



75 años de la Aviación Militar

Copia de un oficio dirigido al E. S. Ministro de la Guerra en 27 de Abril de 1909, n.º 105.

S. E. Excmo. el honor de recibir el examen de V. E. la Memoria redactada por el Cap.º Hindelman y por mí, como consecuencia de las comisiones desempeñadas en el extranjero en virtud de las A.º O. de 1 de Enero y 11 de Marzo ult.º, para el estudio de los dirigibles y aeroplanos. = El redactor de la Memoria hemos creído que el interés del servicio nos obliga a sacrificar muchos detalles, para poderla presentar lo antes posible, siempre que estos detalles no perjudican el espíritu que es dársele a conocer al E. S. y sus aplicaciones militares. = En consecuencia en nuestra Memoria se han omitido los detalles que fueran de poca importancia en la Memoria, pero se han incluido los que se refieren a la historia de los dirigibles, sus aplicaciones militares, y de los aeroplanos que si bien no tienen aplicaciones militares, pero que se refieren a hechos muy en su momento.

En consecuencia en condiciones de utilizar también los aeroplanos que si bien no tienen aplicaciones militares actuales, costaríamos a tenerlos muy en cuenta, si es de la memoria.

En consecuencia en condiciones de utilizar también los aeroplanos que si bien no tienen aplicaciones militares actuales, costaríamos a tenerlos muy en cuenta, si es de la memoria. = 1.º Que se adquiere un dirigible del tipo Parseval, siéndole de base las condiciones consignadas en el Cap.º 5, y se procura adquirir todo lo posible la instalación de este nuevo servicio, tanto en lo referente a la construcción del hangar proyectado, a la ampliación del actual Polígono de Aviación de San Javier, como a los demás medios auxiliares, expresados en el Cap.º 9.º de la Memoria que son: el ascensor de dirección, escalera de incendios y procedimientos de los que caen. = Respecto al servicio de automóviles necesarios para la conducción del dirigible, podría proporcionarse al Centro Polígono de Aviación de San Javier cuando venga el dirigible dispuesto a 3.º los oficiales más, que en caso necesario, podrían ser agregados. = 3.º Sería necesario se necesitara desde luego la Comisión receptora, en la forma indicada en el Cap.º 9.º en el objeto de que durante la construcción del dirigible, pueda intervenir en todo lo que sea preciso, con sujeción a las instrucciones que se iba pudiendo para estos detalles, obligar esta Comisión su representación en el agregado militar de España en París. = De esta Comisión debería formarse parte el Cap.º Hindelman, cuya comisión en estos asuntos es imprescindible, para evitar para facilitar el servicio como agregado al Parque Aeronáutico, y autorizando para trasladarse a Guadalupe para siempre que fuera preciso, y

combinándose desde luego el momento que haya de empezar en el móvil del dirigible para que se prepare desde luego en la forma indicada en el Cap.º 9.º, sin ser objeto de que al ir al extranjero con la comisión receptora, así perfectamente imparcial en su cometido, cosa que es muy sencilla. = 2.º Disponiendo que se preparen durante este año las primeras experiencias de dirigible, en nuestro país, experiencias que según se ha convenido se pueden simultanearse con la C.º P. del servicio aeronáutico, por falta de detalles, conviene ampliar o modificar el programa de la C.º P. durante de aprobación, en el sentido que se indica en el estudio de los

imponer por fomentar la afición hacienda que Wright a algunos de sus dirigibles hicieran una serie de vuelos en libertad con algún oficial que previamente se designara, como se está haciendo ahora en Roma, y que a través de estos vuelos con el aeroplano que se empleara en estas experiencias, pueda conseguirse los datos necesarios para el estudio de los

