en él instaló la escuela de pilotos aviadores, que

empezaría sus clases el 19 de febrero de 1924. La CEA, sociedad recién fundada con un capital de un millón de pesetas, se comprometía a formar, como mínimo, cuarenta pilotos al año. La CEA estaba presidida por el banquero Alfredo Bauer, y dirigida por Antonio Marín Hervás. Contaba además con el apoyo económico y técnico de la Compagnie Aérienne Française.

El proceso de organización y puesta en funcionamiento de la escuela fue supervisado por el servicio de Aviación, de acuerdo con lo especificado en las bases del concurso. El plazo establecido para su activación era de tres meses a contar desde la fecha de adjudicación, debiendo tener para entonces al personal y al material instalado al menos de forma provisional. A los seis meses de dicha adjudicación, todos los servicios debían estar completos y plenamente operativos.

El cuadro de profesores podía ser extranjero durante los dos primeros años, pero para los sucesivos, era condición indispensable que, al menos sus tres cuartas partes, fuese español. Asimismo, pasados los dos primeros años, el material adquirido para la escuela debía ser de fabricación española, siempre que la industria nacional estuviese en condiciones de suministrarlo.

El cargo de inspector de la escuela estaba recogido en el pliego de condiciones técnicas incluido en la circular del concurso. Podían ejercerlo uno o varios jefes u oficiales designados por la Aviación Militar, con la misión de «visitar las instalaciones, presenciar los vuelos y examinar los libros de registro de estos, cuantas veces lo juzguen necesario». El primer elegido para desempeñar estas funciones fue el capitán Juan Bono Boix.

Cualquier tipo de relación que la Aviación Militar estableciese con la entidad concesionaria se canalizaba a través de la figura del director, gerente o representante de la escuela. La plantilla primigenia de la escuela reflejaba bien la asociación existente entre las empresas española y francesa: de la dirección de los aspectos técnicos se hizo cargo Henri Balleyguier (23), mientras que para asegurar una relación fluida y de buen entendimiento con la Administración, la CEA nombró como primer director de la escuela al capitán de Infantería y piloto Jacobo de Armijo. Los profesores de vuelo eran ambos galos, Georges Mauger y D. A. Boujassy, mientras que las clases teóricas las impartían el propio Armijo y Juan Antonio Alfaro, catedrático del Instituto de Albacete, especializado en materia de motores.

La empresa gala aportó por otra parte un grupo de mecánicos y también los primeros aviones, en número de seis, los cuales eran del tipo Dorand AR. Se trataba de un biplano francés diseñado en un principio como aparato de reconocimiento y que había entrado en servicio en 1917.

Espinel vistiendo el uniforme de diario, con la sardineta de suboficial apenas visible en su bocamanga izquierda. Álbum de Telesforo Espinel, Archivo Histórico del Ejército del Aire (AHEA)

Los primeros meses no estuvieron exentos de trágicos sucesos. Antes de que llegase el verano de ese año, ya habían ocurrido tres accidentes graves, que se saldaron con el fallecimiento de un instructor y dos alumnos. Los Dorand AR utilizados por la escuela presentaban muchas limitaciones, y se hizo evidente que debían ser sustituidos cuanto antes.

La inauguración oficial de la escuela de Albacete tuvo lugar el 17 de mayo, en una solemne ceremonia que contó con la presencia de autoridades civiles y militares, entre las que se contaban el director de Aeronáutica, general Soriano, y el inspector de Instrucción, teniente coronel Kindelán.

El nuevo material de vuelo que complementaría y acabaría sustituyendo al Dorand era el biplano Avro 504, un eficaz biplaza de fabricación británica.

El 20 de mayo de ese año 1924, el capitán Armijo cesó en su puesto y fue sucedido en sus funciones por el capitán Juan Bono Boix, el cual desde febrero de ese año ya venía ejerciendo como inspector de la escuela, como hemos visto.

El cuadro de profesores se fue robusteciendo con la llegada de cualificados adiestradores españoles procedentes del Servicio de Aviación Militar. Telesforo Espinel fue uno de los primeros, pues reunía sobradamente méritos y aptitud para dicho trabajo: a mediados de julio se dispuso que quedase afecto al Servicio de Aviación en la Escuela Civil de Aviación de Albacete, continuando en su situación de supernumerario en el cuerpo de procedencia. En ese momento se hallaba disfrutando de su permiso de verano en Villagarcía de Campos, incorporándose a su término a Cuatro Vientos el 28 de agosto, e inmediatamente se despidió para dirigirse a Albacete (24).

Al equipo de profesores españoles de cuya impronta y buen oficio se benefició la escuela solo cabe calificarlo como de primera categoría: baste citar que de él formaron parte aviadores de la talla de Ismael Warleta, Alejandro Gómez Spencer, Vsebolod Marchenko, y Maximiliano Pardo. Sabiamente coordinados todos ellos por el director de la escuela y jefe de los pilotos, el capitán Juan Bono Boix, verdadera alma de ese centro durante los casi ocho años que consagró a la enseñanza de futuros aviadores.

En el número 17 de la revista *Ícaro* de mayo de 1929, se publicó un artículo con motivo de la inauguración del aeródromo y escuela de pilotos de Albacete:

> - Se dedica a la instrucción de alumnos desde el año 1924, habiendo instruido hasta la fecha 220 alumnos pilotos, con un número de horas de vuelo de 6.630.
>
> - El profesorado de la escuela está constituido por aviadores españoles de reconocida competencia, siendo su director el capitán piloto de Aviación Militar D. Juan Bono-Boix, y figurando en el profesorado los pilotos D. Telesforo Espinel, D. Uswold Marchenco y D. Maximiliano Gómez Pardo, como profesor de vuelos. Las enseñanzas teóricas están a cargo del capitán de Artillería, piloto aviador, D. Ismael Warleta, secundado por el profesor D. Juan Antonio Alfaro.

Complementan a todo este personal el necesario de mecánicos para el entretenimiento del material volante, así como el correspondiente a talleres para reparación del mismo. En la actualidad, la compañía cuenta para sus enseñanzas con 30 aparatos. Completan el material camiones de transporte, una ambulancia sanitaria y un parque de incendios. La escuela está situada en Albacete, habiéndose elegido este punto por sus condiciones orográficas (gran planicie de la Mancha); sus condiciones climatológicas, que permiten realizar vuelos en casi todos los días del año, y sus condiciones de vida tranquila, muy apropiada para las enseñanzas de esta clase».

