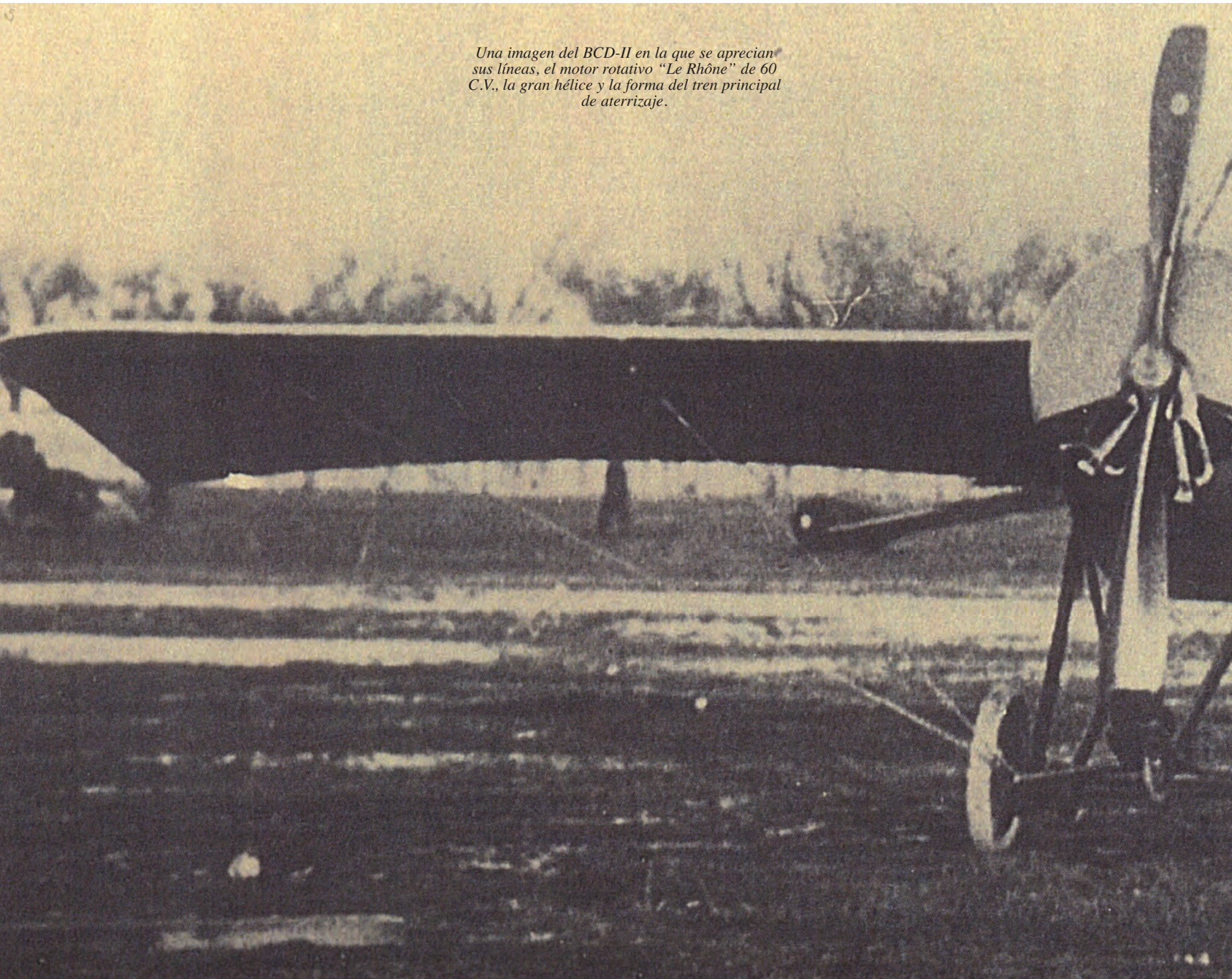
Alfonso XIII y la Aviación Militar española en 1913 (2ª parte)

JAIME DE MONTOTO Y DE SIMÓN
Coronel de Aviación
Miembro del IHCA

UN NUEVO MODELO DE AEROPLANO ESPAÑOL

Mientras que la Aviación Militar adquiría nuevos aeroplanos en el extranjero y convocaba una nueva y más numerosa Promoción de Pilotos para tripularlos, continuaban las manifestaciones de la incipiente industria aeronáutica española. Como botón de muestra hay que mencionar que en estas fechas los juveniles socios de la empresa madrileña BCD (José Barcala, Juan de la Cierva y Pablo Díaz) finalizaban su segundo prototipo, bautizado *BCD-II*. Era un monoplano de ala muy gruesa, con mando lateral de alabeo y dotado de dos asientos. El tren de aterrizaje era triciclo pero con patín de cola, con una pequeña rueda delantera que pretendía proteger la hélice. El mo-



Una imagen del BCD-II en la que se aprecian sus líneas, el motor rotativo "Le Rhône" de 60 C.V., la gran hélice y la forma del tren principal de aterrizaje.

tor era un “Le Rhône” rotativo con una potencia de 60 C.V. El aeroplano fue construído en la carpintería mecánica que poseía el padre de Pablo Díaz en la calle Velázquez. El aparato era más robusto que el BCD-1 pero pesaba demasiado y tardaba en despegar más de lo previsto, además de responder perezosamente a los mandos.

El aparato inició los ensayos en Getafe pilotado por D. Julio Adaro. Cuando quedó claro que las velocidades de despegue y aterrizaje eran excesivas, se aumentó la superficie alar con lo que mejoraron sus condiciones de vuelo. Posteriormente se iniciaron nuevas pruebas en vuelo a cargo del piloto francés Jean Mauvais; pero cuando todo hacía suponer que éstas terminarían felizmente, en un aterrizaje excesivamente duro se partió el eje de una rueda del tren principal, el avión capotó y se destrozó irremediablemente.

Capitán de Ingenieros D. Manuel Barreiro Álvarez, de la 4ª Promoción de Pilotos.

Falta del apoyo financiero de los padres de los constructores, la sociedad BCD desapareció definitivamente. Juan de la Cierva ingresó en la Escuela de Ingenieros de Caminos y no volvió a pensar en diseñar y construir nuevos aeroplanos hasta finales de 1918, cuando ya estaba en 5º Curso de Caminos.

MÁS PILOTOS Y AEROPLANOS PARA LA AVIACIÓN MILITAR ESPAÑOLA

El día 1 de mayo de 1913 eran destinados a Cuatro Vientos los componentes de la 4ª Promoción de Pilotos, que empezaron por realizar prácticas en Guadalajara como observadores de globo. Los Oficiales que formaban esta promoción eran los siguientes:

Capitán de Estado Mayor D. Victoriano Castrodeza Vázquez

Capitán de Estado Mayor D. Luis Gonzalo Vitoria
Capitán de Caballería D. Miguel Núñez de Prado Susbielas
Capitán de Ingenieros D. Mariano Zorrilla Polanco
Capitán de Artillería D. Miguel Balseyro Flores
Capitán de Ingenieros D. Manuel Barreiro Álvarez
Capitán de Artillería D. Manuel Aparici Aparici
Teniente de Navío D. Pablo Mateo Sagasta y Pratosi
Teniente de Navío D. Francisco Gil de Sola y Bausá
Teniente de Infantería D. Antonio Zubia Casas
Teniente de Infantería D. José Espinosa Arias
Teniente de Infantería D. José Valencia Fernández
Teniente de Infantería D. Apolinar Sáenz de Buruaga y Polanco
Teniente de Caballería D. José Rojas Rojas
Teniente de Caballería D. Roberto White Santiago
Teniente de Artillería D. Ángel Pastor Velasco
Teniente de Artillería D. Vicente Ruiz de Arcaute Sarrain
Teniente de la Guardia Civil D. Vicente Ramos Izquierdo
Alférez de Navío D. Fernando Navarro Capdevila
Teniente de Infantería de Marina D. Manuel O'Felan y Corrreoso

Los Tenientes D. Luis Moreno Abella y D. José Monasterio Ituarte

El 19 de mayo, después de finalizar su curso de observadores en Guadalajara, los miembros del curso marcharon en ferrocarril a Cuatro Vientos para finalizar allí las prácticas previas, con estudios de cartografía, croquizado y fotografía. Finalizadas estas prácticas volvieron a sus Cuerpos de procedencia hasta que algunos fueron convocados el día 1 de septiembre para empezar los cursos de pilotos en Cuatro Vientos y Alcalá de Henares; otros se incorporaron voluntariamente a la Escuadrilla expedicionaria a Marruecos, como observadores.

