

EL 13 de marzo de 1879 nació un niño en Santiago de Cuba, en el seno de una familia de origen irlandés. Nadie podía predecir que iba a ser el creador, el organizador y el más esforzado paladín de la aeronáutica, durante el primer siglo de existencia de la Aviación española.

Cierto que otra cosa hubiera sido milagro, ya que, por aquél entonces corrían los tiempos del: "Si Dios hubiera querido que el hombre volara le habría dotado de alas".

Es más. Cuando ese niño creció, e ingresó como cadete en la Academia de Ingenieros Militares de Guadalajara, con el nombre de Alfredo Kindelán Duany, una de las cosas que le demostraron con una, al parecer, convincente, aunque un tanto intrincada argumentación, fue la imposibilidad del vuelo mecánico, de acuerdo con lo que denominaban "el círculo vicioso de la aerodinámica".

Esta prestigiosa Academia, sin embargo, no lo fue tanto como para torcer el rumbo del destino y el vuelo mecánico fue hecho realidad por los hermanos Wright, en las dunas de Kitty Hawk y, poco más tarde, lo materializaba en España, Kindelán, de forma metódica y sistemática.

El año 1898 —aciago para todos los españoles— lo fue doblemente para la familia Kindelán que quedó totalmente arruinada tras la guerra de España con los Estados Unidos.

Podríamos decir que Alfredo Kindelán fue un producto típico de la que se ha dado en llamar "Generación del 98". Pero de la fracción positiva de esa heterogénea generación.

El padre de Kindelán, que era ingeniero militar fue trasladado a la España peninsular. En 1899, Kindelán hijo, obtiene el grado de teniente y, en 1901, el destino le deparó el gran privilegio de conocer al Comandante Vives. Un catalán de una actividad infatigable, con quien habría de compenetrarse a la perfección. Entre ambos crearon la aerostación en España y, más tarde, hicieron nacer a nuestra aviación.

Efectuó Kindelán más de cuarenta ascensiones en globo libre y demostró, su valía al quedar en 3º y 4º lugar en sus dos únicas actuaciones en la copa Gordon Bennett, en la que participaban los mejores aerosteros europeos. Obtuvo el título de Piloto de Esférico de primera categoría. Con-

Alfredo Kindelán Duany

Forjador de la Aviación Española

RAMON SALTO PELAEZ,



siguió que Vives pusiera a disposición del inventor Leonardo Torres Quevedo los talleres del Parque de Aerostación y colaboró con este sabio ingeniero en la construcción del dirigible ESPAÑA, a cuyos mandos efectuó los vuelos de prueba. Se le concedió el título de Piloto de Primera de Dirigible.

En estos días de su juventud participó Kindelán, en cierto modo, del espíritu aventurero que prevaleció en los albores de la aeronáutica, pero con la particularidad de que siempre supo hacer abstracción entre el aspecto deportivo y el aspecto militar de la misma, salvo en esa zona, de amplitud incierta en que ambos aspectos se solapan, y en ambos se entregó con el mismo fervor y dedicación.

Colaboró en la creación del Real Aero Club de España y llegó a ser Presidente de este organismo que tanto habría de hacer por la aviación deportiva y el fomento de las vocaciones aeronáuticas.

En 1907, en el transcurso de una competición aerostática que tenía lugar en Valencia, se desató una fuerte tormenta que forzó a descender a tierra a los globos participantes. A todos, menos uno. Kindelán, en el globo "María Teresa" se resistió a abandonar la ascensión y trató de alcanzar Ibiza con su aerostato, pero los globos libres de aquéllos tiempos eran unos ingenios tan estúpidos como los que vuelan en los nuestros, ya que solo se dirigen hacia donde quiera llevarles el viento. El María Teresa cayó al mar y Kindelán permaneció 24 horas en el agua. Seis de ellas nadando, desde que se le hundió la barquilla, hasta que milagrosamente le rescató, en plena noche, el buque inglés "West Point", cuando ya estaba al límite de sus fuerzas.