Según quedó registrado en el primer cuaderno de vuelos del alumno Carlos de Haya en la escuela de Albacete, al menos sus diez primeras prácticas, en las que figuraba como pasajero, lo fueron con Espinel de piloto instructor. Incluyeron tomas y despegues, seis caídas del ala y dos pérdidas, en un total de dos horas y dieciocho minutos de adiestramiento en el aire. Haya, que llegó a convertirse en pocos años en una de las grandes figuras de la aviación, guardó siempre por Espinel un especial afecto. En su álbum de fotos personal quedó recogida esta imagen de los años treinta, con una escueta anotación de su puño y letra: «Mi maestro». (Archivo familia Haya)

Con este nuevo destino, la vida profesional de Espinel daba un giro para colocarle en un puesto en el que iba a desarrollar una labor infatigable, silenciosa, metódica, y de una importancia capital. Sus dotes contribuyeron a hacer posible la formación de varias promociones de pilotos, en las que se contaron no pocos de los aviadores más capacitados y relevantes de la aviación española, como Joaquín García-Morato, Carlos Martínez Vara de Rey, José Pazó Montes, Isidoro López de Haro, Juan Díaz Criado, Pedro Tauler Pastor, Francisco Fernández González-Longoria, Julián Rubio López o Luis Llorente Solá. Ocupando el puesto de honor se hallaba un personaje que iba a convertirse en el piloto militar español más completo de la época, procedente como él del Cuerpo de Intendencia del Ejército: Carlos de Haya, quien siempre le veneró como el más querido de sus profesores, refiriéndose a él con gran cariño y respeto como «mi maestro». Todo un símbolo del recuerdo y aprecio que Espinel dejó en aquel extraordinario e inolvidable aviador bilbaíno, figura inmortal de la aeronáutica no solo española, sino mundial (25).

De aquellos tiempos en La Torrecica, su hijo José Luis rememora una de las muchas anécdotas que su padre, ya de mayor, solía contar a sus nietos con grandes dosis de humor e ironía. Telesforo Espinel vivía en el Gran Hotel de Albacete. En una ocasión, cuando él y otros compañeros subían en el ascensor a sus habitaciones, los cables fallaron y la cabina se precipitó hasta la planta baja con sus ocupantes. A Dios gracias, no hubo consecuencias fatales y el percance se saldó con algunas contusiones y magulladuras. Pero el estruendo alarmó a las personas que se encontraban en el recibidor del hotel, y para calmarlas el director intentó quitar hierro al asunto: «no se preocupen ustedes, que son aviadores…».

Trabajos de fotografía aérea

La escuela no solo tenía como objetivo la formación de pilotos militares. También admitía al personal civil que quisiera hacerse piloto, previo pago de diez mil pesetas, cantidad que cubría todos los gastos, incluidos los derivados de un posible accidente. Asimismo, era propósito de la escuela hacer viajes con pasajeros, denominados «bautismo del aire», y para fotografía aérea con arreglo a unas tarifas que aún estaban pendientes de fijar.

Espinel quiso compaginar sus funciones como profesor con otra disciplina que su inagotable curiosidad le impulsaba a investigar: la fotografía aérea, precisamente uno de

La fotografía aérea fue otra de las pasiones profesionales de Espinel, alcanzando un notable dominio en su ejecución. Entre las incontables imágenes que tomó no podía faltar una de su villa natal, Villagarcía de Campos (Valladolid). Álbum de Telesforo Espinel, Archivo Histórico del Ejército del Aire (AHEA)

los campos de actuación previstos por la compañía en la que ahora prestaba sus servicios. La Compañía Española de Aviación (CEA) le proporcionó el material fotográfico y él se encargó de buscar el apoyo de la Aviación Militar para contar con un avión específico para la tarea.

El general jefe de la Sección de Aeronáutica, en escrito de fecha 7 de enero de 1925, dirigido al coronel jefe de los Servicios Técnicos de Aviación, se expresaba en estos términos en relación con la solicitud realizada por Espinel:

> «Accediendo a lo solicitado por el suboficial en situación B) al servicio de la Compañía Española de Aviación, de que se le facilite una avión de guerra en el que a la par que practique algún vuelo para no perder su entrenamiento en esta clase de aviones, pueda en él hacer ensayo de un aparato fotográfico de la compañía a cuyo servicio está, se servirá poner a su disposición un avión Bristol tipo A.M. que considera el más a propósito para dicho ensayo para que pueda volar en él de 4 a 6 horas en un plazo de 15 días, siempre que las necesidades del servicio lo permitan».

Cierre de la CEA

En diciembre de ese año 1925, Telesforo Espinel recibió la licencia para contraer matrimonio con la señorita Rosario López Burgos. El matrimonio tendría un hijo, José Luis, y una hija, María Loreto. En su expediente consta una comunicación de fecha 2 de agosto de 1927 realizada por el jefe de la Oficina de Mando, comandante Ángel Pastor Velasco, en la que se le informaba de que, a fin de poder ser clasificado en la Escala del Aire, se iba a celebrar un curso de ametralladores bombarderos para suboficiales pilotos que iba a tener lugar en los Alcázares en enero y febrero de 1928, y que él había sido uno de los designados para asistir. No obstante, debía comunicar su decisión al respecto, pues el curso era voluntario. Figura también en su expediente un escrito de la Jefatura Superior de fecha 3 de enero de 1928, en el que se ordena al jefe de Aviación en Cuatro Vientos que se solicite pasaporte a favor de Espinel con destino a los Alcázares, lo que sugiere que sí hizo el curso.

Con fecha 19 de noviembre de ese año, firmó en Albacete un escrito en el que hacía constar que «desea seguir perteneciendo al Servicio de Aviación Militar, dejando de pertenecer a su Cuerpo».

