

Primera víctima mortal de la Aviación española

JAIME AGUILAR HORNOS.
Coronel de Aviación

EN el presente mes de junio —día 27— se cumple el setenta y cinco aniversario del primer trágico accidente aéreo que produjo la primera víctima mortal de la naciente Aviación Militar Española, capitán de Infantería Celestino Bayo Lucía, alumno del segundo curso de pilotos-aviadores que se celebraba en el Aeródromo Militar de Cuatro Vientos.

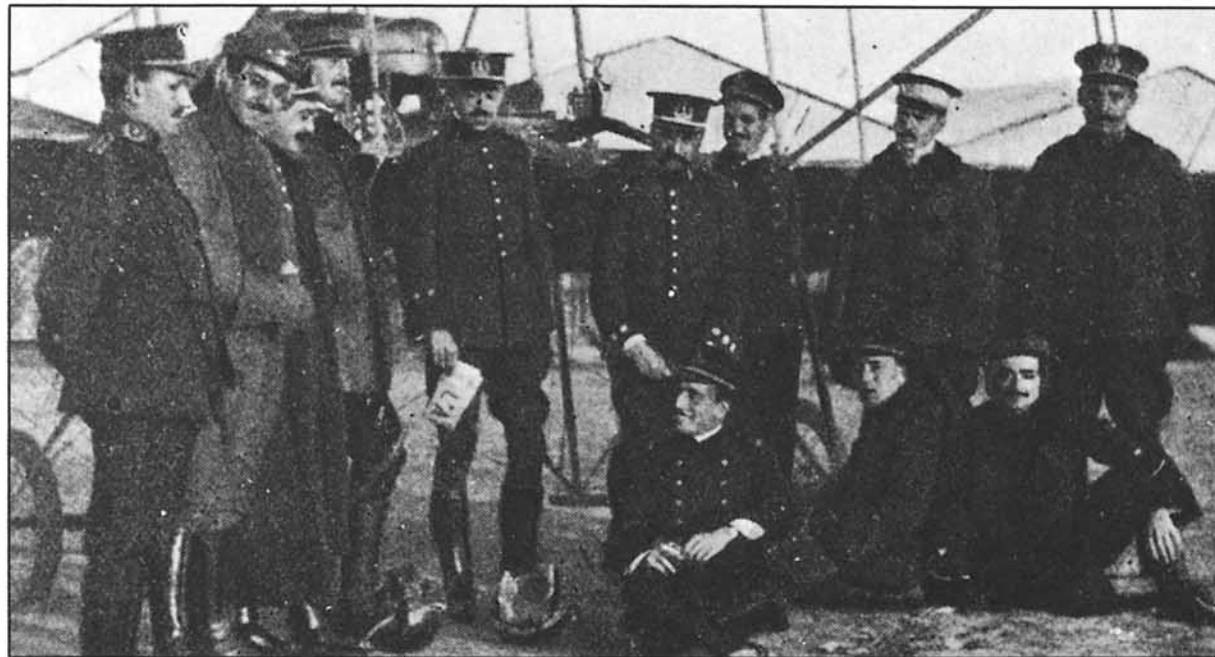
Con este motivo REVISTA DE AERONAUTICA Y ASTRONAUTICA dedica el "dossier" del mes al interesante y apasionante tema de la SEGURIDAD EN VUELO, que desgraciadamente adquiere de forma progresiva un papel más predominante.

VIDA MILITAR DE BAYO

CELESTINO Bayo Lucía era hijo de un Comandante de Artillería, nació el 7 de abril de 1880 en Barcelona y a los 16 años se incorporó a la Academia de Infantería. Al año siguiente, después de seguir un plan de enseñanza de cursos abreviados, fue promovido al empleo de 2.º Teniente. Inmediatamente solicitó trasladarse como voluntario a Cuba, donde defendió los últimos baluartes hispanos en América, reincorporándose a la península el 21 de diciembre de 1898.