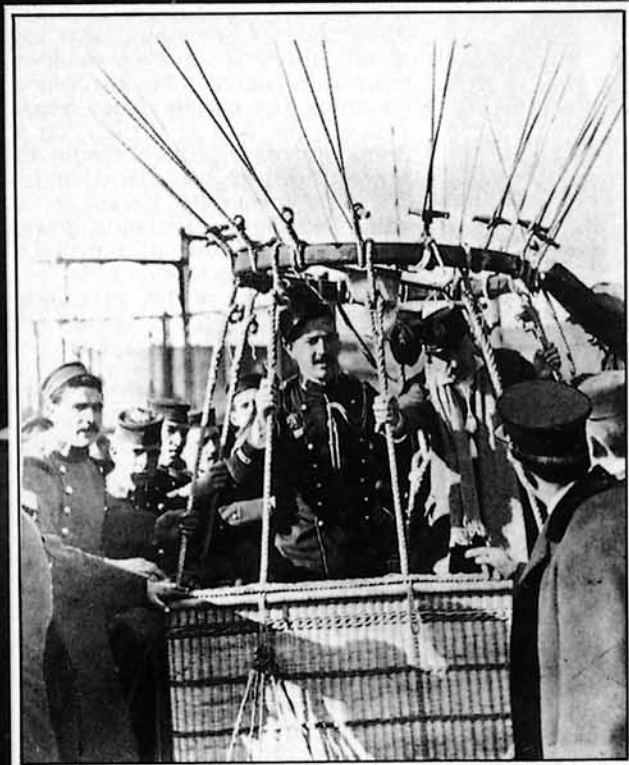
En 1910, el Ministro de la Guerra, envió a Vives y a Kindelán a Francia, Gran Bretaña, Alemania e Italia, para que hicieran un estudio detallado de la técnica de los dirigibles y aeroplanos con el fin de esclarecer si tenían alguna aplicación militar.

Vives y Kindelán visitaron la escuela de pilotos que tenían, en Pau, los hermanos Wright, donde dieron un vuelo en su avión y Kindelán redactó un Informe completo con todo lo preciso para instalar una escuela de pilotos en España, sin olvidar los diferentes aspectos de la infraestructura, profesorado, material, etc...

Como consecuencia de estos estudios, se compraron, a principios de 1911, unos terrenos, que

pasaron a ser el aerodromo militar de Cuatro Vientos y se organizó un curso de pilotos (*), en el que los instructores fueron, en ese primer año, franceses. Los pilotos españoles que terminaron el curso con el máximo aprovechamiento

(*) Fueron los compañeros de Kindelán, como alumnos pilotos: Ortiz Echague, Barrón, Arrillaga y Emilio Herrera.



En la fiesta aerostática celebrada el día 15 de diciembre de 1907, el globo "Jipaeto", propiedad del duque de Medinaceli y tripulado por éste y Kindelán, obtuvo el primer premio entre los ocho globos participantes en la prueba.



pasaron, a su vez, a ser profesores de vuelo utilizando el avión biplano **Henry Farman** y los monoplanos **Bristol Prier** y **Nieuport**. Kindelán obtuvo, el 31 de julio, el título nº 1, en España, de piloto militar de aeroplano y se le nombro "Oficial encargado" del aerodromo de Cuatro Vientos.

Por aquéllos días nos descubre una nueva e importante faceta de su personalidad, que ya no habría de abandonarle el resto de su vida: la de escritor y tratadista.

Su primer libro "Dirigibles y aeroplanos" fue de carácter técnico, pero su obra literaria no se circunscribe a temas específicos de su profesión, tales como la aplicación de las ciencias y las

artes a la aeronáutica, o el Arte bélico, en general y el Arte Militar Aéreo, en particular, sino que se extendió a otras áreas como la de la filosofía y la política, de la que están profundamente impregnadas sus obras.

