

## *I Centenario de la muerte del capitán de Infantería aviador*

# *Celestino Bayo Lucía,*

*primera víctima de nuestra  
Aviación Militar*

**JOSÉ SÁNCHEZ MÉNDEZ**  
*General de Aviación*

*Vicepresidente de la Asociación Española de Militares Escritores (AEME)*

ERAN LAS DIECINUEVE HORAS TREINTA MINUTOS DEL 27 DE JUNIO DE 1912, CUANDO EN EL AERÓDROMO MILITAR DE CUATRO VIENTOS EL BIPLANO FARMAN NÚMERO 2 PILOTADO POR EL CAPITÁN DE INFANTERÍA CELESTINO BAYO LUCÍA SE ESTRELLABA CONTRA EL SUELO. FALLECERÍA EN EL HOSPITAL MILITAR DE CARABANCHEL EL DÍA 29 A LAS VEINTIUNA HORAS Y TREINTA Y CINCO MINUTOS. SE CONVERTÍA ASÍ EN LA PRIMERA VÍCTIMA DE LA AVIACIÓN MILITAR ESPAÑOLA

**C**elestino Bayo Lucía había nacido en Barcelona el 7 de abril de 1880, hijo del matrimonio formado por Concepción Lucía Vicente y el comandante de Artillería Pedro Bayo ----. Residía en Cuba con sus padres y procedente de paisano, había obtenido plaza de alumno en la Academia de Infantería. Según resolución del capitán general de la Isla de Cuba, el 30 de junio de 1896, era filiado en la Academia toledana, y tras jurar la Bandera permanecería en dicho Centro militar, cursando los estudios del plan de enseñanza de curso abreviado, que finalizó con aprovechamiento, para ser promovido al empleo de segundo teniente de Infantería el 18 de junio de 1897. Seguidamente fue destinado al Regimiento de Infantería de Cantabria número 39, en Pamplona, y el 16 de noviembre le sería notificado que quedaba en expectación de destino para el Distrito de Cuba. Salíó para dicha isla desde el puerto de Santander, a bordo del vapor *Alfonso XIII* el 20 de diciembre.

El 2 de enero de 1898, tras su llegada a La Habana, se incorporó al Primer Batallón del Regimiento de Infantería



*El capitán Celestino Bayo Lucía.*

de Tarragona número 67. Durante el tiempo que permaneció en Cuba participó en numerosas acciones durante la Guerra, como en Vista Hermosa, Santa Inés, Caridad de Iglesias, el Pilón y San Andrés, en las Vueltas, Cuatro Caminos, Peralejo y La Carolina. Posteriormente intervino en otras varias, como en Santa Rita, San Fernando, el Carmen, la Candelaria y el Socorro. En el mes de mayo participaría en las efectuadas en Sabana de Méndez, la Cañada y el Abulato, y durante junio en Callejón de Candelaria y Caunao, que sería su última acción. Por su conducta en los combates merecería que en su Hoja de Servicios se le reconociera la calificación de "Valor Acreditado" y que posteriormente se le concediese la Cruz del Mérito Militar con distintivo rojo. Ordenada la repatriación, regresó a la Península en el vapor correo *Gran Antilla*, desembarcando en Cádiz el 21 de diciembre.

De vuelta a España pasaría por numerosos destinos, no solo a lo largo y ancho de la península, sino también en las islas y hasta en la misma Melilla, si bien no se incorporaría a algunos de ellos, lo que pondría de relieve su carácter inquieto. Así, por ejemplo, sería destinado a unidades estacionadas en Vitoria, Leganés, Salamanca, Santa Cruz de las Palmas (Canarias), Academia de Ingenieros y Melilla. Ya ascendido al empleo de primer teniente, marcharía a Castellón, Barcelona, Lluchmayor (Baleares), Vich, Reus y Montjuich. También fue destinado a Manresa, Tuy y Lorca y sería ascendido a capitán el 2 de mayo de 1907.

Llevado por su inquietud profesional de aprender el alemán y el francés, se le concedió el 6 de abril de 1908 un año de comisión indemnizable para perfeccionar ambos idiomas en Berlín y en Lyon, comisión que le sería prorrogada por un año más. Bien preparado lingüística y técnicamente no dudó en trasladarse primeramente a Alemania donde se matriculó en la Escuela de Ingenieros Mecánicos Schinkel.