Promoción de pilotos de tropa en Albacete, 1926. En pie, de izquierda a derecha: sargento de Infantería (puede ser Ildefonso Naranjo Chamizo, Rafael Rivas Miralles, o José María Rodríguez Santander), soldado de Ingenieros (puede ser Felipe Galán Sánchez ó Antonio Peñafiel Calahorra, probablemente este último, del cual hay datos en diarios oficiales de los años 40), obrero filiado de Artillería Valentín Fernández Sosa, Espinel, sargento de Intendencia Fructuoso Salvoch Gárate (último miembro conocido del Cuerpo de Intendencia en formar parte del personal de vuelo del Servicio de Aviación), sargento de Infantería (Naranjo, Rivas ó Rodríguez Santander), sargento de Infantería (Naranjo, Rivas ó Rodríguez Santander). Sentados, de izquierda a derecha: cabo de Ingenieros Jesús Fernández Tudela, sargento de Artillería José Correa Guerrero, sargento de Ingenieros Pedro de Blas Díez, y soldado de Artillería Emilio Iglesias Bernal. Biblioteca digital de Castilla-La Mancha

En 1929 la escuela de Albacete, que ya venía formando también a pilotos de tropa a raíz del cierre de la escuela de Carabanchel a finales de 1926, incluyó entre sus tareas los cursos de trasformación, utilizando para ello aparatos Bristol F.2B. El 27 de abril de este año se inauguró el aeródromo y la escuela de pilotos aviadores de la CEA, con asistencia del presidente, gerente y consejeros de la Compañía, y autoridades de aeronáutica militar y naval, y autoridades civiles. Presentes estuvieron también el director Juan Bono y los profesores de la escuela, Ismael Warleta, capitán de Artillería; Juan Antonio Alfaro, Wsebolod Marchenko, Telesforo Espinel y Maximiliano Pardo (26).

Promoción n.º 28 de oficiales pilotos, Albacete. Espinel aparece de pie a la derecha, junto al director de la escuela, Juan Bono Boix. Su alumno y futuro jefe en el Servicio de Fotogrametría Aérea del Catastro, José Pazó, es el primero por la izquierda. De los que están sentados, el primero por la izquierda es Ángel Chamorro; el quinto, tocado con gorro de vuelo blanco y gafas, es José Sanchís Álvarez de Quindós, y el séptimo, con bufanda, Ricardo Guerrero López.

En noviembre de 1929, a Espinel le fue enviada una circular comunicándole que había varios destinos en empresas civiles, por si tuviese a bien solicitarlos. Cuando la CEA encargó a Ismael Warleta la construcción de un banco para entrenamiento en tierra de vuelo sin visibilidad, contó con la ayuda de Espinel y del jefe de mecánicos Marcel Schaeffer, lo que dio origen al banco W.E.S., produciéndose a petición de la Aviación Militar una pequeña serie de este antepasado de los actuales simuladores. Espinel permanecería en la CEA hasta su cierre a mediados de 1932.

Con motivo de un desplazamiento de Espinel desde Albacete hasta el aeródromo de Almería, la revista *Motoavión*, en las páginas 27 y 28 de su número 57, de 25 de agosto de 1930, publicó la siguiente entrevista:

A MODO DE INTERVIÚ

En el amplio *hall* del Hotel Simón encuentro bien pronto al piloto aviador Sr. Espinel. Nadie nos presenta; me acerco a él y, tras breves palabras, estrecho la mano que me tiende cordialmente.

—Deseo—le digo—me comunicara sus impresiones sobre el Aeródromo y Real Aero Club local

para la revista *Motoavión* y al mismo tiempo le ofrezco el último número de la citada revista.

—Excelente es—me dice el Sr. Espinel—. En Albacete se lee mucho; está avalorada por prestigiosas

firmas y esto hace que su lectura sea amena e instructiva.

Le agradezco, en nombre de *Motoavión*, las alabanzas que de la revista ha hecho, y amablemente se presta a complacerme.

—Aunque—me dice—ha de ser cosa breve, pues ha de marchar en seguida al Aeródromo.

—Aceptado—le digo.

Y comienzo el interrogatorio:

—¿……?

—La Compañía Española de Aviación, de la que soy profesor en la escuela de pilotos de Albacete, de acuerdo con el Consejo Superior de Aeronáutica y según convenio hecho con el Real Aero Club local, me designó para que viniera a dar un cursillo y bautismos de aire a los socios del Aero Club y fomentar con ello las aficiones aeronáuticas. Estaré durante un mes y después volveré a incorporarme a la escuela de Albacete.

—¿……?

— El Aeródromo actual está en muy buenas condiciones, y es de esperar que una vez terminado resulte magnifico. La Junta del Aeropuerto y la del Real Aero Club la he encontrado muy dispuesta a hacer cuantas indicaciones se encaminan a la mejor orientación del Aeródromo, dándome toda clase de facilidades; además trabajan con mucho entusiasmo para dotar a Almería de un gran aeropuerto, que puede ser de mucho provecho para la ciudad.

—¿……?

Espinel con Ernesto Navarro, por entonces uno de los mejores pilotos civiles de España, ante un aparato Latécoère, y en compañía de un grupo de señoras. Álbum de Telesforo Espinel, Archivo Histórico del Ejército del Aire (AHEA, Villaviciosa de Odón)

— El Real Aero local está constituido por numerosos socios, entre los que hay elementos muy valiosos que trabajan con mucho entusiasmo por el engrandecimiento del Club; teniendo en cuenta que este Club es muy reciente, creo que en breve tiempo podrá parangonarse con otros de España. Además, tiene el propósito de establecer una escuela de pilotaje y esto ha de proporcionar al Club una vida muy próspera.

—¿……?

—Sí. He hecho aquí muchos bautismos de aire a personas de ambos sexos, quedando maravillado de la decisión de las señoritas almerienses e incluso de señoras de avanzada edad, que han quedado admiradas de las sensaciones experimentadas, así como de los bellos paisajes vistos.

—¿……?

—No puedo decir nada de los alumnos, porque es prematuro aventurar juicio alguno sobre ellos ya que llevamos muy pocos días de clase. Cuando nuevamente quiero interrogarle, le avisan que el coche está a la puerta para ir al Aeródromo y hemos de separarnos con gran sentimiento por mi parte, pues la charla simpática del Sr. Espinel subyuga sobremanera, pero no hay remedio.

Ya en pie, me tiende nuevamente la mano, que estrecho gustosísimo, mientras unos bocinazos del auto que parte ponen punto final a esta *petit* interviú.

Varias tardes he ido al Aeródromo a presenciar los vueles, de los que yo también he quedado admirado.