El propio Kindelán, en el prólogo de su libro "Clima de Guerra" sale al paso de quienes pudieran considerar atrevido al que tratara temas tan complejos, sin estar calificado para éllo, por no ostentar un cargo, o poseer una larga preparación profesional, acorde con estas materias y lo hace con efectividad, al copiar literalmente (en francés) las siguientes palabras de Juan Jacobo Rousseau: *Por el hecho de que escriba sobre política, se me podría preguntar si*

es que yo soy gobernante o legislador. Mi respuesta es: no. Y esa es la razón por la que escribo sobre política. Si yo fuera gobernante o legislador no perdería el tiempo diciendo lo que hay que hacer. Lo haría.

La extensa erudición de Kindelán le hizo encontrar una cita tan oportuna e ingeniosa. Desde luego tenía donde elegir, pues raro es el intelectual que no esté convencido de que, para enjuiciar un asunto con clarividencia, lo imprescindible no es la profesionalidad, sino la inteligencia, y también abundan, quienes, como Kindelán, lo demuestran con sus obras.

Por supuesto, que el núcleo fundamental de sus libros versa sobre temas militares y el conjunto de todos ellos podría decirse que esboza un verdadero tratado de polemología, realmente notable



Kindelán en compañía de un general francés con motivo de una escala técnica de éste en su trayecto hacia Marruecos.

para la fecha en que se escribió. Lo que, probablemente, le indujo a profundizar en consideraciones filosóficas, políticas e, incluso teológicas, fue su gran sinceridad que, en ocasiones adoptaba un aire de ingenuidad que —no por calculada— dejaba de prestar un singular encanto a sus escritos.

La sinceridad y la buena fe fueron los principios básicos en los que intentó, en todo momento enmarcar su vida. No solo su obra literaria. El seguir a rajatabla el precepto shakesperiano de ser fiel a sí mismo, y poner, por encima de toda otra consideración, el amor a la verdad y la coherencia entre sus convicciones y su conducta, aunque esto último habría de acarrearle no pocas tribulaciones.

En su libro titulado "Cuatro novias inglesas", en el que trata sobre las parejas: Alfonso VIII-Leonor de Inglaterra; Enrique el Doliente-Catalina de Lancaster; Felipe II-María Tudor y Alfonso XIII-Victoria Eugenia, reconoce que se ha visto preciso a: "armozar dos antagonismos: el afecto sincero hacia una Real pareja, a la que venero, y el respeto hacia otra soberana a quien jamás fue infiel el autor de este libro: La Verdad".

Estas palabras proporcionan, a nuestro entender, la clave para comprender la trayectoria militar, aeronáutica y social de Alfredo Kindelán Duany.

Pero, con estas disquisiciones, hemos abandonado el hilo cronológico de la vida de nuestro personaje y se da el caso de que, mientras especulábamos con ellas, han transcurrido dos años; lapso sobre el que llamaremos, más adelante, la atención de nuestros lectores.

Habíamos dejado al capitán Kindelán, en el año 1911, al mando del campo de aviación de Cuatro Vientos y nos encontramos ahora en febrero de 1913, cuando un Real Decreto crea el Servicio de Aeronáutica Militar, compuesto por las dos ramas de Aviación y Aerostación y la superioridad ordena a Kindelán que prepare, con urgencia, una escuadrilla que marche a Marruecos para apoyar las operaciones del General Marina.

Kindelán compró inmediatamente varios **Maurice Farman MF-7** biplanos, que tenían la hélice propulsora detrás del puesto de pilotaje y el timón de profundidad, en cambio, delante, al estilo de los modernos "canard"; adquirió, también la nueva versión del monoplano **Nieuport**, con 80 HP, en lugar de los 50 de la

versión primitiva y seis biplanos austriacos **Lohner Pfeilflieger**, y con este material marchó a la Guerra de África y recabó, para sí mismo, el mando de la Primera Escuadrilla.

El 17 de diciembre, dos aviones de su escuadrilla efectúan una operación de bombardeo aéreo contra Ben Karris, cerca de Tetuán, que fue, sin duda, la primera de este tipo en la historia de la Humanidad, pues, si bien es cierto que alemanes e italianos habían utilizado con anterioridad, el avión, en acciones de guerra, éstas fueron, únicamente, de reconocimiento aéreo.