En los nueve años que permaneció en el empleo de Teniente pasó por diez destinos —de los que en alguno ni llegó a incorporarse— lo que pone en evidencia su espíritu inquieto y una gran ansiedad por saciar sus aspiraciones que no se conformaban con una vida rutinaria.

Ascendió a Capitán con efectividad de 8 de febrero de 1907. Un año más tarde le fue concedida un año de comisión no indemnizable para Francia y Alemania al objeto de perfeccionar los idiomas francés y alemán. Encontrándose en Berlín se enteró de la intervención armada en Melilla y con exiguos recursos se presentó en Madrid pidiendo ir voluntario, sin conseguirlo.



Año 1912. Los primeros aviadores militares de España: coronel D. Pedro Vives, capitán D. Alfredo Kindelán, capitán D. Emilio Herrera, teniente D. José Ortiz Echagüe, teniente D. Eduardo Barrón, teniente D. Carlos Alonso, teniente D. Enrique Arrillaga, capitán D. Alfonso Bayo, capitán D. Celestino Bayo, teniente D. Julio Ríos, teniente D. Emilio Giménez Millas, teniente D. Antonio Pérez Núñez.

De nuevo en la península instó para ser seleccionado como uno de los oficiales designados para el Ejército Austro-Húngaro, pero también le fue denegada esta petición. En 1911 volvió a requerir licencia por dos meses para trasladarse a diversas ciudades francesas, reintegrándose a su destino el 1.º de octubre de ese mismo año.

Puede servir este pequeño bosquejo biográfico para poner de relieve la inquietud y el ímpetu con que afrontaba todas sus decisiones.

ANSIAS DE VOLAR

SE ha reservado para exponer de forma más destacada la actividad desarrollada por el capitán Bayo en relación de la aeronáutica.

Disfrutando de la comisión en el extranjero, en enero de 1909, tuvo la oportunidad de contemplar los primeros vuelos del aviador francés Sipfeld, en Tempelhof (Alemania) que impresionaron profundamente al capitán Bayo, aunque Sipfeld no pudiese contemplar ningún viraje, ya que siempre caía de costado. Bayo encauzó todos sus esfuerzos a la aviación por considerarla de gran aplicación para el Ejército y se dedicó a estudiar el vuelo mecánico desde el punto de vista teórico.

Ya en España, la falta de recursos económicos y de ambiente, le hicieron difícil llevar a cabo sus proyectos, como el de construir un aeroplano, ya que comprendió que el camino era lento; trató de que el Estado le comprase uno que estuviese experimentado, pero no pudo lograrlo; intentó comprárselo, pero sus medios —muy mermados por los viajes y estudios— no se lo permitieron.

Escribía el capitán Bayo en sus memorias, según manifestaba el coronel Vives en un trabajo dedicado a la trágica muerte del referido Capitán, publicado en el Memorial de Infantería de 1912: "He de confesar que el alma se me iba tras los audaces, tras los trabajadores, tras ese ejército glorioso que forman los aviadores, los ingenieros, y que yo veía que España se iba retrasando mucho en el camino del progreso de la navegación aérea. Más el demasiado vuelo de la imaginación hubiera, seguramente, perjudicado el vuelo real que pretendía realizar; por eso decidí aherrojar la fantasía y esgrimir las armas realmente creadoras: el trabajo y la perseverancia".

Publicó el libro —del que era autor— LOS AEROPLANOS DESDE EL PUNTO DE VISTA MILITAR (1910), en donde trataba los diversos problemas relacionados con tan importante materia, citando los esfuerzos realizados por militares de diversas naciones, sin olvidar el nuestro que "eran prueba evidente —tal como decía el capitán Bayo— de que la conquista del aire, en todas sus manifestaciones, era una empresa genuinamente militar".



Celestino Bayo Lucía, primera víctima de la Aviación.