A pesar de la limitación de presupuestos, el Gobierno español había empezado a adquirir más aeroplanos para la Aeronáutica Militar con objeto de mejorar y modernizar el material de vuelo. A finales de abril se recibieron en Cuatro Vientos los cinco monoplanos Nieuport VI M, con motor de 80 C.V., para que complementaran la "flota" de los Nieuport modelos II N (o "pingüino") con motor de 28 C.V. (que se utilizaba para aprender a rodar) y IV G con motor Gnôme de 50 C.V. El Nieuport VI M con su potencia superior era ya un aeroplano que se podía utilizar en operaciones militares y, efectivamente, en 1913 y 1914 se empezaron a utilizar en las operaciones de Marruecos.

En el monoplano Nieuport II N y en los IV G se habían formado algunos de los pilotos componentes de la 3ª Promoción. De los alumnos del Capitán D. Emilio Herrera, el 16 de noviembre de 1912 ya había obtenido su Título de Piloto expedido por la Federación Aeronáutica Internacional (FAI) el Teniente de Ingenieros D. Jenaro Olivié Hermida.

Un Bristol B.R. 7 en 1913

Una imagen de los aviones militares alineados para la revista en Buc

Por estas fechas (el 16 de abril de 1913) también terminaron su instrucción y recibieron sus Títulos el Teniente de Infantería D. Luis Moreno Abella y el Teniente de Caballería D. José Monasterio Ituarte; posteriormente lo consiguieron el 25 de mayo el Médico Primero D. Antonio Pérez Núñez y el 10 de junio el Capitán de Ingenieros D. Luis Dávila-Ponce de León y Wilhelmi. Por otra parte, con los nuevos Nieuport VI M obtuvieron en mayo el Título Superior de Piloto Militar el propio Capitán Herrera y el Oficial 1º de Administración Militar (Teniente de Intendencia) D. Carlos Alonso Ilera. No cabe duda de que se supo sacar buen partido de estos monoplanos.

A fines de abril llegaron a Cuatro Vientos cinco Nieuport VI M, que a primeros de mayo realizaron con éxito sus pruebas de recepción, pilotados por Marc Bonnier, que era el piloto que la casa Nieuport enviaba habitualmente a Madrid para estas demostraciones. Estos aeroplanos, propulsados por un motor Gnôme de 80 C.V., recibieron la denominación oficial m.N. (monoplano Nieuport); sus números de identificación para el servicio asignados por la Aeronáutica Militar fueron m.N. 4, m.N. 5, m.N. 6, m.N. 7 y m.N. 8 (monoplanos Nieuport nº 4 a 8); extraoficialmente se les denominaba N.80 ó N 80 C.V., aunque normalmente se les llamaba Nieuport 80 CV.

El día 7 de mayo el Coronel Vives ya realizó un vuelo de 17 minutos en un Nieuport pilotado por el Capitán Emilio Herrera, ascendiendo a 800 m. de altura (unos 1.500 m. de altitud sobre el mar, dada la elevación del aeródromo). Es posible que fuera el primer "vuelo solo" (sin otro piloto) en este tipo de aparatos de Herrera, ya que el Coronel Vives solía volar como observador de los pilotos en el "vuelo de la suelta", para demostrar su confianza en ellos.

Durante la misma semana llegó a Madrid Geo Fourny, para realizar (también con éxito) las pruebas en vuelo de 2 biplanos Maurice Farman, que a continuación fueron aceptados oficialmente por el Gobierno español.

En cambio los cinco ejemplares del nuevo modelo de la firma Bristol (que la empresa había denominado provisionalmente B.R.70 aunque luego recibió la denominación B.R.7), que el Gobierno español había encargado a comienzos de 1913 no tuvieron tan buena fortuna. Se trataba de un biplano (para ajustarse a las normas de seguridad del *Royal Flying Corps*, que rechazaba los monoplanos por considerarlos poco seguros) diseñado por Henry Coanda. El primer ejemplar del B.R.70 se exhibió en el *Olympia Aero Show* en enero de 1913 y en febrero empezó sus pruebas de vuelo en Larkhill, primero con un motor Renault de 70 C.V. y luego con un Daimler-Mercedes de 90 C.V. En abril de este año el Coronel Vives marchó a Gran Bretaña, donde pudo hablar con los directivos y técnicos de la casa Bristol y visitar las factorías de la firma en Milton y Larkhill. En un principio se habían encargado 5 biplanos Bristol-Coanda B.R.70 biplazas con motor Renault de 70 C.V. Sin embargo, aunque se construyeron los 5 ejemplares, las prestaciones no alcanzaron los niveles especificados en el contrato inicial y estos aparatos no pasaron las pruebas de recepción (a pesar de probar varios perfiles de alas e instalar nuevas hélices bipalas e incluso una hélice cuatripala en el BR.70 nº 158); pero el Coronel Vives no debió quedar nada satisfecho de sus entrevistas y el Gobierno español rechazó la entrega. Ya no se compraron más aeroplanos Bristol; en cambió luego se adquirieron los Lohner Pfeilflieger austríacos.

Una Orden Circular (C.L. nº 98) de fecha 6 de mayo de 1913 reglamentaba que: "El Servicio de Aeronáutica Militar se organiza sobre la base de los medios materiales del Parque y Tropas de Aerostación". Los Jefes y Oficiales del Servicio, tanto los profesores de vuelo como los mandos de Escuadrillas de Vuelo o de Compañías de Tropas, serían nombrados por el Ministerio de la Guerra. Como dato curioso hay que mencionar que, cuando se refiere a la Clase de Tropa, la Orden establecía ya que: "..., al hacer la distribución y destino de los cupos de filas e instrucción en los reemplazos anuales, se asignarán al Servicio en la cuantía que las necesidades lo permitan, los que acreditaran poseer oficios de motoristas, conductores de automóviles, herreros, carpinteros aparatistas, ajustadores, cordeleros, ebanistas y los que tengan el título de pilotos".

LA REVISTA DE S.M. EL REY A LA AVIACIÓN MILITAR FRANCESA EN BUC

El día 9 de mayo de 1913, S.M. el Rey Alfonso XIII visitó el aeródromo militar de Buc, en el transcurso de una

visita oficial a Francia. Durante la visita el Rey pudo ver un total de 72 aparatos en vuelo, lo que demuestra la potencia de la aviación francesa ya en aquel momento. Además de los aeroplanos de todo tipo, también participaron en la gran demostración dos dirigibles, ambos de la casa Zodiac: el «Commandant Coutelle», pilotado por el Conde Henry de la Vaulx, y el «Le Temps». Para recibir al monarca se habían desplazado desde París el Presidente de la República M. Raymond Poincaré, el Presidente del Consejo de Ministros M. Louis Barthou, el Ministro de la Guerra M. Eugène Estienne y el Ministro de Obras Públicas M. Gauthier. El día anterior el Rey había podido presenciar una demostración del Ejército de Tierra francés en Fontainebleau y ya se había mostrado muy impresionado por la precisión de las evoluciones de la caballería francesa.