que se refieren a hechos muy en su momento. = 6.º El momento que se refieren a hechos muy en su momento, tanto de aeronautia como de aplicaciones militares, y para el momento, = 7.º En el momento de esta Comisión, que debería ser de carácter secreto, por el secreto que se guarda sobre la época en que se ha tenido que desempeñar, he encontrado un elemento muy principal con lo bien preparado que estaba el Capitán Hindelman que ha dado en esta ocasión una buena prueba de lo que vale, y un auxiliar muy poderoso en la forma en que hemos sido recibidos por todos los jefes de los servicios de aeronautia militar, distinguiéndose muy especialmente el Mayor Gross, jefe de los observadores aeronáuticos, gracias a cuyas gestiones pudimos hacer la ascension en el dirigible militar cuando ya se nos había negado el permiso, según se detalla en el Cap.º 4.º, y el Mayor Morris, jefe de los italianos, que tanto en esta ocasión como en las demás en que han ido a Roma oficiales españoles nos ha enseñado todo, como lo hubiera podido hacer con un oficial de un nación, incluso las cosas que en tales países suelen tener reservados. = También el Col.º Cor.º Capper, jefe de los aviones ingleses, y los Señores Doullion y Boyer franceses, han estado muy amables y deferentes, el primero adelantado el premio del Ministerio de la Guerra y en su momento todo lo que tienen y los segundos proporcionándonos datos confidenciales de gran valor, ya que por la naturaleza del Ministerio de la Guerra no pudieron expresarse. = Además, en cuanto por otra parte no había ningún dirigible instalado. = Para ser muy sumamente conveniente conceder una recompensa por lo hecho a los Señores Morris y Gross. = El Coronel Vivar es Hindelman

A comienzos de 1909, el coronel del Cuerpo de Ingenieros D. Pedro Vives Vich, acompañado por el capitán del mismo Cuerpo D. Alfredo Kindelán Duany, viaja por diversos países de Europa, en Comisión de Servicio, para evaluar las posibilidades militares de los dirigibles y de los aeroplanos. En el curso del viaje visitan la Escuela de Pilotaje francesa de Pau, regentada por los hermanos Wright, donde conocen personalmente los primeros aeroplanos y reciben su bautismo del aire.

Ambos eran profesionales con insaciable curiosidad por las cosas del aire, clarividentes y abiertos al progreso. Fruto de esa experiencia a la Escuela de Pau son las frases relativas al aeroplano que figuran en el informe que el coronel Vives presentó al ministro de la Guerra al regreso de su viaje. En esas frases se encuentra el origen de la Aviación Militar española, de cuya creación por Real Decreto, el 28 de febrero de 1913, se cumplen ahora los setenta y cinco años.

En recuerdo de aquel viaje histórico y como homenaje a los hombres que pusieron esa primera piedra en la génesis de nuestra Aviación, publicamos hoy la reproducción de la copia de aquel informe y su transcripción literal a tipos de imprenta para su fácil lectura.

**Copia
de un oficio
dirigido al E.S. Ministro de la Guerra
en 27 de abril
de 1909,
nº 105**

E.S. tengo el honor de remitir al examen de V.E. la Memoria redactada por el Cap. Kindelán y por mí, como consecuencia de las comisiones desempeñadas en el extranjero en virtud de las Reales Ordenes de 4 de enero y 17 de marzo últimos, para el estudio de los dirigibles y aeroplanos. Al redactar esta Memoria hemos creído que el interés del servicio nos obligaba a sacrificar muchos detalles, para poderla presentar lo antes posible, siempre que estos detalles no hayan afectado a lo principal que es dar a conocer el estado de los dirigibles y de los aeroplanos y sus aplicaciones militares. Además de lo consignado en la Memoria conservamos en nuestro poder muchos datos y apuntes que en caso preciso podrían servir para ampliar y detallar cualquier punto de la Memoria que fuera preciso. Considero indudable de acuerdo con lo expuesto en la Memoria, que ha llegado el momento de contar con el servicio de dirigibles, susceptibles de prestar grandes e inmediatas aplicaciones militares, y de ponernos en condiciones de utilizar también los aeroplanos que si bien no tienen aplicaciones militares actuales, están llamados a tenerlas muy en breve, siendo de la mayor conveniencia disponer cuando llegue el caso de mi personal que la experiencia ha demostrado que no se improvisan. Si lo expuesto en la Memoria mereciera la aprobación superior de V.E. convendría a mi juicio se tomaran las siguientes disposiciones. 1ª. Que el actual servicio Aerostático, conservando la misma división de Parte y Tropas, que ahora tiene, tenga en lo sucesivo a su cargo todo lo referente a dirigibles, y aeroplanos, abarcando los