EXPERIENCIAS AEREAS

ANTE la imposibilidad de poder disponer de un aeroplano, decidió construirse un planeador que concluyó gracias a las facilidades que le proporcionó el coronel Solchaga, jefe de su Regimiento.

El 14 de febrero realizó la primera prueba en el campo de Ansoain, efectuando cuatro vuelos. Situado el planeador en lo alto de una colina, los soldados tiraban de él por medio de grandes cuerdas. El capitán Bayo se hirió en las manos con los tensores en el primer vuelo. Los otros tres le fueron bastante bien, aunque no hacía suficiente viento y la velocidad de los soldados, corriendo cuesta abajo, no era suficiente para elevar el planeador en buenas condiciones.

Ante estos resultados modificó el planeador alargando las superficies, dándole curvaturas, colocando un tren para facilitar el despegue y un dispositivo para poderlo desprender de las cuerdas tractoras.

El 3 de abril efectuó nuevas prácticas con el planeador modificado y remolcado por una motocicleta de 3 HP, en terreno llano, en el glacis de la Ciudadela de Pamplona. Pero el planeador se elevó solamente unos centímetros sobre una rueda, por falta de viento y el mal estado del terreno.

El capitán Bayo no se desanimó y al día siguiente repitió el intento, empleando en esta ocasión como remolcador un automóvil. Hacia viento fuerte y racheado —y aún reconociendo que no era prudente realizar la experiencia— sus deseos le impulsaron a llevarla a cabo, finalizando con una caída hacia atrás desde unos cinco metros. Aún efectuó ese día otro vuelo de 100 metros de recorrido que terminó con otra caída que afortunadamente no le produjeron lesiones, por chocar lateralmente.

Reconstruyó el planeador y reanudó las prácticas el 23 de mayo utilizando, en esta ocasión, como remolcador un automóvil de 28 HP; en el campo de Esquiroz. La rotura de una cuerda provocó la caída del planeador, rompiéndose el tren de lanzamiento.

Realizó otras experiencias en el mes de junio y, por último, el 21 de julio, en el campo de Esquiroz, logró elevar el planeador a los 20 metros de recorrido, alcanzando bastante altura, pero la rotura de una cuerda produjo una sacudida que sacó al capitán Bayo de su sitio, pudiendo sujetarse a uno de los montantes y salvarse de un grave accidente, aunque sufrió una luxación en el hombro derecho, quedando el planeador totalmente destrozado.

En su segunda salida a Francia, en los meses de agosto y septiembre de 1911, visitó París, Orleans y Etampes buscando una escuela de vuelo lo suficientemente económica para obtener el título de piloto. Eligió la de Bonnet-Dabranche que era la más apropiada a sus medios, pero la propia economía de la escuela hacía que escaseasen los aeroplanos para las prácticas de vuelo. Pudo aprender algo sobre el montaje y reglaje de aparatos sin poder efectuar un solo vuelo. Curiosamente el certificado que le extendió la Escuela expresa que no se le pudo conceder el título de piloto a causa de la quiebra de la referida Escuela.

Menos mal que antes de regresar a España, al pasar por Etampes, logró volar con el piloto francés Chevallier y fue la única experiencia agradable que obtuvo de esta salida al extranjero, en donde predominó la desesperación ante el ambiente mercantil que reinaba en la aeronáutica.

POR FIN CUATRO VIENTOS

EN la Hoja de Servicios del capitán Bayo se recoge que el 9 de marzo de 1912 marchó a Madrid al objeto de adquirir conocimientos para hacerse piloto aviador en el Aeródromo de Cuatro Vientos, ya que en la convocatoria de esta segunda promoción de pilotos se admitieron a Oficiales de las diversas Armas y Cuerpos del Ejército, en lugar de ser exclusivo para el Arma de Ingenieros. A este respecto manifestaba el capitán Kindelán: "Este Cuerpo (se refiere al de Ingenieros) mostró muy poco egoísmo y un amplio espíritu nacional, comprendiendo que el Arma nacional era muy grande y, si bien debía regirse por un concepto de unidad para no restar eficacia y subdividir y el presupuesto, convenía darle mayor amplitud con la cooperación de los Oficiales de E.M., Infantería, Artillería, Caballería, Intendencia y Marina".