### **SUS PRIMERAS EXPERIENCIAS AERONÁUTICAS**

El mejor, por no decir el único, documento conocido de la estancia de Celestino Bayo en Alemania y Francia



La segunda promoción de pilotos militares con parte de sus profesores. Arriba, en el centro, Carlos Cortijo y Natalio San Román; a la derecha, Angel Martínez Baños. Abajo, de pie y de izquierda a derecha, Alfonso Bayo Lucía, Eduardo Barrón, Alfredo Kindelán, coronel Vives, Celestino Bayo Lucía, y Emilio Herrera. Sentados en el suelo, Carlos Alonso y Emilio Jiménez Millas (Cuatro Vientos 1912).

es el artículo de 13 páginas que el coronel de Ingenieros Pedro Vives Vich, padre de la Aerostación y Aviación Militar Española, publicó en el *Memorial de Infantería 1912*, del que se resumen algunas líneas seguidamente:

*Estando en Berlín tuvo ocasión de presenciar los primeros intentos hechos en Tempelhoferfeld, en los últimos días del mes de enero de 1909 por el aviador francés Armand Siefert...que impresionaron profundamente a Bayo y a todo el público de Berlín...y aunque Siefert se elevó varias veces, no logró hacer ningún viraje completo, cayendo de costado cuantas veces lo intentó. Los alemanes comprendieron el valor futuro de aquella demostración y Bayo encauzó sus aficiones a la Aviación por considerarla de gran aplicación para el Ejército. En Francia vio los aeroplanos de Wright, Voisin, Esnault Pelteriet, Bleriot, Farman y de Santos Dumont y después de volver a Alemania y haber hecho una gran amistad con el ingeniero Von Schulz se decidiría organizar en España unas*



La imagen muestra el aparato destrozado.

*experiencias con los recursos que pudiera reunir. Estas experiencias le impulsarían a tratar de llevar a la práctica el perfeccionar y dominar el vuelo mecánico e intentar hacerlo realidad.*

El 21 de junio de 1910 se incorpora a su antiguo Regimiento de Cantabria

número 39 en Pamplona, donde tras maduras reflexiones se decidió a construir un planeador para iniciar sus primeras experiencias en el aire. El coronel Vives en el artículo antes citado, describe cómo se llevaron a cabo tales intentos:



A fines de septiembre de 1910 terminó los dibujos de un planeador que bautizó C. B. (iniciales de Celestino Bayo) número I. Su construcción tropezó con grandes dificultades por falta de elementos, mostrándose el Capitán Bayo muy reconocido a las facilidades que le dio el Coronel de su Regimiento Sr. Solchaga, tanto para la construcción como para los ensayos. El 14 de febrero tuvo lugar la primera experiencia del planeador en el campo de Ansoáin, que resultó, no solo el bautismo del aire, sino también de sangre, puesto que sufrió varias lesiones aunque ninguna grave. Se hicieron en este día cuatro vuelos, tirando los soldados del aparato, colocado en lo alto de una co-

lina, por medio de grandes cuerdas como si fuera una cometa. En el primer vuelo se hirió el capitán Bayo en las manos con los tensores, y en las restantes, el planeador respondió bastante bien, a pesar que no hacía viento y la velocidad de los soldados, corriendo cuesta abajo, era escasa para elevar en buenas condiciones el planeador. Como resultado de estos ensayos se modificó el planeador y el día 3 de abril se hicieron nuevas experiencias en terreno llano (glacis de la Ciudadela), empleando ahora como remolcador una motocicleta de 3 h.p., que podía dar velocidades de hasta 60 kilómetros por hora. El mal estado del piso y la falta de viento hicieron que el aparato

no pudiera elevarse más que muy pocos centímetros sobre una rueda.

Al día siguiente se repitió la experiencia, empleando un automóvil en vez de una motocicleta. Había viento violento y racheado, pero a pesar de todo se logró hacer el primer vuelo que terminó con una caída hacia atrás. Se hizo un segundo vuelo de unos 100 metros de longitud que terminó con una nueva caída, pues las rachas de viento, acompañado de nieve, eran muy violentas. Reparadas las averías se reanudaron los ensayos en el campo de Esquirol el 23 de mayo, utilizando ahora para ello de un automóvil de 28 hp, pero también sin éxito, ensayos que continuarían en el mes de junio, pero que terminarían en otra caída. Finalmente el 21 de julio se hizo un último ensayo, lográndose elevar el aparato a los 20 metros de recorrido y alcanzando bastante altura, cuando se produjo la rotura de la cuerda cuya sacudida sacó al piloto de su sitio, el cual pudo agarrarse a uno de los montantes y salvarse de un grave accidente, pero al chocar en el suelo Bayo sufrió laceración del hombro derecho y el aparato quedó totalmente destruido.