Asombra, por tanto, la vitalidad de esta recién creada aviación española que es capaz de pasar, en el corto periodo de dos años, de efectuar el primer curso elemental con cinco alumnos y tres aeroplanos, a poner en servicio operativo una escuadrilla militar, cuya efectividad y brillantez, en misiones de combate real, quedaron reflejadas en las continuas citaciones, en la Orden General, de los pilotos de la escuadrilla Capitán Kindelán.

De regreso, éste, a la Península, puso a prueba, de nuevo, sus dotes de organizador. Gestionó con la casa HISPANO, la construcción de motores de aviación; patrocinó y respaldó a Barrón en la fabricación de aviones; y, más adelante, creó una escuela de carácter civil, en Getafe, la dotó de talleres y atendió a la formación de mecánicos y especialistas de aviación.

Al ascender a Comandante, en 1918 se le destinó a la Sección Aeronáutica del Ministerio de la Guerra y, en 1921, se le nombró Director y profesor de la Escuela de Ametralladores-bombarderos, de los Alcázares.

En 1922 le envían nuevamente a Marruecos, como Jefe de todas las fuerzas aéreas, e Inspector de los Servicios de Aeronáutica y éste le proporciona la satisfacción de volver a reunirse con su antiguo superior, el ya general Vives que ostenta el cargo de Comandante General de Melilla.

Es curioso que no se nos diera a estudiar, en las escuelas de aviación o en la Academia del Aire, ni veamos glosada, en parte alguna, la labor que desarrolló Kindelán desde el Puesto de Mando de Tauima. Y lo calificamos, cuando menos, de curioso, por lo que el lector juzgará, a continuación.

Abrimos la Historia de la Aeronáutica de Gomá y leemos, con estupor, lo siguiente: "Creía Kindelán que la cooperación de la

Aviación con el Ejército, continuamente dedicada a actuar en el campo táctico, sobre trincheras y fortificaciones del frente, habría de ser de menor utilidad y rendimiento, para el fin general de la campaña, que aquellas otras misiones independientes, estratégicas y políticas, para las cuales está facultada, en concepto amplio y decisivo, si los servicios se llevan a cabo con la magnitud y continuidad necesarias a tal fin" (*).

Esto lo sustentaba Kindelán ¡Veinte años antes de la encarnizada polémica en que tan maltratado fueran Billy Mitchell por defender la misma idea y 65 años antes de que la tesis contenida en las palabras redactadas por Gomá, con la tosquedad de estilo de la época, pasaran a convertirse en canon indiscutible de la Doctrina aérea universal!

Mucha perspicacia y valor tuvieron que ser necesarios para proclamar esa gran verdad de la prioridad de la acción aérea estratégica, en plenos años 20, cuando la aviación era un mero Servicio de los ejércitos de superficie y la guerra del moro se libraba a golpes de escaramuzas tácticas, con un criterio achatado y bidimensional, bajo apenas alguna directriz estratégica de extrema simplicidad.

Pero el que Kindelán adivinara, con tanta antelación, el valor decisivo de la aviación estratégica, no significó que desdenara la aviación táctica, que fue con la que el destino y el Ministro de la Guerra le obligaron a operar en África, cosa que hizo con brillantez inusitada, en ese conflicto bélico en el que acababa de producirse la hecatombe de Annual.

Para ello, con una racionalización de criterios, que seguiría estando al día en nuestros años 80, Kindelán comenzó por adecuar las tácticas de combate de sus aviones al armamento de que disponía que, en las primeras acciones, consistía en bombas lanzadas a mano, con el "Error Probable Circular" que el lector puede imaginar.

Para disminuir éste, se vio obligado a programar los ataques en vuelo rasante; táctica que el Mando —ante las muchas bajas que causaba— recibió con reparos, que pronto se convirtieron en aprobación, al constatar los efectos en el enemigo.