La segunda promoción de pilotos comenzó su instrucción en marzo de 1912, siendo sus profesores los alumnos del primer curso y los profesores británicos Pixton y Busteded. El capitán Kindelán se encargaba de la enseñanza en los biplanos, mientras que el capitán Herrera se dedicaba a los monoplanos.

El capitán Celestino Bayo, iba a ver cumplidas, por fin, sus ilusiones de ser piloto de aeroplano y con gran entusiasmo empezó el curso, iniciando las prácticas el 12 de marzo, volando como pasajero y pasando por las etapas de llevar la palanca, dirección, rodar y pilotar el aeroplano en línea recta, simultaneando estos ejercicios en el aire con conferencias teóricas, manejo de motores, reglaje de aviones, etc.

El 23 de abril le dieron la "suelta" en un vuelo de 3 minutos y 38 segundos de duración, alcanzando la culminación de todas sus aspiraciones. Al día siguiente efectuó otros vuelos como piloto y, en el último,

DIARIO OFICIAL

DEL

MINISTERIO DE LA GUERRA

PARTE OFICIAL

LEYES

DON ALFONSO XIII, por la gracia de Dios y la Constitución, Rey de España:

A todos los que la presente vieren y entendieren, sabed: que las Cortes han decretado y Nos sancionado lo siguiente:

Artículo 1.º El servicio militar aeronáutico, incluyendo el período de instrucción, se considerará como de campaña y dará derecho al personal del Ejército y Armada que tripule sus aparatos como pilotos, observadores ó desempeñando cualquier otro cometido, lleve á cabo algún acto de reconocido mérito ó sufra accidentes más ó menos graves, á los beneficios que determina el vigente reglamento de recompensas en tiempo de guerra.

En caso de muerte la familia del causante disfrutará de los mismos derechos que la de los fallecidos en acción de guerra.

Art. 2.º Las recompensas consignadas en el artículo anterior se aplicarán desde luego á los oficiales y á las familias de los oficiales que hubieran sido víctimas de los accidentes de la aviación antes de la publicación de la presente ley.

Por tanto:

Mandamos á todos los Tribunales, Justicias, Jefes, Gobernadores y demás autoridades, así civiles como militares y eclesiásticas, de cualquier clase y dignidad, que guarden y hagan guardar, cumplir y ejecutar la presente ley en todas sus partes.

Dado en Palacio á veinsiete de noviembre de mil novecientos doce.