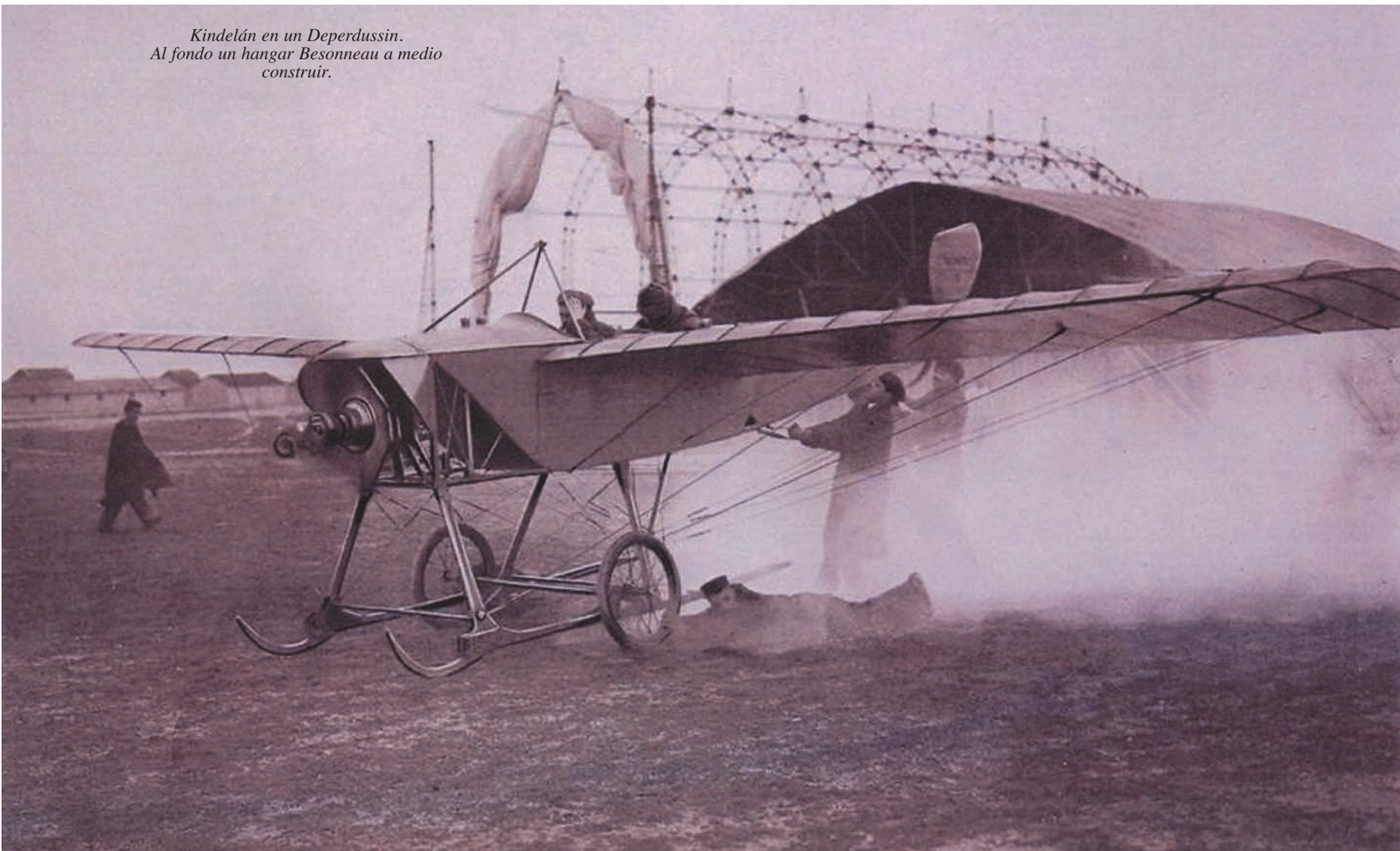
La mayoría de los aviones que se reunieron en Buc habían volado lo que en aquel momento se consideraba "largas distancias" a fin de poder tomar parte en la revista. El Teniente Munch había llegado en su Blériot desde Avord (a unos 250 Km. de distancia), siete Oficiales habían volado desde el aeródromo de Sisonne, tres desde Reims, otros tres desde Lyon y uno desde el campo de Mailly.

Al llegar el Rey ya estaban en el aire el dirigible *Le Temps* y diversos aviones. Alfonso XIII, fue recibido por el Ministro de la Guerra M. Etienne, el General Michel, Gobernador Militar de París, el General Hirschauer, Inspector permanente de la Aeronáutica Militar francesa, el Prefecto del departamento de Seine-et-Oise M. Autrand y diversas personalidades, entre las cuales la prensa especializada destacó al Coronel Bouttieaux y a Henry Deutsch de la Meurthe, Presidente del *Aéro-Club de France*. El monarca iba vestido con el uniforme de Capitán General de Artillería.

Alfonso XIII pudo ver en tierra 43 aviones militares "listos para despegar" según la prensa francesa, que mencionaba expresamente una Escuadrilla de 6 aviones procedentes de Sisonne, que acababa de aterrizar. También se le mostraron 15 aeroplanos civiles de diferentes marcas, "pilotados por todos los ases del aire", que estaban alineados y listos para la visita. Igualmente pudo ver los dos dirigibles que participaron en el gran "carrusel" aéreo. Unos 12 aparatos de las Escuelas de Vuelo vecinas vinieron también a unirse a la fiesta.

Primero el General Hirschauer presentó al Monarca a todos los aviadores militares presentes, colocados en dos filas. Después el Rey revisó los 30 hangares Besonneau que se empleaban para guardar los aviones. Luego visitó, "con considerable atención" según la prensa de la época, los talleres móviles sobre vehículos y toda la flota de vehículos de apoyo (furgones, camiones y remolques) de las 4 Escuadrillas de Buc, diseñados para acompañar a dichas escuadrillas en maniobras y despliegues de cualquier tipo. Alfonso XIII pasó revista minuciosamente a todo este material de tierra, hizo que le explicaran con detalle sus diferentes particularidades y "mostró todo el interés que presta a la navegación aérea", según "l'Aérophile" (órgano oficial del Aero Club de Francia). A continuación el Rey pasó revista a los 43 aviones militares, entre los cuales había biplazas y monoplazas, monoplanos y biplanos. Después de la revista los aviones arrancaron sus motores y los 43 aviones se prepararon para despegar.

Mientras los aviones militares calentaban motores y se preparaban para la gran exhibición aérea, el Rey terminó la visita saludando a los aviadores civiles (que le presentó M. Robert Esnault-Pelterie) y pasando revista a los 15 aeroplanos civiles. Alfonso XIII tuvo unas palabras amables para cada uno de los pilotos y les felicitó por sus éxitos, "que conocía perfectamente" según la revista



Kindelán en un Deperdussin. Al fondo un hangar Besonneau a medio construir.

francesa "La Vie au Grand Air". Cuando habló con Guillaux le felicitó por su reciente triunfo en la Copa Pommery y le pidió algunos detalles sobre el vuelo de Biarritz a Kollum; a Bathiat le felicitó por los éxitos que había conseguido asociado al constructor chileno Sánchez-Besa; también saludó muy efusivamente a Vedrines, a quien había conocido en 1911 por su victoria en la carrera aérea París-Madrid. A continuación los pilotos civiles se dirigieron a sus aeroplanos y se prepararon para despegar.

Entonces el Rey "cruzó el campo a grandes zancadas" según la prensa, acompañado del General Hirschauer y el General Michel (que no tendrían ningún problema para seguir a su paso, dada su también elevada estatura). Se situó delante de los hangares y entonces comenzaron los despegues de los aparatos militares, casi todos por parejas para demostrar su dominio de los aparatos. Según la prensa especializada de la época, primero despegaron los biplanos Maurice Farman, seguidos de los monoplanos REP (pintados de rojo, según "*l'Aérophile*"), los Bréguet, los Henry Farman, los Nieuport, los Borel, los Deperdussin, el Vendôme y el Dorand. Por tanto, las Escuadrillas que se habían congregado en Buc contaban con al menos 7 diferentes tipos de aviones.

Comenzó la gran exhibición aérea de los aparatos militares. El cielo se llenó de aparatos que entrecruzaban sus trayectorias y formaron "un gran carrusel del aire", volando también alrededor de los dos dirigibles. Parece ser que los 72 aeroplanos no estaban todos en el aire

El piloto santanderino Juan Pombo Ibarra, iniciador de una dinastía de aviadores civiles y militares.

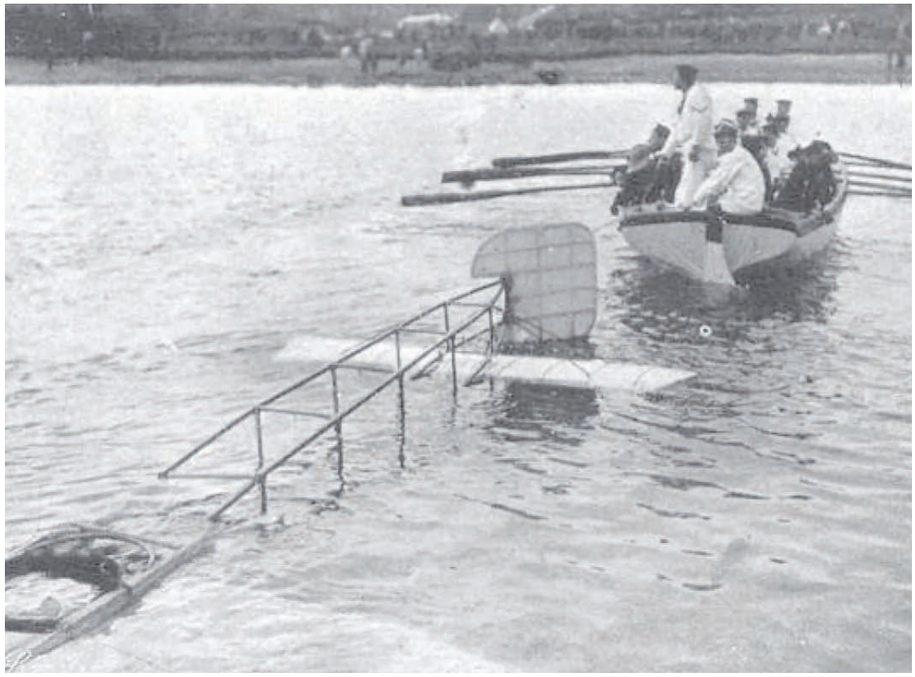
al mismo tiempo, sino que los aviones despegaban sucesivamente, ya que el espectáculo más grandioso, según *l'Aérophile*, fue el que proporcionaron "19 aparatos en el aire simultáneamente". Acabada su actuación, los pilotos militares se dirigían a aterrizar en los aeródromos vecinos, según se les había ordenado previamente, a fin de dejar libre el espacio para los pilotos civiles.