Agotados sus escasos recursos, quiso sin embargo recoger sus reflexiones y pensamientos, nacidos de sus experiencias e inquietudes, en un libro que publicó en 1910. El título fue *Los Aeroplanos desde el punto de vista militar* y vio la luz en Barcelona. El libro tiene, además del prólogo, XIV capítulos, una conclusión y un apéndice final, recogidos en 64 páginas. Cualquiera aviador o estudioso de la Historia de la Aviación o del Pensamiento Aeronáutico Militar, se sentirá profundamente sorprendido e impresionado después de su lectura de cómo un capitán de Infantería podía en 1910 vislumbrar el futuro del aeroplano militar, la importancia decisiva de su empleo en el campo de batalla, las características que debe reunir para ello y la necesidad de disponer de una capacidad industrial aeronáutica. Concluía que España debía cooperar al esfuerzo de la Humanidad fomentando el progreso de la Aviación. Realmente impresionante, pues se anticipaba en varios años a todos los llamados grandes pensadores aeronáuticos mundiales. En la contraportada de su libro

## LOS 42 AVIADORES DEL MONUMENTO A LAS VÍCTIMAS DE LA AVIACIÓN MILITAR (fecha y lugar del accidente de su muerte)

- Capitán Infantería CELESTINO BAYO LUCÍA, 29 junio 1912, Cuatro Vientos
- Teniente Guardia Civil MÁXIMO RAMOS MARTÍN, 26 enero 1914, Cuatro Vientos
- Médico Provisional CARLOS CORTUJO RUIZ, 27 octubre 1914, Cuatro Vientos
- Capitán Ingenieros RAFAEL DE CASTELLÍ y HORTEGA, 30 diciembre 1914, Cuatro Vientos
- Teniente Caballería FRANCISCO MONTOYA GAVIRIA, 19 julio 1916, Tetuán
- Teniente Ingenieros JOSÉ LOIZU LLARRA, 19 julio 1916, Tetuán
- Capitán Ingenieros EMILIO JIMÉNEZ MILLAS, 15 junio 1917, Cuatro Vientos
- Capitán Infantería JUAN VALLESPÍN ZAYAS, 21 agosto 1917, Cuatro Vientos
- Soldado Ingenieros FRANCISCO TELA MANCHÓN, 28 marzo 1918, Alcalá de Henares
- Teniente Caballería JAVIER ENRILE y RUIZ ALCALÁ, 26 octubre 1918, Cuatro Vientos
- Capitán de Artillería AGUSTÍN DE FRANCISCO ÁLVAREZ, 26 octubre 1918, Cuatro Vientos
- Capitán Caballería JOSÉ CLAROS MARTÍNEZ, 10 marzo 1919, Getafe
- Capitán Infantería JULIO BALSEYRO FLORES, 10 marzo 1919, Getafe
- Capitán Caballería JOAQUÍN RODRÍGUEZ ECHAGÜE, 12 mayo 1918, Tetuán
- Capitán Infantería ANTONIO ZUBÍA CABAS, 12 mayo 1919, Tetuán
- Capitán Ingenieros ANTONIO DE LA ROCHA MUÑOZ, 19 septiembre 1919, Getafe
- Capitán Infantería JOSÉ NAVARRO MARGATI, 19 septiembre 1919, Getafe
- Capitán Caballería ÁNGEL MARTÍNEZ DE BAÑOS y FERRER, 16 noviembre 1919, Alfaro
- Teniente Caballería CAMILO CHACÓN ALDEMIRA, 24 enero 1920, Cuatro Vientos
- Capitán Infantería FRANCISCO MARTEORELL MONAR, 6 abril 1920, Cuatro Vientos
- Teniente Caballería BERNARDO CANO MARTÍNEZ, 6 abril 1920, Cuatro Vientos
- Teniente Caballería FERNANDO BERNÁLDEZ VALCÁRCEL, 24 abril 1920, Valdespartera
- Teniente Intendencia JESÚS TORRES AGUILAR, 10 agosto 1920, Loa Alcázares
- Capitán Ingenieros FRANCISCO ROJAS GUISSADO, 12 agosto 1920, Tetuán
- Soldado Infantería JOSÉ VARELA RODRÍGUEZ, 3 septiembre 1920, Cartama, (Málaga)
- Cabo Ingenieros GERMÁN FERRERAS PUENTE, 8 diciembre 1920, Tetuán
- Teniente Caballería JUAN MUÑOZ IBOLEÓN, 4 abril 1921, Cuatro Vientos
- Teniente de Artillería MANUEL ALVARADO MEDINA, 4 abril 1921, Cuatro Vientos
- Teniente de Intendencia FRANCISCO OSUNA MUR, 19 abril 1921, Cuatro Vientos
- Teniente de Caballería BENIGNO LOMA ARCE, 3 junio 1921, Cuatro Vientos
- Teniente de Infantería RAMÓN OSTÁRRIZ FERRÁNDIZ, 18 junio 1921, Zeluán (Melilla)
- Soldado Ingenieros ANTONIO CABO RODRÍGUEZ, 18 junio 1921, Zeluán (Melilla)
- Teniente Caballería SANTIAGO VILLEGAS CASADO, 27 junio 1921, Cuatro Vientos
- Teniente Intendencia TOMÁS UTRILLA MARTÍNEZ, 31 agosto 1921, Guadalajara
- Capitán Infantería JOSÉ VALENCIA FERNÁNDEZ, 5 septiembre 1921, Guadalajara
- Capitán Ingenieros IGNACIO PÉREZ MORENO, 14 enero 1922, Cuatro Vientos
- Soldado Ingenieros JOSÉ JORDÁ, 14 enero 1922, Cuatro Vientos
- Teniente Infantería JOSÉ FORNOVÍ FERRER, 7 febrero 1922, Getafe
- Teniente Infantería JOSÉ CALDERÓN LÓPEZ BAGO, 3 abril 1922, Los Alcázares
- Teniente Infantería JUAN DÍAZ MONTERO, 24 mayo 1922, Loa Alcázares
- Teniente Ingenieros ENRIQUE MATEO LAFUENTE, 25 junio 1922, Melilla
- Teniente Caballería CARLOS MORENÉS CARVAJAL, 25 junio 1922, Melilla