YO EL REY

El Ministro de la Guerra.
AGUSTIN LUQUE

PLANEADOR C.B. 1

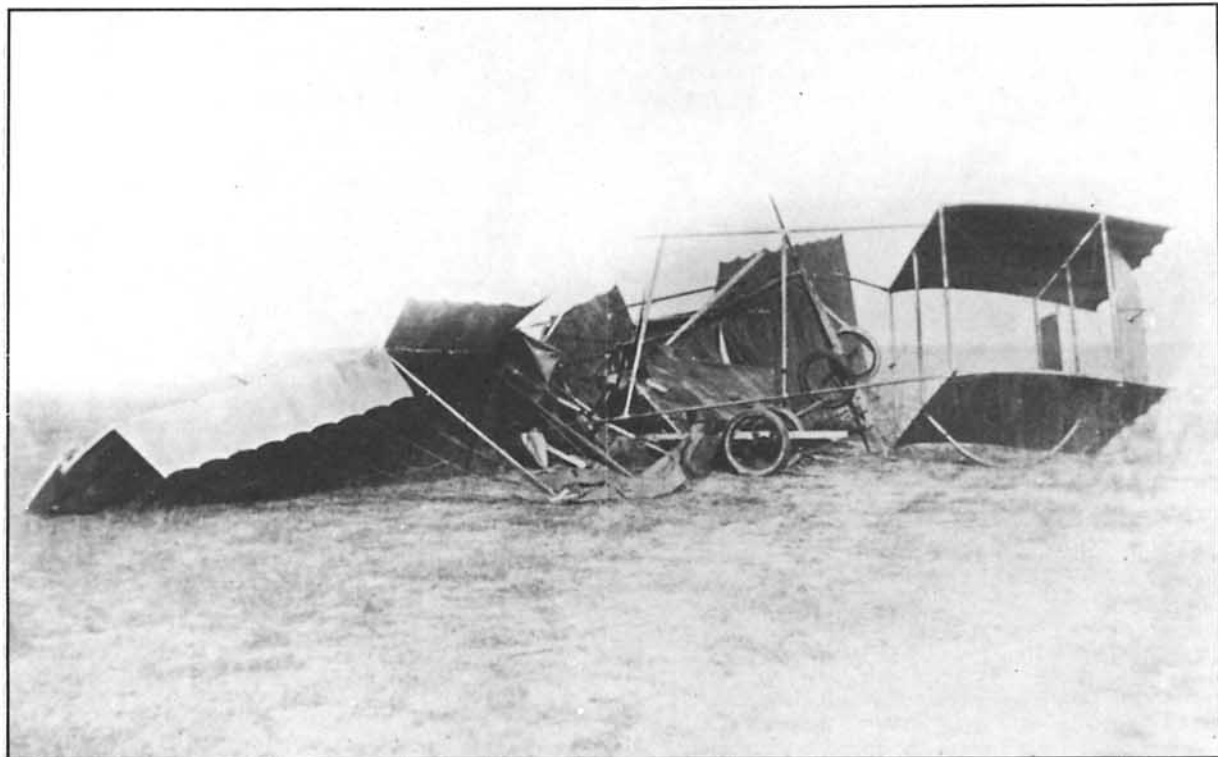
A finales de septiembre de 1910 terminó los dibujos de un planeador que se llamó C.B. número 1, cuyas características eran:

Superficie sustentadora (biplano)	17 m ² .
Cruzamen	6,80 m.
Anchura de las superficies	1,30 m.
Longitud del aparato	4,40 m.
Separación de las superficies	1,50 m.

El conjunto estaba convenientemente alirantado, las uniones eran de aluminio y de hierro, los alambres de acero de dos milímetros, las superficies estaban cubiertas de algodón crudo, la madera era de nogal americano y pino del país, etc. etc.

cuando llevaba en el aire cuatro minutos, una falsa maniobra le hizo caer al suelo, averiándose el aeroplano, sin que sufriera ninguna lesión.

El 13 de mayo, volvió a tener otro accidente a consecuencia de otra falsa maniobra, destrozando el aeroplano pero sin daños físicos para su persona. Estos accidentes y, en especial el último, produjeron un momento de duda en el propio capitán Bayo, no por falta de valor, sino como desconfianza de dominio propio, tanto el coronel Vives como el capitán Kindelán y su propio hermano Alfonso —que realizaba el mismo curso— le hicieron advertencias y amonestaciones para refrenar sus impetus y animándole a proseguir.



Estado en que quedó el avión después del accidente.

El 27 de junio llevaba efectuados ya 47 vuelos como pasajero, con una duración de 3 horas y 49 minutos, así como 63 como único piloto, con una permanencia en el aire de 3 horas y 30 minutos; en total 110 vuelos empleando 7 horas y 19 minutos que hacía un promedio de unos 3 minutos por vuelo. Realmente se trataba de pequeños saltos.

Ese día recibió la orden del capitán Kindelán de despegar y que si al estar en el aire se encontraba en buenas condiciones que hiciese un "ocho" y, en caso contrario, que descendiese después de haber hecho uno o dos circuitos cerrados a la izquierda.