Después de la demostración aérea militar empezó la exhibición de los pilotos civiles. Entre otros participaron Chevilliard en su Henry Farman, Garros en un Morane, Guillaux en un Clément-Bayard, Prevost en un Deperdussin *monocoque*, Perreyon en un Blériot "*canard*", Gobé en un Nieuport, Bathiat en un Bathiat-Sánchez Besa, Caudron en un Caudron, Debroutelle en un Zodiac y otros pilotos de demostración de diversas firmas francesas. La apoteosis del carrusel fue el combate simulado entre Roland Garros ("le roi des virtuoses") con su monoplano Morane-Saulnier y Chevilliard ("le roi des acrobates") con su biplano Farman.

Lo más admirable para los cronistas de la época fue que ni un solo aeroplano tuvo que retardar su despegue por problemas mecánicos. Los 64 aviones y los 2 dirigibles despegaron cuando se les ordenó, sin el más mínimo retraso. Terminada la jornada el Rey, antes de montar en su automóvil, felicitó muy efusivamente al Presidente Poincaré y le dijo que, a su juicio, Francia contaba con la mejor Aviación Militar del mundo. Esta felicitación dejó muy satisfechas a las autoridades francesas que deseaban convencer al monarca de la eficacia de las Fuerzas Armadas de su nación y que querían alejar el fantasma de una posible intervención de España a favor de Alemania en la guerra europea que todos veían avecinarse.

LA "ESCUELA NACIONAL DE AVIACIÓN" EN GETAFE

La exhibición que había presenciado S.M. el Rey en Buc había demostrado una vez más la conexión entre la aviación militar y la civil. En esta línea, las autoridades españolas ya habían decidido anteriormente facilitar la formación en España de pilotos civiles, que además constituirían oficialmente una reserva de la aviación militar, como en otras naciones.



José Piñeiro ante su Blériot. Una imagen del "Sanxenxo" en las aguas de El Ferrol, el 7 de mayo de 1913.

El San Ignacio en La Albericia

En mayo de 1913 se adquirieron cinco monoplanos Deperdussin para la Escuela de Aviación Civil que había organizado el Gobierno en Getafe, con el nombre de "Escuela Nacional de Aviación". Los instructores que se nombraron fueron D. Julio Adaro, D. Mariano de las Peñas, D. Antonio Grancha y D. Manuel Menéndez Valdés, que eran los cuatro ingenieros industriales que se habían formado como pilotos en la Escuela Deperdussin de Pau (Francia), adonde les había enviado en 1911 el entonces Ministro de Fomento, D. Rafael Gasset. D. Joaquín M. Urrizburu, que en noviembre de 1912 también había obtenido su Título de Piloto sobre un Deperdussin, pero no en Pau sino en la Escuela de Vuelo de Etampes (Francia), fue nombrado jefe de talleres además de ser también piloto instructor en caso de necesidad.

Como Director de la Escuela se designó al Marqués de Morella, otro ingeniero industrial que posteriormente (en octubre de 1913) consiguió su Título de Piloto en un Deperdussin; cuando el

SAR la Infanta Dª Isabel ("La Chata") felicitando a Piñeiro por haber salido con bien del accidente.

Marqués dimitió de su cargo de Director, Menéndez se hizo cargo de la dirección de la Escuela, además de continuar como piloto instructor.

Posteriormente, en 1915, el Capitán Kindelán, molesto porque algunos Oficiales de Estado Mayor (que eran más modernos que él como Capitanes y como Pilotos) habían ascendido a Comandantes antes que él, dejó la Aviación Militar y se hizo cargo de la Escuela Civil de Vuelo de Getafe. Pero esta Escuela, como dependía de presupuestos variables y siempre insuficientes, nunca pudo cumplir su función de formar un gran número de pilotos civiles, que además constituirían sobre el papel una reserva de Pilotos de Complemento para la Aviación Militar. Precisamente el tercer piloto civil español, D. Gregorio Campaña, ya se había ofrecido en su día para acompañar a nuestras tropas en África.

LOS ÉXITOS DE LOS PILOTOS CIVILES ESPAÑOLES

En ocasiones eran otros miembros de la familia real los que apoyaban con su presencia el desarrollo de la aviación, aunque fuera la aviación civil deportiva, que realzaba con sus actuaciones algunas ceremonias militares. El día 7 de mayo fue un día de grandes celebraciones en El Ferrol con motivo de la botadura del acorazado *"Alfonso XIII"*. El monarca no pudo estar presente en la botadura, pues se encontraba en su viaje de visita oficial a Francia, pero le representó oficialmente S.A.R. la Infanta Isabel, su tía, popularmente conocida como "La Chata". Bajo la presidencia de la Infanta, acompañada del Ministro de Marina, D. Amalio Gimeno, tuvo lugar, entre otros festejos con asistencia de gran público, un festival aéreo en el que participaban el piloto francés Poumet y el español José Piñeiro. Este último pilotaba un monoplano Blériot, bautizado por él como "*Sanxenxo*" y que había adquirido recientemente.

El final de la exhibición de Piñeiro consistía en el ejercicio que él denominaba "el vuelo de la gaviota". En este arriesgado número de precisión el Blériot tocaba alternativamente con la punta de cada ala el agua del mar, pero sólo muy ligeramente, ya que si metía demasiado la punta del plano podía quedar "enganchada" en el agua y el avión capotaría irremisiblemente. En esta ocasión Piñeiro tuvo la mala fortuna de tocar con la punta del ala un madero semisumergido que él no pudo ver y el "Sanxenxo" se estrelló contra el agua. Cuando le ayudaron a salir del agua recibió la felicitación de la Infanta Isabel y las ovaciones del público por su valor y buena fortuna. Afortunadamente sus heridas fueron muy leves y pudo curar pronto, al igual que los daños en el aeroplano fueron muy ligeros, ya que en julio del mismo año conseguía el Primer Premio en el Gran Festival de Burgos, por delante de Vedrines y Poumet.

El piloto español Manuel Zubiaga, que realizó el raid Biarritz-Algorta (Vizcaya)

El Capitán D. Emilio Herrera Linares

El Teniente D. Carlos Alonso Ilera

Mientras, algunos pilotos civiles españoles triunfaban fuera de España. El 17 de mayo de 1913 Domingo Rosillo, español residente en Cuba, voló de Cayo Hueso (o Key West) en Florida (EE.UU), a La Habana (Cuba) en un monoplano Moisant con motor Gnôme, recorriendo 90 millas (unos 175 Km.) sobre el agua en 2 horas y 25 minutos. Un cañonero cubano le apoyó en el estrecho de Florida, para ayudarle a verificar que recorría la ruta exacta y para rescatarle del agua en caso necesario. Cuando Rosillo aterrizó en Cuba, el Ayuntamiento de La Habana le entregó la cantidad de 10.000 $, que era el premio ofrecido al primero que realizara semejante hazaña.

Sólo dos días más tarde, el 19 de mayo, otro piloto, en este caso un cubano de pura cepa llamado Agustín Parlá, voló de Key West a la bahía de Mariel ("Mariel Bay") en un hidroavión Curtiss *Hydroaeroplane*. Como Rosillo ya había realizado su hazaña, el barco de apoyo se había retirado y Parlá sólo pudo contar con la brújula que llevaba en su hidro. Ante su intrepidez y teniendo en cuenta que Rosillo sólo se le había adelantado en dos días, el Ayuntamiento de La Habana le entregó un premio de consolación de 5.000 $.