A presenciarlos, así como a tomar el bautismo del aire, acuden diariamente numerosísimas personas que dan al Aeródromo vistosidad y animación; la bella mujer almeriense ha puesto en esta hermosa fiesta un granito de arena, pues con su admirable arrojo y decisión ha abierto aún más la brecha por donde diariamente acuden con ansias de vuelo numerosísimas personas. Todas las que han volado muéstranse encantadas, no solo de las bellezas admiradas en el vuelo, sino de la pericia y habilidad que en el mando del aparato tiene el Sr. Espinel, que por su admirable seguridad ha despertado en pocos días un entusiasmo aeronáutico digno de loa y alabanza. El día 18 el Sr. Espinel realizó en el Parque Alfonso XIII varias acrobacias ante numerosísimo público que aplaude entusiasmado, confirmando una vez más con estos ejercicios su calidad de piloto consumado y experto.

Manuel Salvador.

Almería y agosto 1930.

Implantación de un nuevo régimen político y la decisión de colgar el uniforme

A finales de junio de 1931, el Gobierno provisional del nuevo régimen republicano había publicado un Decreto para estimular el retiro de las clases de tropa y asimilados de las distintas Armas y Cuerpos del Ejército que llevasen un mínimo de nueve años de servicio, «cualquiera que sea el tiempo que les falte para pasar a dicha situación». Todo ello con la intención de facilitar la salida «al personal que, según las nuevas plantillas del Ejército, resulte sobrante de las mismas». Dentro del plazo de veinte días establecido a partir de su publicación, Espinel elevó la correspondiente instancia al ministro de la Guerra, solicitando acogerse a los beneficios que ofrecía la mencionada disposición (27).

En el Servicio de Fotogrametría Aérea

La Ley de 6 de agosto de 1932 retomó, en su artículo 5.º, la idea surgida en la década de los veinte, de catastro por fotogrametría aérea. La imagen aérea, en sustitución del croquis del Avance Catastral, se convertiría así en el prin-

El jefe de vuelos Espinel ayudando a dos pasajeros a subir a bordo de un de Havilland DH-83 Fox Moth del Servicio de Fotogrametría Aérea del Catastro, dependiente del Ministerio de Hacienda. Álbum de Telesforo Espinel, Archivo Histórico del Ejército del Aire (AHEA)

cipal elemento gráfico para la formación del catastro. Esta modernización sería clave en la reforma catastral, ya que disponiendo de datos más exactos podría reducirse notablemente el fraude por parte de los propietarios de las tierras. A tal efecto se creó el Servicio de Fotogrametría Aérea del Catastro, dependiente del ministerio de Hacienda. El director general de Aeronáutica Civil, Arturo Álvarez-Buylla, designó como jefe de dicho Servicio a Ismael Warleta, y este a su vez ofreció el cargo de secretario a Espinel, quien por prestigio y el hecho de contar con una amplia experiencia en materia de fotografía aérea, era la persona ideal para constituirse en el brazo derecho de aquel. Espinel ejercería además de jefe del servicio de vuelos, dotado de fiables avionetas de Havilland, Fox Moth y Major, que se adquirieron para poder realizar la tarea. Este tipo de vuelos, de fotografía estereoscópica y que permitía determinar el relieve del terreno de una forma mucho más rápida y económica que el tradicional trabajo topográfico sobre el terreno, fue llevado a cabo por un escogido grupo de notables pilotos; además de Espinel, figuraban en él José Corrochano Márquez, Lorenzo Richi Álvarez, José María Gómez del Barco o Buenaventura Pérez Porro. En mayo de 1934, Warleta fue sucedido en el cargo por el ingeniero aeronáutico y piloto militar José Pazó Montes, notorio por la asociación que estableció con su buen amigo el también ingeniero Arturo González Gil para la creación de las célebres avionetas Gil-Pazó. José Pazó se mantendría en el puesto hasta poco después del estallido de la guerra civil.

La Guerra Civil: problemas de salud imaginarios y reales

Según consta en una declaración jurada que prestó en Madrid el 19 de abril de 1939, la guerra sorprendió a Espinel en situación de retirado y con destino en el Servicio de Vuelos y Fotografía Aérea de la Dirección General de Propiedades y Contribución Territorial, Ministerio de Hacienda, donde ocupaba el cargo de secretario técnico.

Más concretamente, el día 18 de julio se hallaba en Villaviciosa de Odón, e intentó trasladarse a Madrid sin poder conseguirlo. En el documento citado se argumentaba que, ante la información que le hicieron llegar de que las milicias del pueblo pudiesen recabar sus servicios, se fingió enfermo, y así permaneció hasta el día 25, en que pudo viajar a Madrid. Nada más llegar, y como primera medida, guardó cama hasta tener conocimiento de la situación, y siempre con la intención de que «el Gobierno Rojo no utilizara mis servicios ni como aviador ni como militar». Se puso en contacto telefónico con su jefe del Servicio, el comandante Pazó, quien fue a visitarlo el mismo día y le puso al corriente de lo que estaba sucediendo. Varios de sus compañeros del Servicio de Vuelos (José Corrochano, Silvio Lureña y José Díaz Guisasola) prestaban servicio con normalidad. «Juzgué entonces la conveniencia de continuar en cama, dando a entender y consciente del peligro que ello suponía, mi desafección a la causa roja». Así permaneció unos quince días, desoyendo los reiterados llamamientos que las autoridades realizaron «a los pilotos y a los militares». Finalmente, acudió a su oficina, pero a los pocos días, el Comité de Incautación le denegó el acceso «por considerarme desafecto». «Desde ese día me recluí en mi casa, de donde no volví a salir hasta el mes de abril [de 1937], en que fui requerido por el jefe del Servicio don Nicolás María Dalmau (28), y ocupado en trabajos de oficina».

Como medida de precaución, muy común en aquellos días, tuvo un especial cuidado en deshacerse de todos los

recuerdos personales que pudieran levantar sospechas y servir de excusa para su detención por parte de los milicianos que periódicamente registraban los domicilios particulares. Esto incluyó, desgraciadamente, un buen número de álbumes fotográficos de sus trabajos sobre el Protectorado y la Península. Tan solo uno de ellos sobrevivió, al haber quedado olvidado y oculto entre otras pertenencias familiares (29).

En el mes de septiembre Espinel sufrió un ataque de hemoptisis (30), y aprovechó esa circunstancia para pedir permiso y trasladarse a Valdepeñas (Ciudad Real), donde un primo suyo era cajero del Banco de España en dicha localidad. Allí le esperaban su esposa e hijos, que ya habían abandonado la capital meses antes, escapando de la escasez de alimentos.

Desenvolviéndose en la localidad manchega de la forma más discreta posible e intentando recuperarse de sus afecciones pulmonares, Espinel aguardó la victoria del bando nacional.