La prueba de los "ochos" exigía virajes completos a derecha e izquierda; el viraje a la derecha era temido en los aeroplanos Henry porque el par giroscópico de motor y hélice encabritaba el aeroplano y era fácil entrar en pérdida de velocidad si no se tenía la necesaria habilidad. Por otra parte, la turbulencia normal a baja altura a las horas de sol, obligaba a volar por la mañana muy temprano y al caer la tarde.

EL ACCIDENTE MORTAL

EL mencionado día estaba preparado el biplano Henry Farman 2, en el que poco antes había realizado un vuelo el capitán Barrón para comprobar el estado del aeroplano, así como para apreciar las condiciones atmosféricas, verificaciones que se hacían siempre antes de que empezasen a volar los alumnos.

Eran las 19 horas, 27 minutos y 30 segundos cuando el propio capitán Bayo hizo la señal con el brazo para que le dejaran libre, veinte segundos más tarde de que despegase el capitán Herrera en un Nieuport con el primer teniente Ezpiu, número uno de la promoción que acababa de salir de la Academia de Ingenieros, que visitaba el Aeródromo en viaje de prácticas.

Llegado este momento transcribimos unos párrafos del artículo del coronel Vives, publicado en el Memorial de Infantería de 1912, dedicado a la trágica muerte del capitán Bayo y del que hemos obtenido abundantes datos para la redacción del presente reportaje:

"El capitán Bayo se elevó en su Henry Farman unos quince metros, viró a la izquierda en el lugar acostumbrado y regresó hacia el punto de partida sin que se notara nada anormal en el vuelo, hasta que al acercarse se vio al aeroplano efectuar inclinaciones laterales pequeñas que parecían indicar que venía encabritado,

pareció que empezaba a virar a la izquierda con gran rapidez, inclinándose el aparato hasta caer de cabeza al suelo casi vertical. El choque, sumamente violento, ocurrió a las 19 horas y 31 minutos".

"El capitán Bayo, echado boca abajo, tenía fracturados ambos fémures por sus tercios inferiores, saliendo al exterior los extremos rotos de los huesos, con desgarrar de todos los tejidos; estaba sin sentido por efecto de la conmoción cerebral, y tenía además, algunas otras contusiones y erosiones menos importantes".

"Conducido al Hospital Militar de Carabanchel en automóvil, se le hizo la cura, que fue muy cruenta, aun cuando él no se dio cuenta de nada gracias al cloroformo, y después de haber abrigado algunas horas de esperanzas de posible salvación, falleció de meningitis el día 29, a las 21 horas y 35 minutos".

Con la meticulosidad que caracterizaba al coronel Vives, precisaba las conclusiones a las que llegaba como consecuencia del accidente, que pueden catalogarse ya como la primicia de un informe de seguridad en vuelo:

"El accidente debe racionalmente atribuirse a una falsa maniobra del aviador, análoga a las que le ocasionaron las dos caídas anteriores. Probablemente corrigió demasiado bruscamente el encabritado del aparato y provocó la caída por medio de esta falsa maniobra. Es un accidente doloroso y lamentable en extremo; pero en el estado actual de la aviación, si bien con prudencia pueden esta clase de accidentes reducirse al mínimo, no hay medio de evitarlos en absoluto".

Y añadía: "Conviene notar que en ninguna de las tres ramas de que consta el servicio aéreo, o sea la aerostación, la aeronáutica y la aviación, había habido hasta ahora ningún accidente mortal. En las tres ramas se han corrido peligros, ha habido accidentes más o menos graves, pero hasta ahora, en nuestro Ejército, nadie había sucumbido".