anunciaba otro nuevo, *Teoría y práctica de los Aeroplanos*. Su cálculo y construcción, todo ello sin una experiencia previa real de lo que era pilotar un aeroplano. Sencillamente maravilloso.

El 2 de agosto de 1911 se le concedieron dos meses de licencia por asuntos propios, y con la ilusión de hacerse piloto de aeroplano, marchó a Pau, París, Etampes y Orleáns, con la intención de encontrar una escuela de vuelo donde pudiera materializar sus ilusiones. Sin embargo, tal como refleja en su artículo el coronel Vives en el *Memorial de Infantería 1912*, *Al volver de nuevo a Francia y ver en los grandes centros de Aviación el más exagerado mercantilismo donde las más grandes casas no pensaban más que en la explotación del negocio, haciendo pagar precios fabulosos por los aparatos y por el aprendizaje y sobre todo por otro comercio que él llamaba de la muerte, porque se traficaba con los aeroplanos abandonados por accidentes, desistió de toda compra o construcción, sin abandonar su propósito de hacerse aviador.*

Después de buscar varias escuelas de vuelo asequibles a sus escasos recursos económicos se decidió por una radicada en Orleáns, la de Bonnet-Labranche, pero era tal la escasez de medios de la misma que incluso escaseaban los aeroplanos para que los alumnos pudieran realizar prácticas de vuelo. Allí Bayo solamente pudo apenas aprender algo de montaje y reglado de aparatos, pues no pudo efectuar ni casi presenciar un solo corto vuelo. Sin embargo, tuvo la fortuna de conseguir su bautismo en el aire antes de regresar a España, al volar en Etampes como pasajero en un Farman pilotado por el aviador francés Chevillar. Bastante desilusionado, regresó a España pasando unos días en San Sebastián y Madrid y terminado el permiso se incorporó nuevamente a su Regimiento en Pamplona.

### CELESTINO BAYO CUMPLE SUS SUEÑOS DE HACERSE AVIADOR

Cuando finalizaba en Cuatro Vientos el Curso de la Primera Promoción de aviadores militares, única que perteneció en su totalidad al Arma de Inge-



El monumento a las Víctimas de la Aviación Militar, situado en la lonja del Cuartel General donde figuran los nombres de los 42 primeros aviadores fallecidos en acto de servicio. Después de Celestino Bayo el segundo aviador sería el primer teniente de la Guardia Civil Máximo Ramos Martínez, muerto el 26 de enero de 1914.



Detalle del monumento donde se puede leer el nombre del capitán Celestino Bayo.

nieros, se modificó la legislación de forma que las nuevas promociones podrían ser formadas por oficiales voluntarios de otras Armas y Cuerpos. Sobre ello Alfredo Kindelán escribiría: *El Arma de Ingenieros mostró muy poco egoísmo pero un amplio espíritu nacional, comprendiendo que el Arma naciente era muy grande, y si bien debía regirse por un concepto de unidad, convenía darle mayor amplitud con la cooperación de los oficiales de Estado*

*Mayor, Artillería, Caballería, Infantería, Intendencia y Marina.*

Al tener conocimiento de la nueva situación y de la convocatoria de un nuevo curso de aviadores en Cuatro Vientos, Celestino Bayo, al igual que su hermano Alfonso, solicitó enseguida formar parte de esta Segunda Promoción de pilotos. Como consecuencia de la Real Orden manuscrita de 6 de marzo de 1912 por la que se le convocaba para el curso de vuelos, que le



fue comunicada por el Gobierno Militar de Navarra, se dirigió a Madrid el 9 de marzo para incorporarse al aeródromo militar de Cuatro Vientos. Esta Segunda Promoción estuvo formada por los siguientes oficiales:

Capitán de Estado Mayor Alfonso Bayo Lucía.

Capitán de Infantería Celestino Bayo Lucía .

Teniente Médico Antonio Pérez Núñez.