Por otra parte, Kindelán no se limitaba a redactar órdenes desde la fría calma de su mesa de des-

(*) José Gomá Orduña: HISTORIA DE LA AERONAUTICA ESPAÑOLA, 1950 - Tomo II - Pág. 201.

pacho. El 5 de julio de 1923, un avión **BRISTOL** con el Capitán Llorente como piloto y el Tte. Coronel Kindelán como observador, bombardeó el campamento de Tafersit: aterrizó para repostar y proveerse de nuevas bombas y dio tres nuevas pasadas, en vuelo rasante, en las que el avión fue acerbado a balazos. En la tercera resultó herido de bala Kindelán, con gran hemorragia. Llorente hizo un aterrizaje de emergencia, a pocos metros de la línea del frente y el avión capotó. La herida fue calificada de grave y Kindelán fue propuesto para la Laureada.

En 1925 fue ascendido a Coronel por méritos de guerra y se le nombró Jefe Superior de la Aeronáutica. Bajo su mando, la Aviación que él mismo creara, participó en los grandes raids, característicos de la época, con vuelos tan resonantes como los de "Plus Ultra" y "Jesús del Gran Poder", que se efectuaron bajo su personal supervisión.

Uno de sus mayores esfuerzos se concentró en lograr que la Aviación fuera un Arma independiente, como el Ejército y la Marina, cosa que, con el tiempo, habría de conseguir.

Hombre de acendradas convicciones monárquicas, pidió el pase a la Reserva, durante la República.

La rigidez de su trayectoria rectilínea, mal podía amoldarse a los recovecos y zig-zags de la turbulenta España en la que le tocó vivir y en la que él —militar neto— trató sinceramente de ser apolítico, sin conseguirlo y ésta sería la causa de tanta vicisitud a la que se hubo de someter.

En 1936, convencido de que con un Mando colegiado se pierden las guerras, fue quien consi-



Kindelán en los años en que vivió apartado de la Aviación Militar.

guió que se le nombrara a Franco, generalísimo; pero fue, también, uno de quienes más tenazmente se opusieron a que dicho cargo pasara a ser vitalicio.

Mal se podría decir que fuera responsable de sus propios avatares, ya que su comportamiento respondió a una línea de pensamiento indoblegable.

En la guerra de 1936-39 fue el Jefe de la Aviación Nacional que habría de decidir la contienda.

Diciembre de 1926. Kindelán acompañando a S.M. el Rey Alfonso XIII durante una visita que el monarca realizó a Getafe con motivo del primer vuelo del Breguet XIX fabricado por la empresa española Construcciones Aeronáuticas, S.A.

para ver luego nombrado Ministro del Aire a un general de otra Arma y mucha menor antigüedad. Para que no tuviera que someterse a esa subordinación, se le nombró Capitán General de Cataluña y Baleares.

Fue, también, Director de la Escuela Superior del Ejército. Se le nombró Académico de la Historia; Doctor "honoris causa" de la Universidad de Dublín y se le concedió el título nobiliario de Marqués de Kindelán.

El autor de estas líneas, que tuvo el privilegio de tratarle personalmente, sabe asimismo del altísimo nivel de su calidad humana. Cometió errores, ¿quién no?, pero fueron debidos a que —como en el caso de Douhet y Mitchell— Kindelán se adelantó a su época y, al igual que ellos, osó fijar límites de tiempo en sus vaticinios. No obstante, lo fundamental de la Doctrina de estos tres grandes pensadores aeronáuticos se verá indefectiblemente confirmada por la realidad.

A la vista de cuanto antecede, el lector habrá comprendido la causa de que, en un país en el que se derrochan resmas de papel en alabanza de cualquier personajillo, más o menos folklórico, o cualquier cabecilla de banda carlista, más o menos asilvestrado, no exista una biografía acabada de Kindelán. Política aparte, quizás fuera que atesoró excesivas dotes en su persona y esto, en España, lo perdonan difícilmente sus contemporáneos.

Este 75º Aniversario de la Aviación, por él creada, podría ser el momento de comenzar a hacerle justicia. ■