servicios aéreos el triple concepto de aerostación, aeronáutica y aviación. 2ª. Que se adquiriera un dirigible del tipo "Parseval", sirviendo de base las condiciones consignadas en el Cap. 5º, y se procure activar todo lo posible la instalación de este nuevo servicio, tanto en el referente a la construcción del barracón proyectado, a la ampliación del actual, Polígono o elección de uno nuevo, como a los demás medios auxiliares expresados en el Cap. 9º de la Memoria que son: cierre del barracón; escalera de incendios y perfeccionamiento de los generadores. Respecto al servicio de automóviles necesarios para la campaña del dirigible, podría proporcionarlos el Centro Electro-Técnico. Es también de necesidad cuando venga el dirigible disponer de tres o cuatro oficiales más, que en caso necesario podrían ser agregados. 3ª. Convendría se nombrara desde luego, la Comisión receptora, en la forma indicada en el Cap. 9º, con objeto de que durante la construcción del dirigible, pueda intervenir en todo lo que sea preciso, con sujeción a las instrucciones que reciba, pudiendo para ciertos cometidos delegar esta comisión su representación en el agregado militar de España en Berlín. De esta Comisión convendría formar parte el Cap. Kindelán, cuya competencia en estos asuntos creo innecesario encarecer, considerándole para facilitar el servicio como agregado al Parque Aerostático, y autorizándole para trasladarse a Guadalajara siempre que fuera preciso, y nombrándose desde luego el mecánico que haya de encargarse del motor del dirigible para que se prepare desde luego en la forma indicada en el Capº. citado con objeto de que al

ir al extranjero con la comisión receptora, esté perfectamente impuesto en su cometido, cosa que es muy esencial. 4ª. Suponiendo que se puedan efectuar durante este año, las primeras experiencias de dirigible en nuestro país, experiencias que según se ha consignado no pueden simultanearse con la E.P. del servicio aerostático, por falta de elementos, convendría ampliar o modificar el anteproyecto de E.P. pendiente de aprobación, en el sentido que sea necesario para hacer compatibles ambos servicios. 5ª. Para el estudio de los aeroplanos convendría a mi juicio, de acuerdo con lo propuesto en el Cap. 8º, *empezar por fomentar la afición haciendo que Wright o alguno de sus discípulos hicieran una serie de vuelos en Madrid con algún oficial que previamente se designara, como se está haciendo ahora en Roma, y quedándonos después con el aeroplano que se empleara en estas experiencias para continuar nosotros las prácticas.* Este sistema no sería caro, y acaso para plantearlo se podrían obtener recursos de otros ministerios, además del de Guerra o de alguna corporación o empresa, como ha sucedido en otras naciones. 6ª. A medida que se vayan instalando y desarrollando los servicios, tanto de aeronáutica, como de aviación, serán precisos nuevos elementos que se han indicado en la Memoria, y que se podrán conceder sucesiva y paulatinamente. 7ª. Es de justicia consignar que para el desempeño de esta Comisión, que ofrecía serias dificultades por la índole de la misma, por el secreto que se guarda sobre ciertos asuntos, y hasta por la época en que se ha tenido que desempeñar, he encontrado un elemento muy principal con lo bien preparado que estaba Capitán Kindelán que ha dado en esta ocasión una nueva prueba de lo mucho que vale, y un auxiliar muy poderoso en la forma en que hemos sido recibidos por todos los jefes de los servicios de aerostación militar, distinguiéndose muy especialmente el Mayor Gross, jefe de los Aerosteros prusianos, gracias a cuyas gestiones pudimos hacer la ascensión en el dirigible militar cuando ya se nos había negado el permiso, según se detalla en el Cap. 1º, y el Mayor Moris, jefe de los italianos, que tanto en esta ocasión como en las demás en que han ido a Roma oficiales españoles nos ha enseñado todo, como lo hubiera podido hacer con un oficial de su nación, incluso las cosas que en todos países suelen tener reservadas. También el Tte. Corel Capper, jefe de los aerosteros ingleses, y los comandantes Bouttieaux y Voyer franceses han estado sumamente amables deferentes, el primero activando el permiso del Ministerio de la Guerra y enseñándonos todo lo que tenían y los segundos proporcionándonos datos confidenciales de gran valor, ya que por la reserva del Ministerio de la Guerra no pudieron enseñarnos Mendon, en donde por otra parte no había ningún dirigible inflado. Creo sería sumamente conveniente conceder una recompensa por lo menos a los Mayores Moris y Gross. El Coronel Vives. Rubricado.