Una rápida depuración de responsabilidades

En 1940 Espinel fue sometido a diligencias para depurar el alcance de sus actuaciones durante la guerra. Como avalistas de su conducta y su manera de pensar, algo muy necesario tras la guerra para quienes habían permanecido todo el tiempo en la zona republicana, Espinel señaló (por este orden) al comandante Pazó, al teniente coronel Longoria, al teniente Buenaventura Pérez Porro, al comandante Luis Llorente y «a muchos jefes y oficiales más de Aviación donde soy conocido». Esto era muy cierto; tras nada menos que dieciocho años de profesorado, enseñando a volar a los mejores aviadores de España y habiendo servido eficazmente bajo el mando de no pocos coroneles y generales que ahora ocupaban altos puestos en el naciente Ejército del Aire, no cabía duda de que Espinel contaría con sólidos apoyos que iban a suavizar el análisis de su trayectoria en la zona enemiga.

Y en efecto, las diligencias resultaron en la finalización del procedimiento sin perjuicio alguno del investigado. En favor de este habían declarado tanto su antiguo compañero en el Servicio Catastral, Buenaventura Pérez Porro, como su antiguo jefe, el comandante Pazó. En el dictamen del auditor, incluido en las diligencias previas, y dirigido al general jefe de la Jurisdicción Central Aérea, Luis Lombarte Serrano, con fecha 2 de octubre de ese año 1940, se declaró que de las actuaciones de Espinel durante la contienda no se deducían indicios de responsabilidad criminal y que podía darse por terminado el procedimiento sin declaración de responsabilidad. La conformidad de Lombarte con su auditor se dio seis días después, y el día 14 de octubre el juez de ejecutorias estampó su visto bueno, remitiéndose el documento a la Sección de Personal del Ministerio del Aire.

El reencuentro con un viejo alumno y su regreso al adiestramiento aéreo

En la inmediata posguerra estuvo trabajando en la Compañía Española de Trabajos Fotogramétricos Aéreos (CETFA), fundada en 1927 por un grupo de socios entre los que se hallaba Julio Ruiz de Alda (31), y cuya presidenta por entonces era la viuda del asesinado tripulante del Plus Ultra.

En 1947, los caminos de José María Ansaldo y Espinel volvieron a cruzarse. Aquel, convertido ahora en jefe de Tráfico Aéreo de la compañía Iberia, se hallaba inmerso en un ambicioso programa que perseguía la reorganización de las plantillas de pilotos, radiotelegrafistas y mecánicos de vuelo, la estructuración de los servicios de navegación y cartografía, y la organización de vuelos. El antiguo alumno del curso de transformación en Cuatro Vientos no tardó en reclutar a su entonces instructor, perfectamente sabedor de su valía y con quien además de amistad, compartía una especial camaradería por haber servido ambos como militares de Complemento.

Así, el 20 de julio de ese año Espinel causó alta en Iberia, según ha quedado registrado en el primer documento de su expediente en esta compañía, que lleva fecha de 1 de septiembre y está firmado por el interesado, con el visto bueno de su valedor. Pero no puede decirse que Espinel entrase en su nueva casa por la puerta grande, ya que en el texto se especificaba que había sido contratado como «empleado administrativo» y «admitido provisionalmente por un periodo de

En la inmediata posguerra Espinel trabajó en la Compañía Española de Trabajos Fotogramétricos Aéreos (CETFA). En la imagen aparece accediendo a la cabina de un bimotor Monospar ST-12 de tren fijo y motores de Havilland Gipsy Major

dos meses que será de prueba, pasado el cual su admisión será eventual por un nuevo periodo de seis meses». Todo ello ajustado, según un segundo escrito de 27 de agosto de ese año, a «los artículos 17 y 11 del reciente Reglamento de Trabajo de Iberia». Se le asignó la categoría de jefe de 2.ª.

Espinel, vistiendo de paisano y de nuevo con miembros de la promoción n.º 28, en una imagen tomada probablemente en 1947 ó 1948. Entre ellos, segundo por la derecha, destaca el coronel caballero laureado de San Fernando don Carlos Martínez Vara de Rey. Álbum de Telesforo Espinel, Archivo Histórico del Ejército del Aire (AHEA)

La progresión de un trabajador ejemplar

El 24 de abril del año siguiente, con el periodo de prueba sobradamente cumplido, se solicitó para Espinel el pase a eventual, y el 21 de diciembre siguiente, el Consejo de Administración de Iberia aprobó su ingreso en la plantilla de la compañía. Espinel fue trasladado posteriormente de la División de Explotación a la de Tráfico, ya como jefe de 1.ª administrativo, si bien sus funciones dejaron de ser consideradas como meramente administrativas, admitiéndose su carácter técnico de muy especial importancia, consistente en la «preparación, entrenamiento y perfeccionamiento de los pilotos de Iberia en el Link-Trainer, función que desempeña a la perfección por su calidad de piloto y su práctica de profesor de la aviación española durante muchos años». Además de su labor como instructor de vuelo, empleando un avión bimotor Airspeed AS.65 Consul de fabricación británica, Espinel dio también clases en el simulador QBI, primero con el que se contó, y que la compañía tuvo instalado en el piso 12 del n.º 2 de avenida de América, donde se encontraban sus oficinas. Su labor al frente de este simulador era de la máxima relevancia, puesto que era el primer filtro de selección de aspirantes a continuar con el programa de instrucción de pilotos. Una buena prueba de la confianza que Ansaldo había depositado en él. Los relevantes méritos de nuestro protagonista, por otra parte, ya habían sido objeto de abierto reconocimiento en diversas ocasiones por parte de la dirección y el Consejo de Administración de Iberia (32).