Teniente de Intendencia Carlos Alonso Ilera.

Teniente de Caballería Ángel Martínez de Baños y Ferrer.

Teniente Médico Carlos Cortijo Ruiz del Castillo.

Teniente de Infantería Julio Ríos Angüeso.

Teniente de Ingenieros Emilio Jiménez Millas.

Por fin veía colmadas sus aspiraciones después de tantos sacrificios y privaciones. Quizás por ello será el aspirante que mayor entusiasmo demostró al comienzo del curso, dedicándose sin demora a aprenderse el biplano Farman. Sus profesores serían los alumnos de la Primera Promoción, en concreto Emilio Herrera para los monoplanos y Alfredo Kindelán para los biplanos y dos pilotos extranjeros, el británico Cecil Howard Pixton, con el título de piloto número 50 expedido por el Royal Aero Club el 24 de enero de 1911 y el australiano Harry R. Busteed, con el título de piloto número 94 expedido también por dicho aeroclub el 13 de junio del mismo año.

El 12 de marzo el capitán Celestino Bayo efectuaría su primer vuelo, pero nadie mejor para narrar sus vicisitudes que el coronel Vives, tal como figura en el mencionado *Memorial de Infantería*: *Después de pasar por todas las etapas de llevar la palanca y la dirección yendo un piloto detrás , de rodar y de hacer líneas rectas, simultaneando estos ejercicios prácticos en el aire con las conferencias teóricas y*



*El óleo del pintor Allan O Mill dedicado a Celestino Bayo.*

*con los ejercicios prácticos en tierra de manejo de motores, reglaje de aparatos, etc., etc., el día 23 de abril hizo, yendo solo en el aparato, un vuelo de tres minutos 28 segundos. Seguramente que fue este uno de los momentos más felices de la vida de Bayo. ¡Por fin, después de tantos ensayos, había volado solo y sin accidentes! ¡Por fin se veía en posesión de los medios para convertirse en verdadero aviador!*

El 24 de abril efectuó un segundo vuelo sin incidente alguno, pero cuando realizaba un tercer vuelo solo y llevaba en el aire unos cuatro minutos,

hizo una falsa maniobra por la que cayó contra el suelo, resultando ileso, aunque el aeroplano sufrió ciertos daños. Celestino Bayo no se amilanó por ello y continuó las prácticas de vuelo con toda normalidad. Sin embargo el 13 de mayo cometió un nuevo error experimentando un segundo accidente, del que como resultado el aeroplano quedó destrozado, pero el aviador salió afortunadamente ileso. El coronel Vives, que no estaba ese día en Cuatro Vientos le envió un telegrama a Celestino Bayo felicitándole por no haber sufrido daño alguno, intentando

con ello animar al aviador, lo que éste agradeció primeramente por carta y posteriormente de palabra.

Como comentaría Vives: *El Capitán Celestino Bayo resultaba ser un gran alumno; tenía inteligencia, afición y entusiasmo, pero su mismo afán de progresar rápidamente, su probado valor y su carácter impetuoso, le hacían en algunas ocasiones precipitarse y tratar ir más de prisa de lo que le hubiera convenido. Parecía que su entusiasmo, retraído durante largo tiempo por falta de medios, se desbordaba obligándole a hacer más de lo debido. Después de cada una de las dos caídas, y muy especialmente de la segunda, tuvo un mo-*



*En esa escalera que unía la explanada norte del Alcázar (entonces sede de la Academia de Infantería) con la explanada Este se colocó la lápida (hoy desaparecida) que sus compañeros de Promoción dedicaron a Celestino Bayo.*

mento de duda de sí mismo, que en modo alguno pudo interpretarse como falta de valor, sino como desconfianza de dominio propio. El Capitán Kindelán, como encargado del aeródromo, los demás profesores, sus mismos compañeros y muy especialmente su hermano Alfonso, que tenía una gran influencia sobre él, y yo, le hicimos con frecuencia advertencias y hasta amonestaciones encaminadas a que refrenara su ardimiento y sus ímpetus, y él realmente hacía todo lo que podía para conseguirlo.

## EL ACCIDENTE MORTAL DEL CAPITÁN CELESTINO BAYO LUCIA

Durante la mañana del día 27 de junio el biplano Farman número 2 había efectuado varios vuelos sin novedad

alguna y por la tarde el capitán Eduardo Barrón y Ramos de Sotomayor realizó un corto vuelo para comprobar las condiciones atmosféricas y al mismo tiempo evaluar el estado del aparato, tarea que se hacía siempre antes del vuelo de un alumno. Ese día Celestino Bayo Lucía llevaba realizados un total de 47 vuelos como pasajero con un total de tres horas y cuarenta y nueve minutos y 63 vuelos solo como piloto, con tres horas y treinta minutos. Es decir había permanecido en el aire un total de siete horas y diecinueve minutos. Durante dichos vuelos había ejecutado virajes tanto a la derecha como a la izquierda y en uno de esos vuelos había efectuado satisfactoriamente un 8, por lo que a juicio de los profesores de la Escuela de Cuatro Vientos estaba ya en condiciones para que realizase en los días siguientes las pruebas para

obtener el título de piloto. Esa tarde, y antes de emprender el vuelo, el capitán Kindelán le ordenó que si una vez en el aire se encontraba en buenas condiciones efectuara un 8 y en caso contrario descendiese después de hacer uno o dos circuitos cerrados a la izquierda.