TRANSCENDENCIA DE ESTE ACCIDENTE

FUE tal la transcendencia de este primer accidente mortal de aviación que el entierro constituyó una auténtica demostración de duelo nacional con la asistencia de personalidades civiles y militares. Por otra parte y como consecuencia del mismo, el Ministro de la Guerra, general Luque, presentó al Congreso un proyecto de Ley en la que se consideraba como de campaña, otorgándose el derecho al personal del Ejército y Armada que tripulasen aparatos como pilotos, observadores o cualquier otro cometido, llevase a cabo algún acto de reconocido mérito o sufra accidentes más o menos graves, a los beneficios que determinaba el reglamento de recompensas en tiempo de guerra. La Ley fue aprobada y refrendada por S.M. el Rey D. Alfonso XIII el 27 de noviembre de 1912 (D.O. número 269). En aplicación de esta disposición y por primera vez, se le concedió al capitán Celestino Bayo Lucía el empleo de Comandante (R.O. de 27 de diciembre de 1912; D.O. número 293).

EL MONUMENTO A LAS VICTIMAS DE LA AVIACION ESPAÑOLA

IMMEDIATAMENTE de producirse el óbito del capitán Bayo y por iniciativa de los Generales Jefes de Sección y con autorización del Ministro de la Guerra, se organizó una suscripción con una cuota individual de una peseta, a la que contribuyó el MEMORIAL DE INFANTERIA con 100 pesetas, para costear un mausoleo y una placa en un edificio militar, llegándose a recaudar 9.000 pesetas.

El mausoleo se instaló en el cementerio de Carabanchel sobre el nicho donde reposan los restos de Celestino Bayo y la placa fue demorándose en el tiempo hasta acabar convirtiéndose en un monumento que esculpió el capitán Manuel Delgado Brackembury, formando un grupo escultórico, en piedra blanca, de estilo romántico. Está compuesto de pedestal y tres figuras sobre él. De las tres figuras, la más elevada, representa a ESPAÑA, contemplando a su derecha a un AVIADOR y a su izquierda la HISTORIA, sentada, en actitud de escribir, como queriendo dejar constancia de los hechos.

En la parte superior del pedestal, rodeando los cuatro frentes de la base del grupo figura una leyenda: A LAS VICTIMAS DE LA AVIACION ESPAÑOLA: EL VALOR Y LA CIENCIA GARANTIZAN LA VICTORIA. En este pedestal debían haber figurado los nombres de todos los caídos del Servicio de la Aeronáutica con indicación de las respectivas fechas. Pero el proyecto sólo perduró hasta 1922, figurando tan sólo 42 nombres.

Una vez finalizado el monumento, fue preciso que esperase a que se determinase su instalación, puesto que parecía que el resultado de la obra no respondía a lo que se esperaba de ella; se pensó en instalarlo en los jardines del Ministerio de la Guerra, pero finalmente se decidió que lo fuese en la confluencia del Paseo del Pintor Rosales y la calle de Ferraz, muy próximo al Cuartel de la Montaña.

Ya instalado el monumento permaneció mucho tiempo tapado con arpillera —que las inclemencias del tiempo iban deteriorando— hasta que el 16 de junio de 1918 fue oficialmente inaugurado solemnemente por S.M. el Rey D. Alfonso XIII.

Como consecuencia de la urbanización de la Plaza de la Moncloa se produjo una campaña de prensa y el llamamiento de determinados sectores ante el abandono del monumento, en una ubicación que no se consideraba apropiada, y así en 1973 el Ayuntamiento de Madrid procedió a instalarlo en la zona ajardinada de las inmediaciones del Cuartel General del Aire, sobre el Paseo de Moret.

PUNTO FINAL

PARA concluir este reportaje estimamos que lo más apropiado es hacerlo con el mismo párrafo con que finalizaba el coronel Vives su trabajo —ya mencionado— en el MEMORIAL DE INFANTERIA:

"La sangre de los mártires ha sido siempre fecunda para las causas que motivaron el martirio. La mejor manera de honrar la memoria de este primer martir de la conquista del aire de nuestro Ejército, es dar elementos de vida y de desarrollo a los servicios por los cuales con tanta abnegación y tanto heroísmo se ha sacrificado el capitán Bayo". ■