Y es que la junta de accionistas de la compañía premiaba anualmente a sus empleados que más se hubiesen distinguido durante el ejercicio del año anterior; la propuesta podía partir de un jefe de división y debía someterse a la aprobación del director, don César Gómez Lucía. En el expediente de Espinel se han conservado duplicados de recibos de la caja central de Iberia correspondientes a las gratificaciones que percibió en concepto de premios de gestión de los años 1951, 1952, 1953, 1956 y 1959. En 1958, durante la sesión del Consejo de Administración de la compañía, celebrada el 29 de agosto, se tomó el siguiente acuerdo:

> «Para premiar los méritos de todo orden acreditados por don Telesforo Espinel Meléndez y sus excepciona-

Durante su etapa en Iberia, y además de su labor como instructor de vuelo en un avión bimotor Airspeed AS.65 Consul, Espinel dio clases en el simulador QBI, el primero con el que contó la compañía de bandera española. Recibió numerosos premios de gestión y su labor fue ensalzada como ejemplar ante el resto de la plantilla, constituyendo un broche de oro a su larga trayectoria como docente de varias generaciones de aviadores militares y civiles

> les virtudes y amor a la compañía, que ha culminado en la formación y dirección de la Escuela de Pilotos de Iberia, decide el Consejo de Administración crear un premio extraordinario, que se agregará en el Libro de Honor a los habituales del 18 de Julio, ya repartidos este año. Este premio denominado «extraordinario para la mejor iniciativa y mejor comportamiento técnico» y cuyo importe será de 20.000 pesetas, se entregará dentro de este año en un día adecuado, como el de Nuestra Señora de Loreto».

El acuerdo fue difundido por el director gerente de Iberia a todos sus empleados el día de Nochebuena de ese año, en un escrito que culminaba de esta forma:

> «Pensando el director gerente que tendría mayor difusión entre todo el personal de la compañía el dar cuenta de este premio mediante una circular general, en lugar de otorgarlo en el ámbito más reducido de la Fiesta de Nuestra Señora de Loreto, que podría ser conocido solamente por parte de los empleados de Barajas, lo hace así por esta circular, a fin de que todos agradezcan al Sr. Espinel su labor como miembros que son de la colectividad de la Compañía Iberia, y le imiten en sus virtudes de trabajo».

Estas sentidas palabras sirven a la perfección para reflejar el respeto y la gratitud de la familia aeronáutica española por la paciente, silenciosa y eficaz labor de Telesforo Espinel: titulado en Magisterio de Primera Enseñanza, soldado del Cuerpo de Intendencia del Ejército, piloto aviador, instructor militar de vuelo, experto en fotografía desde el aire, entrenador de pilotos de líneas aéreas… Maestro de maestros.

El 30 de mayo de 1970 le sería concedida la baja por jubilación que había solicitado y que tuvo efectos de 30 de septiembre de ese mismo año. Sus últimos años los vivió de una forma discreta y alejada de cualquier tipo de eventos que no fuesen estrictamente familiares. Falleció en Madrid el 8 de julio de 1979, y sus restos reposan en el cementerio de la Sacramental de San Justo. A su funeral, celebrado cuatro días después del óbito, acudieron numerosos antiguos alumnos, destacando la presencia del general Javier Laviña Beranger, quien en los primeros años sesenta fue segundo jefe de la Casa Militar del Jefe del Estado y subsecretario de Aviación Civil.

NOTAS

(1). Al respecto de esta reseña, e independientemente de su titulación de mecánico obtenida anteriormente al ingreso en Aviación como alumno, valga quizá como explicación el artículo 7.º del posterior «Reglamento para el reclutamiento, servicio, régimen de escuelas y derechos y devengos de los pilotos de tropa y ametralladores-bombarderos», de 11 de febrero de 1921, publicado en el D.O. n.º 33, en el cual se señala que los alumnos aspirantes al título de piloto «durante el curso recibirán, además de la instrucción teórica y práctica necesaria para obtener el título de piloto, la que sea precisa para ser nombrados mecánicos de Aviación, y los exámenes de fin de curso comprenderán ambas clases de conocimientos, expidiéndose los títulos de piloto aviador y de mecánico de Aviación, a los que fuesen aprobados en todas las pruebas, y solamente el primero, a aquellos que en el examen correspondiente al segundo de estos títulos fuesen desaprobados».

(2). Tella era hijo de un teniente coronel del cuerpo de Intendencia del Ejército. Al parecer, la causa del accidente fue impericia o falta de serenidad por parte del piloto. El aparato se incendió tras el choque y Tella pudo ser extraído de entre los restos del avión por sus compañeros y el capitán profesor. Se encontraba en muy mal estado, pero aún con vida, y falleció casi de inmediato. Fue enterrado el día 31. En los días siguientes, la prensa nacional se hizo eco del suceso. La información aquí recogida procede de la página 27 del diario *ABC*, de fecha 30 de marzo de 1919.

(3). En las primeras informaciones sobre la escuadrilla solo se hacía mención expresa de los nombres de los oficiales, aunque luego esto cambió. Hasta la llegada de los DH 4, hubo en Zeluán aparatos Nieuport luego sustituidos por Barrón Flecha. Parece ser que en el otoño de 1919 los Barrón Flecha fueron retirados, ocupando su puesto unos aparatos denominados Mixtos, dotados de un motor Hispano-Suiza BAb de 180 caballos, y cuyo diseño se debía al teniente de Ingenieros y aviador militar Luis Sousa Peco.

(4). Antonio Perdomo se había incorporado ese mismo día. La referencia al nombre de Fernández Mulero se debía a la necesidad de distinguir entre Pío y su hermano Andrés, comandante de Ingenieros y jefe de los servicios radiotelegráficos y automovilistas. Los cuatro pilotos de tropa eran, además de Espinel, Antonio Gutiérrez Lanzas, Julio González y Julio Antón.

(5). Así está recogido en su expediente, lo que parece indicar que obtuvo su titulación también como mecánico de Aviación.

(6). El *Telegrama del Rif* (ETDR), 31 de enero de 1920. Hereward De Havilland era el hermano menor de Geoffrey De Havilland, ingeniero y diseñador del DH-4. Tras concluir su misión, el piloto inglés partiría de Melilla hacia la Península el 2 de febrero siguiente.

(7). ETDR, domingo 15 de febrero de 1920. El accidente al que se refiere la crónica, detallado en otra publicada en ese mismo número, se produjo en la fase de aterrizaje, cuando Villegas, que actuaba de piloto, entró en el campo en un viraje cerrado tan cerca del suelo, que el DH-4 que tripulaban chocó contra este con gran violencia ya los dos aviadores salieron despedidos. Villegas sufrió heridas de pronóstico reservado y Perdomo se llevó la peor parte, resultando herido muy grave. Del aparato, a pesar de resultar parcialmente destrozado, pudo recuperarse el motor. El 26 de marzo se recibieron en el aeródromo embalajes conteniendo los componentes de otro DH-4 nuevo, para cubrir la baja del accidentado. Santiago Villegas perdería la vida en la mañana del 27 de junio del año siguiente, cuando minutos más tarde de haber despegado del aeródromo de Cuatro Vientos, su avión cayó a tierra y se incendió tras el choque.