El 8 de junio de 1913 dos audaces pioneros despegaban del aeródromo de La Albericia en Santander, tratando de llegar a Madrid en un Blériot militar modelo "Canal de la Mancha", con motor Gnôme de 7 cilindros y 80 C.V. La tripulación estaba formada por D. Juan Pombo Ibarra como piloto y su amigo D. Enrique Bolado como pasajero. Pombo, que primero había adquirido una gran reputación como intrépido automovilista, se había presentado en la Escuela de Vuelo Blériot de Pau en enero de este mismo año y, al parecer, había conseguido el Título de Piloto en el breve espacio de 9 días (Título de Piloto nº 33 de España, de fecha 25 de febrero de 1913). A continuación adquirió el citado monoplano Blériot, que llegó a Santander por ferrocarril dentro del habitual cajón de embalaje y acompañado de un mecánico francés llamado Demenjor, encargado de montar y ajustar el aeroplano, que recibió el nombre de "San Ignacio". El 30 de abril realizó Pombo el primer vuelo en su aeroplano despegando de La Albericia y durante un mes se entrenó volando casi a diario, la mayoría de las veces acompañado por algún amigo que voluntariamente deseaba conocer lo que era el vuelo. De este modo se preparó para realizar el "raid" Santander-Madrid, unos 350 Km. en línea recta.

Al amanecer del 8 de junio despegaron en el "*San Ignacio*" desde La Albericia hacia Burgos y a las seis y media, unas 2 horas más tarde, aterrizaban en el campo de Gamonal, habiendo recorrido 125 Km., la mitad de ellos sobre la Cordillera Cantábrica sin haber sobrevolado un solo lugar donde pudieran realizar un aterrizaje de emergencia si sufrían una parada de motor. Al día siguiente despegaron hacia Madrid a las 4 y 48 minutos, según les cronometró Cristino Pardo; pero se vieron obligados volar sobre una espesa niebla que les impidió ver ninguna referencia en el suelo y se vieron afectados, sin saberlo, por un fuerte viento del Oeste que les desvió a la izquierda de su ruta. Cuando ya estaban casi sin gasolina, pudieron ver un terreno adecuado para aterrizar y el "*San Ignacio*" se posó en un campo cerca de Sacedón, entre Cuenca y Guadalajara.

Una vez que supieron dónde se encontraban, decidieron partir al día siguiente, 10 de junio, hacia Madrid, después de repostar. Pero aunque consiguieron la gasolina necesaria no pudieron obtener más que unas onzas del aceite de ricino necesario para lubricar los motores rotativos como el Gnôme. Despegaron de Sacedón hacia la capital a eso de las cinco y media de la mañana, pero debido a la falta de aceite lubricante el motor del "*San Ignacio*" no aguantó todo el trayecto y se paró cuando ya estaban cerca de Arganda y tenían Madrid a la vista. Pombo tuvo que realizar un aterrizaje forzoso en un campo muy inadecuado, lleno de piedras y chocó con un pedrusco por lo que el tren de aterrizaje se dobló y se rompieron ambas puntas de la hélice. No les quedó más remedio que dar por terminado el viaje, considerando el tiempo que hubieran tenido que esperar hasta conseguir los repuestos necesarios.

Finalmente, en agosto, el piloto español D. Manuel Zubiaga, que había obtenido su Título de Piloto en Francia, realizó el raid Biarritz-Algorta (Vizcaya)

El Teniente Martínez de Baños en un Nieuport con un Cabo de Regulares al que dio el bautismo de vuelo en Cuatro Vientos.

CONTINÚA EL DESARROLLO DE LA AVIACIÓN MILITAR

Una Orden Circular de 13 de mayo de 1913 disponía que a los Jefes y Oficiales aviadores se les conceptuaría con arreglo a las disposiciones vigentes para el servicio y que se les daría la conceptuación de "valor profesional" a los que lo demostraran en el manejo de los aparatos y, en los demás casos, en la misma forma que a los demás Jefes y Oficiales del Ejército.

A lo largo de este mes de mayo se recepcionaron en Cuatro Vientos otros cuatro biplanos Maurice Farman MF.7, cuyos vuelos de prueba fueron también realizados por Geo Fourny, aunque parece ser que alguno de los vuelos los realizó Gustave Minier, otro piloto de pruebas de la firma Maurice Farman. Inmediatamente los pilotos españoles de Farman empezaron a realizar las pruebas necesarias para obtener el Título de Piloto Superior, también denominado "de 1ª Categoría". El primero en conseguir completarlas fue el Capitán Alfredo Kindelán, el día 19 de mayo.

Para obtener este Título, la Federación Aeronáutica Internacional había establecido las siguientes pruebas:

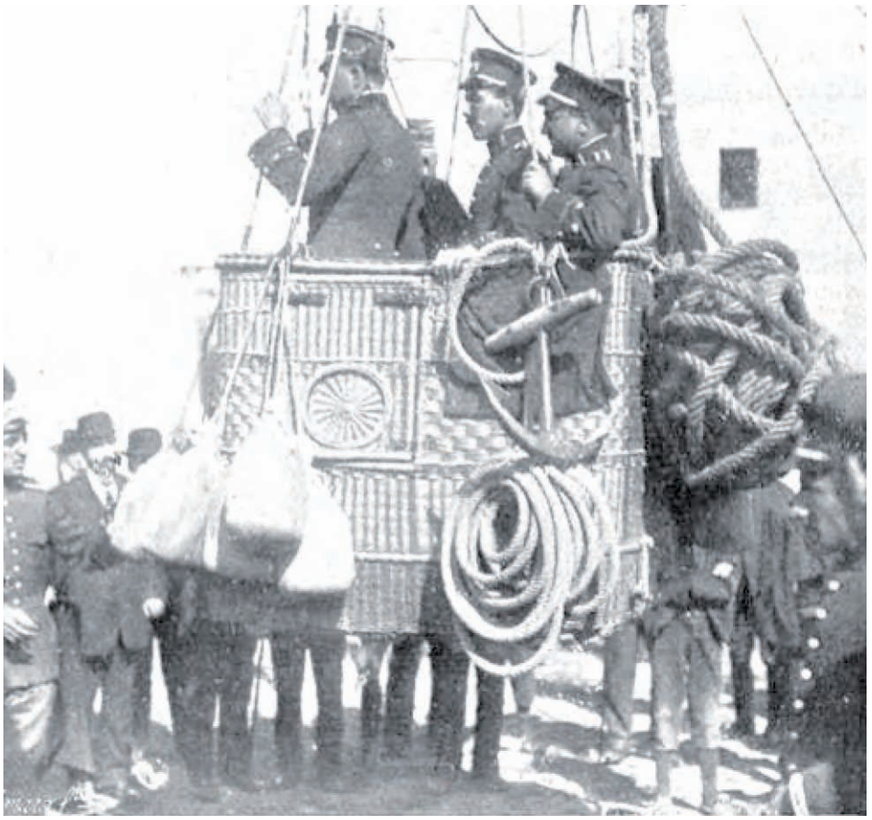
a. Efectuar un vuelo de 1 hora o más por encima de los 500 m. de altura, con un descenso en planeo y tres aterrizajes dentro de un círculo de reducidas dimensiones.

b. Un vuelo de 15 minutos como mínimo, con una velocidad del viento de más de 8 m/seg (unos 29 Km/h).

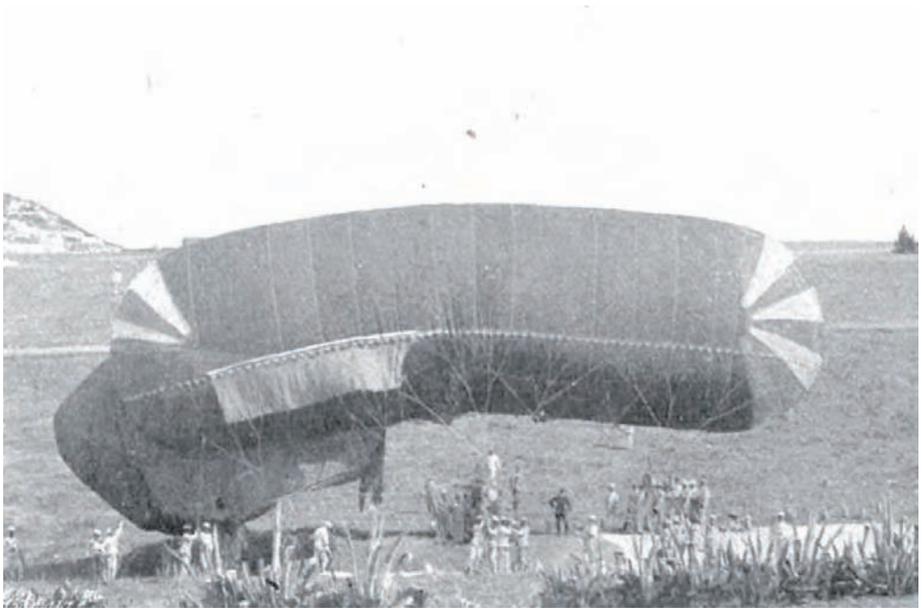
c. Un viaje de ida y vuelta a un punto a más de 60 Km. de distancia, con aterrizaje en el punto prefijado.

d. Un vuelo en circuito cerrado preestablecido, recorriendo una distancia mínima de 100 Km. (sin aterrizajes intermedios).