A las diecinueve horas y veintisiete minutos treinta segundos, después de hacer las señales con los brazos para que los mecánicos dejaran libre a su biplano Farman, comenzaba la carrera de despegue. Bayo subió hasta unos 15

## LOS AEROPLANOS DESDE EL PUNTO DE VISTA MILITAR

En el prólogo Celestino Bayo, señala que: No es, pues, extraño que, a la hora de entrar en prensa nuestro folleto, se hayan efectuado vuelos de 1.500 metros de elevación, hechos recorridos en el espacio de una duración de más de cuatro horas, alcanzando velocidades de 80 y 90 kilómetros por hora, y se hayan elevado dos y tres pasajeros, ejecutando vuelos de ciudad a ciudad, por encima de los puertos y sobre el mar... Ante tales positivos progresos, el mundo militar no podía permanecer indiferente... Nuestra estancia en Alemania y Francia... nos ha facilitado el trabajo. Lo firmaba en 1910 en Berlín.

En el capítulo I, Su importancia y aplicación, escribía: Por medio del aeroplano un General en Jefe podrá practicar los reconocimientos y darse cuenta de la situación del adversario... y establecer el contacto con el enemigo, saber las formaciones por él adoptadas, averiguar la importancia de las líneas de comunicación y conocer sus puntos principales... Son grandes los servicios que el aeroplano puede prestar durante la batalla... pues hubiera podido recorrer las líneas ofensivas que los moros presentaron a nuestros soldados en Melilla en escasos minutos y hubiera resultado ser un excelente medio de exploración y reconocimiento.

En el capítulo II, Como medio de comunicación resaltaba: ...No podrá, pues, tomarse como hipérbolo el decir que el aeroplano puede ser en alguna ocasión la salvación de un Ejército y en el III, Vulnerabilidad indicaba que: Es fácil comprender el efecto moral que producirá una máquina voladora lanzada a través de las líneas enemigas, una vez amparadas en las sombras de la noche, otras a la luz del día, jugando con su inexpugnabilidad.

El IV Capítulo, Ofensiva y defensiva, es muy revelador de su pensamiento aeronáutico-

co-militar: Pero para poder considerar al aeroplano como verdadera máquina de guerra ha de reunir dos condiciones esenciales: tener poder ofensivo y defensivo. Si cargamos en el aeroplano unos cuantos kilogramos de explosivos, los cuales dejaríamos caer sobre los cuarteles generales, en los polvorines, y en los depósitos de víveres y municiones, sembraríamos el terror y la desorganización, se comprende qué magníficas cualidades ofensivas tiene el aeroplano. Por otra parte, el poder defensivo del aeroplano consiste en su velocidad, pues ante el campo inmenso del espacio todos los rumbos están abiertos a su paso.

Al referirse en el V a la Organización ya señalaba la imperiosa necesidad de que fuera en el futuro un Arma independiente al decir: El aeroplano por su propia índole no puede formar una unidad subordinada, y siendo tal carácter sus cualidades, solo puede depender del Ministerio de la Guerra en tiempo de paz y de un Ejército de operaciones del General en Jefe. La nutrición pues, del personal de pilotos se podrá hacer del cuerpo de oficiales de todas las armas.

Los capítulos VI, VII, VIII, IX y X están dedicados a analizar y estudiar los aspectos tecnológicos y mecánicos que deben reunir un aeroplano militar y en los XI y XII presenta el aeroplano Antoinette y el Wright, respectivamente.

Pero donde revela su gran visión del futuro que tendrá el aeroplano para la Defensa y Economía de una nación lo refleja en el capítulo XIII, El aeroplano como Industria nacional. El capitán Celestino Bayo decía: Si el aeroplano ha de ser un elemento de combate de nuestro Ejército, es imprescindible necesario que haga de él industria nacional... No debemos ser tributarios del extranjero... Alemania no ha comprado fuera



Portada del libro escrito en 1910 por Celestino Bayo.

de su suelo más que las patentes necesarias... España puede hacer lo mismo, toda vez que dispone de obreros, ingenieros y de capitalistas. El mercado nacional bastará seguramente a nuestra Industria.