(8). Sol Aparicio Rodríguez, *Yo Combatí en Tres Mundos*, Monterrey, N. L. 1973, página 55.

(9). El nombramiento fue aprobado por el comandante general del Territorio, con fecha 18 de junio de 1921. El 1 de julio, ETDR publicó en sus páginas los ascensos a sargento tanto de Espinel como de su compañero de cuerpo Antonio Gutiérrez Lanzas.

(10). Sol Aparicio, óp. cit., página 56. El piloto de quien no dio el nombre era Ramón Ostáriz Ferrándiz. Su infortunado acompañante, el soldado de Ingenieros Antonio de Cabo Rodríguez, era un mecánico que se había incorporado en enero junto a Aparicio. El aparato, un DH-4, cayó a tierra desde poca altura a eso de las nueve y media de la mañana. El personal presente en el campo logró extraer de entre los restos del aparato, aún con vida, a ambos tripulantes, que fallecieron minutos después. El accidente causó gran impresión en Melilla, y en señal de luto cerraron comercios y cafés. El entierro tuvo lugar ese mismo día, y contó con la presencia del comandante general, Fernández Silvestre. El nombre completo y correcto del oficial observador, cuyo empleo era capitán y no teniente como afirma Aparicio, era Luis Montalt Martí, el cual se había incorporado como observador a la escuadrilla de Zeluán el 3 de enero de 1921.

(11). Archivo General Militar de Madrid, legajo 266, carpeta 6.

(12). Sol Aparicio, óp. cit., página 59. Según ETDR, el capitán aviador Pedro González había marchado hacia la Península junto con su familia el 9 de julio, aunque en su expediente figura que partió hacia Sevilla en vuelo el día 17 de ese mes. Siempre según lo publicado en ETDR, el sábado día 16 de julio habían partido hacia Málaga por barco Fernando Primo de Rivera y Pío Fernández Mulero. El capitán Manuel Bada y su familia también abandonaron Melilla el mismo día (aunque en su hoja de servicios dice que lo hizo el día 24), con destino a Madrid. Hubo corrida de toros de postín en Málaga el domingo 17, con Juan Belmonte, Ignacio Sánchez Mejías y Bernardo Muñoz Marín «Carnicerito». Se tiene constancia de que Fernando Primo de Rivera regresó el día 20, pero el retorno de Fernández Mulero no quedó registrado en el citado diario.

(13). La cronología del desastre parece señalar como correcta la fecha del 23 de julio. El análisis de lo acontecido en Zeluán, la conducta observada por Fernández Mulero, y las azarosas vidas del personal de vuelo que entonces integraba la escuadrilla, merecerían ser objeto de un trabajo específico. La hoja de servicios de Fernández Mulero correspondiente a 1921 presenta una llamativa ausencia de datos entre el 3 de junio y el 1 de agosto. Aparicio, que participó en la defensa de Zeluán y sufrió un terrible cautiverio de año y medio hasta ser liberado a finales de enero de 1923, culpa abiertamente en sus memorias a su jefe de escuadrilla tanto de la pérdida del material volante, fijo y repuestos del aeródromo, como de la muerte de todas las personas, en cifra superior a quinientas, que fueron masacradas por los moros tras la rendición. Pero la información sobre los acontecimientos recogida por la prensa de Melilla y los datos de los documentos oficiales rebaten de forma tajante tan simplista acusación. El libro de Aparicio es sin duda ameno e interesante, pero contiene inexactitudes, algunas garrafales (llega a confundir al teniente Manuel Martínez Vivanco, a quien conoció y trató con frecuencia, con el pistolero anarquista Miguel García Vivancos), y en general presenta visiones muy sesgadas, nada sorprendentes si se tiene en cuenta la adscripción comunista de su autor.

(14). Curiosamente, en la página 8 de la edición del domingo 7 de agosto del diario *ABC*, apareció una nueva foto del Bristol M-AAFA, igualmente tomada por José Zegrí. Por la disposición de personajes, parece tratarse de una foto tomada en instantes anteriores o posteriores a la foto de portada del día 2 de agosto, ya que Espinel aparece sentado de nuevo en el puesto del piloto, con el uniforme de diario, y el soldado de la derecha de la imagen es el mismo. Lo que cambia es que el aviador que se halla en pie en el puesto del observador, que parece ser el capitán Carrillo, está recibiendo un bulto

de un oficial no identificado que viste uniforme de diario. El pie de foto reza: «Salida de un aeroplano militar del nuevo aeródromo de Melilla».

(15). Esta fecha es la publicada por ETDR, aunque en la hoja de servicios de Fernández Mulero figura el día 3. La noticia de la llegada de Gallarza apareció en la página 7 del *ABC* del 2 de agosto.

(16). *ABC*, 10 de agosto de 1921, pág. 11.

(17). ETDR, viernes 28 de octubre de 1921, página 3; y *ABC* en la página 9 de su edición de la misma fecha. Este último diario precisaba además que «dichos aparatos se incorporarán a la escuadrilla que manda el capitán Buruaga».

(18). R.O. de 16 de mayo (DO n.º 110 de 19.05.1922).

(19). José María Ansaldo entró en la caja de recluta de Pamplona el 1 de agosto de 1920, y fue destinado al Primer Regimiento de Artillería Ligera. Por R.O.C. de 20 de julio de 1921 (D.O. n.º 161) se dispuso que Ansaldo, por entonces con el empleo de cabo, asistiese al curso de pilotos (segundo que se organizó para tropa). La fase elemental, con Avro 504, la realizó en Gamonal (Burgos), y posteriormente pasó a Cuatro Vientos para hacer el de transformación en de Havilland con motor Hispano de 300 cv. El 2 de noviembre de 1921 había sido ascendido a sargento. Con antigüedad de 23 de mayo de 1922 se le concedió el título de piloto militar de aeroplano, lo que puede indicar que en dicha fecha superó las pruebas de la fase de transformación. Tras ser licenciado de su cuerpo de procedencia, el siguiente 28 de junio fue ascendido a alférez de Complemento del Servicio de Aeronáutica. Ver detalles de su vida aeronáutica en «El Último Ansaldo» de Marino Gómez Santos, Aeroplano n.º 2, 1984.

(20). O al menos eso es lo que figura en su expediente, en el cual se hace constar que esta circunstancia quedó recogida en la «R.O. de 5 de diciembre de este año (DO n.º 227)». Pero al consultar los diarios oficiales de ese mes y anteriores, tal real orden no aparece y además el DO n.˚ 227 corresponde al domingo 8 de octubre de 1922.