El 23 de mayo el Teniente Médico D. Antonio Pérez Núñez, perteneciente a la 2ª Promoción de Pilotos, obtuvo su Título de Piloto Militar de Aeroplano volando un Nieuport. Posteriormente, Pérez Núñez continuó su carrera como piloto, simultaneándola con el ejercicio de su especialidad como médico; así, cuando partió hacia Marruecos con



El Capitán D. Sixto Pou, piloto del globo "Sirio", antes de emprender la ascensión en Vallado-



Un globo-cometa de la Unidad de Globos de Guadalajara preparando una ascensión para efectuar observaciones aéreas en la zona de Laucién en junio de 1913.

la 1ª Escuadrilla expedicionaria, además de ser uno de los pilotos operativos ejerció las funciones de médico de la Escuadrilla. Posteriormente alternó los destinos de su especialidad como médico, pero siempre en Unidades o aeródromos del Servicio de Aeronáutica Militar.

Como para demostrar que el Servicio de Aviación empezaba a alcanzar su mayoría de edad, el Capitán Emilio Herrera estableció en este mes de mayo de 1913 la marca o "*record*" nacional de altura en aeroplano al ascender a 1975 m. sobre el aeródromo de Cuatro Vientos, lo cual representaba una altitud de 2.600 m. sobre el nivel del mar. En esta ocasión el comisario del Real Aero Club de España que verificó la calibración y precintado del barógrafo-altímetro que fue la prueba del récord fue el periodista D. Ricardo Ruiz Ferry, miembro del R.A.C.E.

Precisamente, el piloto que batió esta marca de Herrera, el 19 de noviembre del mismo año 1913, fue el Teniente Médico Pérez Núñez en un Nieuport con motor de 80 C.V.

Además, antes de acabar el mes Kindelán realizó su ascensión en globo libre número 49 y recibió el Título de Piloto Militar de Globo de 1ª Clase. Poco después pasó destinado a la Jefatura del Servicio de Aeronáutica Militar (que englobaba la aerostación y la aviación). Nada más incorporarse a la Jefatura se le envió en comisión oficial a París y a Salisbury (Inglaterra) para presenciar las pruebas de recepción de aeroplanos y material aeronáutico por parte de franceses y británicos. Acabada la comisión, el 9 de junio, Kindelán regresó a Madrid y volvió a hacerse cargo del aeródromo de Cuatro Vientos.

El 28 de mayo, mientras Kindelán viajaba, se realizó la presentación en Cuatro Vientos de otro aeroplano completamente diferente. Ante el Coronel Vives, el piloto austríaco Karl Illner presentó el Lohner "*Pfeilflieger*" ("avión flecha"), un biplano fabricado por la compañía Jacob Lohner Werke de Viena, con hélice tractora accionada por un motor Austro-Daimler de 90 C.V. La estructura del fuselaje era de madera y tela, con una carlinga corrida para el piloto y el observador; sin embargo el conjunto del tren de aterrizaje estaba construído en tubo de acero, para que fuera más resistente.

Su longitud era de 7´9 m. y su envergadura de 13´5 m. Para el mando de alabeo llevaba dos grandes alerones que sobresalían tras el borde de salida del plano superior. Su peso en vacío era de 620 Kg. y el peso máximo listo para el despegue, con el depósito de gasolina lleno, era de 878 Kg. La velocidad máxima era de 130 Km/h, la velocidad de crucero era de 125 Km/h y la velocidad mínima en vuelo era de 48 Km/h, con lo cual resultaba un avión muy rápido y con gran margen de velocidades, además de que tenía una buena capacidad ascensional; su techo de vuelo oficial era de 2.600 m., pero el 16 de junio de este año un *Pfeilflieger* logró ascender a nada menos que 4.930 m. de altitud. Su autonomía era de 300 Km. Todas estas características hacían de él un avión muy seguro. Por todos estos motivos, el 4 de junio se firmó la compra de 6 ejemplares de este aeroplano, que luego dió muy buenos resultados en las operaciones de Marruecos.

El día 1 de junio de 1913 se creó la primera Unidad de Tropas de Aviación en el Aeródromo de Cuatro Vientos. El primero de sus jefes fue el Capitán de Ingenieros D. Fernando Balseiro Flores,

que anteriormente era el Jefe de Talleres del aeródromo. Esta Unidad tenía una entidad más o menos correspondiente a la de una Compañía de Ingenieros, siendo aproximadamente equivalente a una Escuadrilla de tropas actual. Este primer núcleo de Tropas de Aviación representaba un reconocimiento del grado de autonomía cada vez mayor que había que conceder al nuevo Servicio, como preparación para convertirlo en una nueva Arma, que tendría la misma independencia que las otras cuatro.

Mientras tanto, ya se habían acabado de recepcionar los cuatro primeros Maurice Farman MF.7. Con ellos los pilotos españoles, además de pasar las pruebas para el Título de Piloto Superior o de 1ª Categoría, empezaron a prepararse para empezar a realizar viajes fuera del aeródromo en grupo, lo que se denominaba "instrucción de Escuadrilla".

S.M. el Rey examinando los flotadores de unos de los hidros con el piloto y el mecánico del mismo.

LOS VIAJES COMO DEMOSTRACIÓN DEL DOMINIO TÉCNICO DE LOS AVIADORES MILITARES

El 10 de junio el Oficial Primero (Teniente) de Intendencia D. Carlos Alonso Ilera voló en un monoplano Nieuport (el m.N.4) de Cuatro Vientos a Valladolid. Realizó el viaje de regreso el día 13, sin conseguir llegar a Madrid, pues tuvo que aterrizar en San Rafael (Segovia); el piloto sufrió heridas ligeras y el Nieuport varias roturas, que impidieron a Alonso finalizar el "raid".

El piloto francés Jean Mauvais en el campo de Melilla con su aeroplano

El 21 de junio el Teniente de Caballería D. Ángel Martínez de Baños y Ferrer, de la 2ª Promoción de pilotos de Cuatro Vientos, recibió su Título de Piloto Militar de Aeroplano de 1ª Categoría en un Farman.

El 14 de julio de 1913 se realizó el primer viaje en formación o (como se llamaba entonces) "ejercicio en Escuadrilla". Cinco aeroplanos Maurice Farman y cuatro Nieuport salieron desde Cuatro Vientos hacia Villaluenga (unos 40 Km. "a vuelo de pájaro"). Los pilotos de los cinco Farman eran los Capitanes Kindelán y Alfonso Bayo, y los Tenientes Martínez de Baños, Ríos y Espín; los observadores de esta Escuadrilla fueron el Coronel Vives, el Capitán Cifuentes, el Teniente de Navío Chereguini, el Teniente Loizu y el Teniente Médico Cortijo. Los pilotos de los cuatro Nieuport fueron los Capitanes Herrera y Eduardo Barrón, y los Tenientes Olivié y Monasterio (sin observador); los observadores de esta Escuadrilla fueron los Tenientes Dávila y Sousa y el Teniente Médico Pérez Núñez. A esta Escuadrilla la acompañaba D. Benito Loygorry en otro Nieuport.

Los diez aeroplanos aterrizaron en el punto de destino y regresaron a Cuatro Vientos después de un breve descanso. El ejercicio se completó haciendo que los observadores realizasen croquis de la zona sobrevolada durante el viaje y del pueblo de Ciempozuelos. Después del aterrizaje se realizó un juicio crítico de los croquis, presidido por el Coronel Vives.

Pocos días después, el 23 de julio, salió de Cuatro Vientos una nueva formación, que sobrevoló Madrid en formación por primera vez y luego aterrizó en un campo de fortuna en Aranjuez, formada por cinco Farman y tres Nieuport. En esta ocasión los pilotos de los cinco Farman fueron de nuevo los Capitanes Kindelán y Alfonso Bayo, y los Tenientes Martínez de Baños, Ríos y Espín; los observadores de esta Escuadrilla fueron el Coronel Vives y los

Tenientes Cortijo, Moreno Abella, Sousa y Ventos Presas. Los pilotos de los tres Nieuport fueron el Capitán Herrera y los Tenientes Pérez Núñez y Olivié, con sólo dos observadores: los Tenientes Dávila y Sousa; el Capitán Balseyro volaba como pasajero de Pérez Núñez.