En el último capítulo hace un estudio comparativo entre los aeroplanos y los dirigibles, concluyendo que: Si bien éstos últimos tienen mejores aplicaciones para fines científicos, comerciales e industriales, el aeroplano las tiene en el orden militar... concluyendo que España cooperará al esfuerzo de la Humanidad fomentando al desarrollo de la Aviación.

En el apéndice se recogen las impresiones que Paul Painlevé, miembro de la Academia de Ciencias y Henry Farman experimentaron en sus primeros vuelos.

En la contraportada anunciaba que tenía en preparación un nuevo libro, dedicado a la Teoría y práctica de los Aeroplanos. Su cálculo y construcción.



metros virando a la izquierda para seguidamente regresar hacia el punto de partida volando el aparato con toda normalidad. Segundos después y cuando se estaba aproximando, el biplano comenzó a efectuar unas pequeñas inclinaciones laterales que daban la sensación que el aparato volaba como encabritado y cuando parecía que iniciaba un viraje a la derecha, súbitamente viró con gran rapidez a la izquierda inclinándose el aeroplano hasta caer casi verticalmente y estrellarse violentamente contra el suelo. Eran las diecinueve horas treinta y un minutos. El aviador estaba boca abajo y sin sentido por la fuerte conmoción cerebral sufrida, ambos fémures se habían fracturado por sus tercios inferiores, con salida de los extremos rotos de los huesos y con desgarrar de todos los tejidos. Trasladado en automóvil con la máxima urgencia al Hospital Militar de Carabanchel fue intervenido durante unas horas con la esperanza de salvarle la vida.

La noticia del accidente se extendió rápidamente por Madrid y en cuanto tuvo conocimiento del mismo S. M. el Rey Alfonso XIII, que se encontraba en La Granja de San Ildefonso, telegrafió al hospital expresando a su padre y hermanos su pesar por lo ocurrido, telefonando posteriormente con frecuencia para seguir la evolución del estado del aviador. Al día siguiente las fracturas de las piernas presentaron tan buen aspecto que a los médicos les hizo concebir la esperanza de que no sería precisa la amputación. Pero en la mañana del día 29 como consecuencia de la conmoción cerebral se le presentó una meningitis que hizo temer por su vida. Inmediatamente el coronel Pedro Vives anuló el almuerzo que se había preparado en su honor con motivo de la celebración de


su santo y se quedó a comer en el hospital para no abandonar ni un momento a su subordinado. Por la tarde la Reina María Cristina se trasladó al centro hospitalario para visitar a sus familiares y conocer el estado del herido, pero al llegar el anochecer se extinguiría su vida a las veintiuna horas treinta y cinco minutos.

El coronel Vives comentando sobre las causas del accidente escribió

en el *Memorial de Infantería 1912* que: *Probablemente Celestino Bayo corrigió demasiado bruscamente el encabritamiento del aparato provocando 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 a un mínimo, no hay medios para evitarlos en absoluto... El honor de figurar en cabeza de la lista de los mártires de la conquista del aire en nuestro Ejército, ha correspondido al Capitán D. Celestino Bayo, que ha demostrado en todas las ocasiones tan alto espíritu militar, y un entusiasmo y una afición que difícilmente podrá ser igualada.*

### REPERCUSIONES DEL ACCIDENTE MORTAL DE CELESTINO BAYO

La conmoción que causó en la opinión pública española el accidente y la posterior muerte del aviador habían interesado a todo el mundo, siendo innumerables las visitas de personas de todas las clases sociales al Hospital Militar. El entierro, que sería una multitudinaria manifestación de duelo, así como los funerales, fueron presididos por el general Agustín Luque, ministro de la Guerra, con representaciones del Rey y de otros miembros de la Familia Real y una masiva presencia del Ejército, de la Marina y de autoridades civiles. Pero además produjo una gran impresión sobre todo en el seno del Gobierno y en el Ejército, por lo que tendría una importante trascendencia legislativa posterior.



**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**

*Texto de la Ley por la que el Servicio Militar Aeronáutico se considerará de campaña (noviembre 1912).*

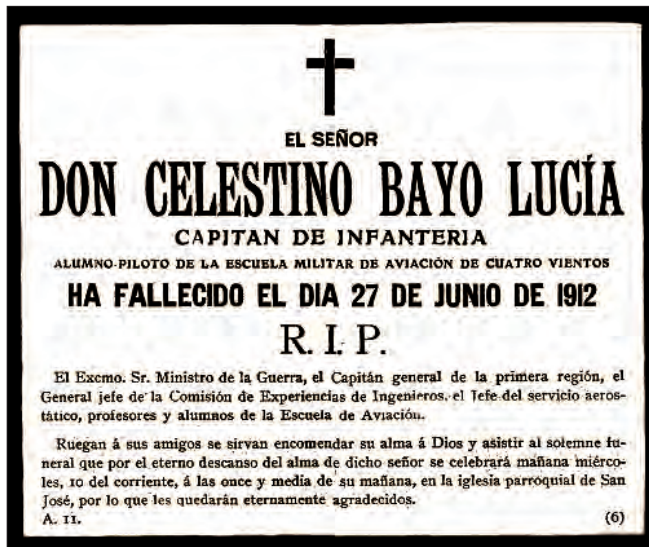
Efectivamente, el ministro de la Guerra presentaría un proyecto de Ley a las Cortes, por el cual se consideraban como en tiempo de guerra y con carácter retroactivo los servicios y accidentes de la Aeronáutica, que sería aprobado a finales de noviembre de 1912. Como consecuencia inmediata de dicha disposición, un mes más tarde, por una Real Orden de 27 de diciembre se le concedió al capitán Bayo su ascenso al empleo de comandante.