(21). La gratificación de profesorado le fue concedida por real orden de 30 de mayo de 1923, publicada en el D.O. n.º 119 de 2 de junio siguiente. En la misma orden se hacía constar también la designación como profesor, para la escuela de Burgos, del capitán de Ingenieros Antonio Gudín Fernández.

(22). Martínez Delgado, que estuvo como profesor en la escuela de pilotos de tropa de Burgos entre octubre de 1921 y diciembre de 1922, había pasado este último mes al Grupo de Escuadrillas de Melilla, donde prestó servicio como piloto. En abril de 1924 fue nombrado profesor de la Escuela de Clasificación de Cuatro Vientos, con lo cual su incorporación a dicho centro fue prácticamente simultánea a la de Espinel.

(23). Revista *Aérea*, número 10 de marzo de 1924. Henri Balleyguier había sido el fundador de la Compagnie Aérienne Française en 1919.

(24). R.O. de 14 de julio de 1924 (DO n.º 159). «El capitán de Infantería D. Juan Bono Boix, pasa a la situación de excedente sin sueldo en Albacete y agregado a la correspondiente comisión regional de movilización de industrias, y el suboficial de Intendencia D. Te1esforo Espinel, continúa en su situación actual de supernumerario en la comandancia a que pertenece y afecto al Servicio de Aviación, pero sin derecho a ningún devengo mientras pertenezca a la escuela civil de aviación». En la página 30 del n.º 15 de la revista *Aérea*, correspondiente al mes de agosto de 1924, aparecían sendas fotografías de Bono y Espinel, haciendo mención al nombramiento del primero de ellos como «jefe de profesores de vuelo» en la citada escuela, sucediendo a Jacobo de Armijo. En la página 19 del mismo número aparece igualmente una fotografía del capitán de Infantería y piloto José García de la Peña, en cuyo pie se alude a su nombramiento como inspector de instrucción de la misma escuela.

(25). En el primer cuaderno de navegación de Carlos de Haya, abierto en la escuela de Albacete con fecha 20 de junio de 1925, consta que Espinel fue el piloto de los aviones Avro B y n.º 20 en los que Haya voló como alumno entre los días 20 y 28 de ese mes. Estos primeros diez vuelos, todos de doble mando, incluyeron prácticas de tomas y despegues, seis caídas del ala y dos pérdidas, en un total de dos horas y dieciocho minutos de adiestramiento en el aire.

(26). Revista *Motoavión*, n.º 26 de 10 de mayo de 1929.

(27). Decreto del Ministerio de la Guerra, de 23 de junio de 1931, publicado en el D.O. n.º 142 de 28 del mismo mes.

(28). Su anterior jefe, José Pazó, que deseaba pasarse al bando nacional y reunirse con su familia, le había ofrecido un puesto en la avioneta que utilizaría en su fuga hasta Galicia apenas mes y medio después, pero Espinel rehusó, expresando el temor que sentía por la suerte que pudiesen correr su mujer e hijos tras su marcha. Espinel no fue el único en verse privado de acceso a su trabajo y estar sometido a vigilancia. Otro compañero suyo y también piloto, Buenaventura Pérez Porro, recibió igualmente orden de su superior de no comparecer más por la oficina, dado que tampoco era considerado afecto a la causa, según la declaración del propio Pérez Porro como testigo en el proceso de depuración de Espinel tras la guerra.

(29). Tras la entrevista realizada en 2015 a la familia del protagonista por los miembros del Consejo Asesor del SHYCEA don Cecilio Yusta, don Carlos Lázaro y el autor de este trabajo, don José Luis Espinel accedió, en un gesto de impagable generosidad, a ceder al Archivo del Aire el valioso original del álbum superviviente, algunas de cuyas fotos acompañan al presente texto.

(30). Expectoración de sangre proveniente de las vías respiratorias, especialmente del pulmón o de los bronquios.

(31). «Tras el penoso episodio del Numancia, Ruiz de Alda había solicitado su baja en el Ejército como supernumerario sin sueldo para dedicarse a la empresa privada, entrando a formar parte de la compañía CETFA, que tenía el contrato del Gobierno para levantar el mapa catastral de España mediante fotografías aéreas». De la página 104 del libro *Mi vida con Ramón Franco*, de Carmen Díaz y José Antonio Silva, Ed. Planeta, 1981.

(32). Escrito dirigido por el subdirector de Tráfico al director de Iberia de fecha 31 de marzo de 1952, proponiendo que Espinel sea separado del cuerpo administrativo y clasificado como técnico facultativo. El director gerente promovió su pase a la escala técnica facultativa como entrenador de pilotos con fecha 2 de abril de ese mismo año. Expediente personal de Telesforo Espinel, depositado en el archivo de Iberia, y cuya copia ha podido ser utilizada por el autor de este trabajo gracias a la amable gestión de don Cecilio Yusta Viñas.

FUENTES CONSULTADAS:

Expediente personal del protagonista, custodiado en el Archivo Histórico del Ejército del Aire, Villaviciosa de Odón.

Expediente personal depositado en el archivo de la compañía Iberia.

Entrevista realizada en 2015 a don José Luis Espinel López y a don Juan Francisco Espinel Marzo, hijo y nieto, respectivamente, del protagonista.

Archivo familia Haya.

Yo Combatí en Tres Mundos, de Sol Aparicio Rodríguez. Monterrey, N. L. 1973.

Mi vida con Ramón Franco, de Carmen Díaz y José Antonio Silva, Ed. Planeta, 1981.

Historia de la Aviación en Albacete 1911 - 1982, de Domingo Henares Martínez, IHCA 1983.

El vuelo de José Pazó, de Alejandro Pazó Giménez de la Espada, segunda edición corregida por el autor, marzo de 2013.

Crónica de la Aeronáutica Naval Española (1917-1939), de Rafael de la Guardia y Pascual de Pobil, Edición de 2002, páginas 488 y siguientes.

Vicente García Dolz, «La Escuadrilla de Zeluán (1914-1917)», en *Aeroplano* n.º 23, 2005.

Revista *Heraldo Deportivo*, n.º 136 de 25.02.1919.

Biblioteca virtual de prensa histórica. Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Diarios *El Liberal* y *El Telegrama del Rif*.

Hemeroteca del diario *ABC*.