En este viaje sí hubo algún incidente. A la ida el Farman del Teniente Espín tuvo que tomar tierra en Pinto por avería del motor; todos los demás aparatos llegaron a Aranjuez. En el viaje de vuelta, poco después de despegar el Nieuport del Teniente Pérez Núñez sufrió la rotura del tubo de conducción de la gasolina y tuvo que efectuar un aterrizaje de emergencia en terreno no preparado; Pérez Núñez resultó levemente herido, su pasajero, el Capitán Balseyro, se rompió una costilla y el aeroplano se tuvo que reparar en Cuatro Vientos antes de que volviera a volar. Finalmente, el Capitán Kindelán aterrizó voluntariamente en Cienpozuelos para que el Coronel Vives pudiera tomar allí el tren y dirigirse a Madrid, donde tenía que despachar asuntos urgentes; Kindelán volvió a despegar y llegó a Cuatro Vientos sin novedad.

Pocos días después, por inspiración del Capitán Prandoni, la *Aeronautica Militare* italiana empezó a realizar traslados en formación de aeroplanos de un aeródromo a otro, aprovechando la celebración de ceremonias conmemorativas, para demostrar la capacidad del Arma Aérea para concentrar sus unidades en ataques sobre un objetivo desde diversos puntos de partida y obtener así resultados más efectivo de un bombardeo, por ejemplo. Igualmente, cuando acabó el curso en la Escuela de Vuelos de Tokorosawa, en Japón, los alumnos y profesores realizaron un vuelo en formación. Pero la confección de los croquis por los observadores-navegantes y su crítica posterior dieron un mayor aspecto técnico a los "ejercicios en Escuadrilla" españoles.

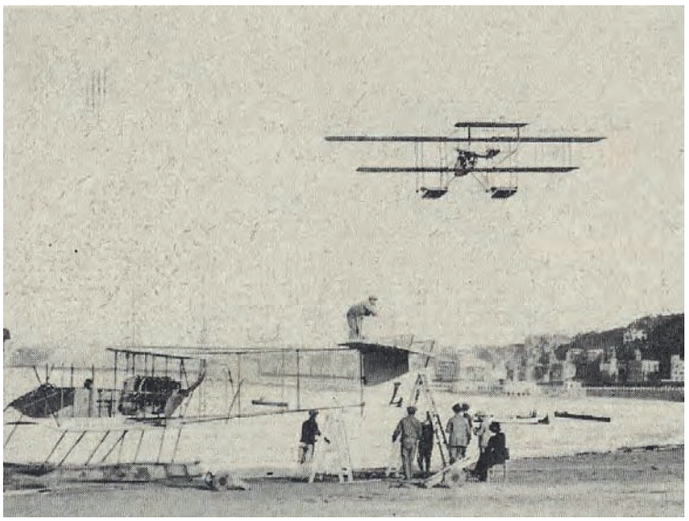
El Rey Alfonso XIII con el piloto Renaux en el Farman.

LOS GLOBOS MILITARES VUELVEN A MARRUECOS

Mientras tanto, sus compañeros del Parque de Aerostación de Guadalajara se mantenían operativos realizando ascensiones en diversos puntos de la geografía española, como la que efectuó el Capitán D. Sixto Pou Portes (veterano de la primera expedición a Melilla con la Compañía de Globos), que se elevó en la ciudad de Valladolid con el globo esférico "*Sirio*".

Pero el Servicio de Aeronáutica no olvidaba que su misión fundamental era el reconocimiento a vanguardia para facilitar la labor de las tropas de combate. Durante las operaciones que tuvieron lugar en Marruecos, en la zona de Laucién, participó muy activamente el destacamento de la Unidad de Globos de Guadalajara, con ascensiones en globo-cometa, que garantizaban la seguridad de nuestras tropas y el buen conocimiento del terreno a vanguardia de nuestras líneas. Con ello el Servicio de Aerostación demostró, una vez más, su utilidad y capacidad como componente orgánico de las tropas españolas en África; ya sólo faltaba que el Servicio de Aviación tuviera, a su vez, la ocasión de demostrarlo igualmente.

De este modo, mientras la Aviación Militar española se preparaba para estar totalmente operativa cuando fuera necesaria su actuación, la Aerostación Militar le señalaba el camino. No tardaría en demostrarse que los aeroplanos, con tripulaciones bien adiestradas, po-



El Farman de Renaux, ganador de una de las pruebas, sobre la playa de Ondarreta.

S.M. el Rey con el piloto Garvery ganador de dos premios del Concurso de San Sebastián.

El «hydravión» construido por los ingenieros españoles Álvarez y Condé

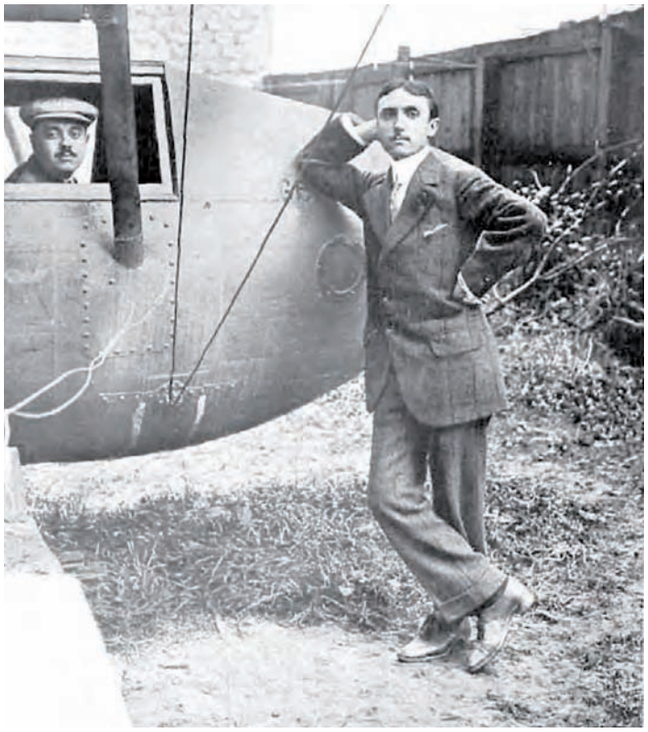
dían penetrar en profundidad en territorio enemigo, y reconocer el terreno a vanguardia de las tropas de tierra, llegando incluso a atacar y bombardear al enemigo, cada vez con mayor potencia y precisión.

Pero la popularidad de la aviación se había extendido ya hasta África, tanto que en las fiestas de septiembre en Melilla actuó el aviador Jean Mauvais con su aeroplano, despegando desde un campo de fortuna habilitado en el hipódromo. Sólo un mes más tarde, en octubre, saldría para Tetuán la primera Escuadrilla expedicionaria española en Marruecos, a la que pronto seguirían otras varias.

NUEVA ESCUELA DE VUELO EN ALCALÁ DE HENARES

Como el aeródromo de Cuatro Vientos se había empezado a quedar pequeño para albergar el creciente número de Escuadrillas de aeroplanos de la Aviación Militar española, además del creciente número de Oficiales voluntarios que llegaban a la Escuela de Pilotos, el día 1 de septiembre se creó una nueva Escuela de Vuelo en el aeródromo de Alcalá de Henares; el primer jefe de esta nueva Escuela fue el Capitán D. Alfonso Bayo Lucía. Esta Escuela estuvo dotada con biplanos Maurice Farman MF.7 con motor Renault de 70 C.V.