El 28 de junio de 1914, prácticamente al cumplirse el segundo aniversario de su muerte en la Academia de

Infantería se descubrió una gran lápida conmemorativa en su honor, que descansaba sobre un basamento donde se leía la siguiente inscripción: *Al Capitán D. Celestino Bayo, primera víctima de la aviación militar española, sus compañeros de Promoción.* La lápida, que estaba coronada por el emblema de la Gloria había sido costeadada por los miembros de la Promoción. El acto, en el que estuvo formada la Academia con Bandera, banda y música, fue presidido por el gobernador militar de Toledo, acompañado por los mandos del Centro. El encargado de descubrir el monumento fue el teniente coronel Zubillaga, compañero de su promoción, quien pronunció un emotivo discurso.

### MONUMENTO A LAS VÍCTIMAS DE LA AVIACIÓN MILITAR ESPAÑOLA

Al producirse la muerte en acto de servicio del capitán Celestino Bayo Lucía, el señor Ruiz Ferry expuso la idea de erigir un monumento en su honor como homenaje a la primera víctima de nuestra Aviación Militar. Recogida la iniciativa por su compañero de la Segunda Promoción de la Escuela de Cuatro Vientos Emilio Jiménez Millas, abrió una suscripción que acogieron con gran entusiasmo los jefes y oficiales del Ejército. La cuota máxima era de una peseta y la suscripción se cerró con 9.000 pesetas, que sirvieron para costear el monumento y un mau-



Esquela publicada en el Diario ABC a comienzos de julio de 1912.



Monumento erigido por suscripción entre los generales, jefes y oficiales de todas las Armas y Cuerpos del Ejército donde reposan los restos del capitán Celestino Bayo Lucía.

soleo en el Cementerio de Carabanchel Bajo. La escultura fue realizada por el capitán de Infantería Manuel Delgado Brackenbury e inaugurada por el Rey Alfonso XIII el 16 de junio de 1918, en la Plaza del Marqués de Cerralbo, en la confluencia de la calle Ferraz y el paseo de Rosales. De estilo romántico y realizado en arenisca blanca, se trata de un conjunto de tres personajes, dos femeninos, uno que representa a Espa-

ña (figura central), situada a mayor altura y que porta una rama de laurel en la mano derecha, y el otro, situado a la izquierda, que es la Historia, en actitud de lectura de un libro que tiene sobre sus piernas. El tercero, a la derecha, es un aviador ataviado con el equipo de vuelo de la época.

En el pedestal se recogen los nombres de los caídos hasta 1922, en total 42, así como un grabado que dice: *A las víctimas de la Aviación Militar Española. El valor y la Ciencia garantizan la victoria.* En la parte posterior puede verse parte de un motor en estrella y una hélice

rota junto con un águila abatida. En 1973 se trasladó a los jardines del Cuartel General del Ejército del Aire del Paseo de Moret, pero a causa de su deterioro paulatino se decidió trasladarlo al Museo de Aeronáutica y Astronáutica situado en la Base Aérea de Cuatro Vientos, para su conservación. En 1995 el Ejército del Aire solicitó al Ayuntamiento de Madrid la restauración del monumento, con motivo de la construcción del intercambiador de transportes de la Plaza de la Moncloa, pero ante la respuesta negativa, al parecer por falta de presupuesto, el Ejército del Aire asumió el coste de la fabricación de una réplica que fue encargada al escultor José Luis Parés Parra, por un importe de 25 millones de pesetas. La obra se instaló sobre su pedestal original en la lonja del Cuartel General, frente a su fachada principal, colaborando el Ayuntamiento con el asesoramiento de sus técnicos y la reforma del entorno del monumento, que fue inaugurado por Su Majestad el Rey Juan Carlos I el día 22 de febrero de 1996 ■

### AGRADECIMIENTOS

General Manuel Ramos Oliver (director del Instituto de Historia y Cultura Militar)

Coronel de Infantería José Luis Isabel Sánchez (AEME)

Cabo 1º José Miguel Sánchez Canalejo (Archivo Histórico del Ejército del Aire)