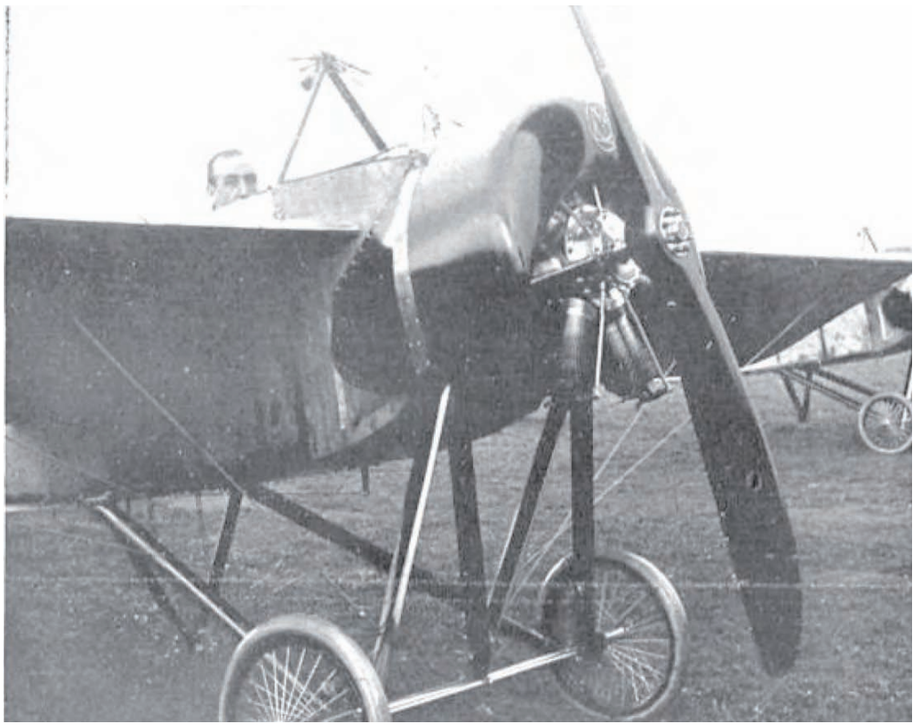
Por otra parte, el 15 de septiembre de 1913 obtuvo su Título de Observador de Aeroplano el Capitán D. Emilio Herrera, que ya tenía los Títulos de Piloto de Aeroplano, Piloto de Globo Esférico de 1ª Categoría y Piloto de Dirigible de 1ª y 2ª Categoría. Había adquirido una cultura aeronáutica realmente enciclopédica, pero sin olvidar jamás las aplicaciones prácticas de la misma, como ya lo había demostrado en su actuación con la Unidad de Globos en Melilla en 1909 y lo volvería a demostrar en diversas Escuadrillas en Marruecos a partir de finales de 1913.



Los ingenieros Álvarez y Condé y su hidroavión.

EL CONCURSO DE HIDROAVIONES DE SAN SEBASTIÁN

Del 21 al 25 de septiembre de 1913 tuvo lugar en San Sebastián un gran Concurso Internacional de Hidroaviones, organizado por el Real Aero Club de España y patrocinado por S.M. el Rey D. Alfonso XIII. El concurso estaba abierto a los aparatos de todas las nacionalidades, que debían ser pilotados obligatoriamente por pilotos con Título de la Federación Aeronáutica Internacional (FAI). A lo largo de los cinco días que duró el Concurso, el Rey presenció todas las pruebas del concurso, habló con casi todos los pilotos y constructores, felicitó muy efusivamente a los triunfadores, se interesó por los que sufrieron un accidente y conversó con muchos de los participantes que le explicaron los detalles técnicos de sus aparatos. Cuando Audemars con su Morane Saulnier cayó en medio de la



El monoplano biplaza Morane Saulnier regalado por el Conde de Artal con Ortiz Echagüe a los mandos

bahía, la canoa automóvil del yate Giralda le rescató de las aguas.

Además del concurso internacional, también se había convocado un concurso para hidroaviones fabricados en España. Quizás el Rey y el Gobierno esperaban que se presentara, al menos, el aparato diseñado y construído por los ingenieros Srs. Álvarez y Condé, que había presentado pocas semanas antes su "*hydravión*", como lo denominaban ellos, aunque el periodista lo bautizó como "*canoa voladora*", y habían anunciado que pensaban construir un "aparato militar" derivado del hidroavión, que tendría "gran utilidad para combates navales y defensa de las costas". Sin embargo, no hubo ningún participante español en San Sebastián y se tuvo que cancelar este concurso nacional.

MECENAZGOS PARTICULARES

Animado por el ejemplo de la familia real, algunos mecenas particulares empezaron a hacer donaciones a la Aviación Militar española. A mediados de octubre se supo que el Conde de Artal, un gran financiero español que era el Presidente de la Cámara de Comercio española en Buenos Aires, había decidido regalar un aeroplano Morane-Saulnier al Ejército español. El Capitán de Ingenieros D. José Ortiz Echagüe, que era quien le había dado la idea, partió para Francia, a fin de aprender a volar el aparato y trasladarlo en vuelo a Cuatro Vientos. En el ínterin, la situación en Marruecos obligó al envío de la primera Escuadrilla Expedicionaria a Tetuán y el Conde de Artal acabó regalando nada menos que 4 monoplanos Morane-Saulnier, que también partieron para Marruecos en cuanto sus pilotos estuvieron preparados para ello. Pero esto ya ha sido objeto de otros artículos en AEROPLANO.

CONTINÚAN LAS VISITAS REGIAS A CUATRO VIENTOS

Terminada la temporada veraniega, el 15 de octubre S.M. la Reina Vic-

Foto de S.M. la Reina Victoria Eugenia en Cuatro Vientos, con el Infante D. Alfonso, el coronel Vives y el capitán Kindelán

Los diez primeros pilotos de la Escuadrilla expedicionaria a Marruecos

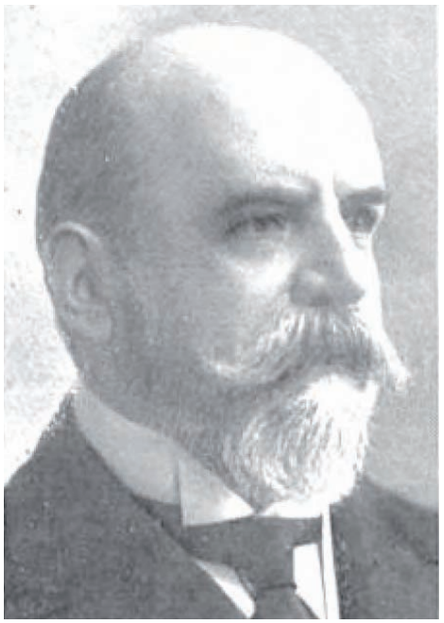
toria Eugenia volvió a visitar el aeródromo de Cuatro Vientos, donde, acompañada por el Coronel Vives y el Capitán Kindelán, vió volar al Infante D. Alfonso de Orleáns.

LA PRIMERA ESCUADRILLA EXPEDICIONARIA A MARRUECOS

Sólo tres días más tarde, el 18 de octubre de 1913, se recibió en Cuatro Vientos un telegrama del Ministerio de la Guerra que decía: "Con objeto de marchar a África, si lo pide el General en Jefe, ordene que se prepare con urgencia una Escuadrilla y su parque móvil de reserva. Avise cuando esté preparada la operación". El 20 de octubre, sólo dos días después, informaba el Capitán Kindelán, Jefe de la Escuadrilla expedicionaria, de que todo estaba dispuesto. El 22 salió de Cuatro Vientos la Unidad, con los 11 aeroplanos (4 Nieuport, 4 Farman y 3 Lohner *Pfeilflieger*) en grandes cajones de embalaje y todos los repuestos necesarios, el 24 embarcaba la Escuadrilla en el transporte de guerra "*Almirante Lobo*" y el 25 ya estaban en Ceuta, para dirigirse al aeródromo en ciernes de Sania Ramel. No podía pedirse mayor operatividad.

CONCLUSION

Esta serie de anécdotas, las pequeñas pero continuas visitas a Cuatro Vientos, el vuelo en el dirigible *España*, el patrocinio del concurso de hidros en San Sebastián, el papel destacado del Infante D. Alfonso en la Aviación Militar, demostraron el apoyo real a la Aeronáutica Militar y fueron decisivos para que el grupo de aviadores militares, que era muy reducido a principios de 1913 y que apenas podía salir de los límites del aeródromo, fuera capaz de expandirse y mejorar su conocimiento y dominio del aire durante el año 1913.



El Conde de Artal, mecenas de la Aviación Militar española.

De este modo, la naciente Aviación Militar española se desarrolló en sólo un año como para poder enviar a Marruecos una Escuadrilla de 11 aeroplanos (prácticamente el equivalente a 3 Escuadrillas de las que por entonces desplegaba el ejército francés en Argelia y Marruecos) y ser capaz de desplegar y mantener otras tres más en el semestre siguiente, en cinco aeródromos distintos, separados por muchos kilómetros de territorio hostil o en guerra declarada contra España. Esos pioneros demostraron así su valor, talento y constancia, para cubrir de gloria en pocos meses a una Aviación que siempre estuvo en primera línea de combate y que supo hacer honor a ese lema anónimo que campea en el monumento a los caídos en la guerra de África: "El valor y la ciencia garantizan la victoria".

A la vista de la capacidad industrial de España en aquellas fechas resulta imposible creer que se hubiera podido conseguir tal desarrollo y capacidad operacional sin el decidido apoyo del Rey y de la familia real a la Aviación Militar, apoyo que sigue siendo tan efectivo en la actualidad.