

I Centenario de la creación del Aeródromo Militar del Campo del Ángel de Alcalá de Henares

JOSÉ SÁNCHEZ MÉNDEZ
General de Aviación
Miembro de número del SHYCEA
JUAN J. RODRIGO TOBAJAS
Ingeniero Aeronáutico

*Las instalaciones
del aeródromo a finales de la década de los años 20.*

ANTECEDENTES

Un sábado, 22 de octubre de 1910, tenía lugar en España el primer vuelo de campo a través entre dos ciudades, Madrid y Alcalá de Henares.

Alrededor de las 08:30 horas despegaba del campo de vuelo madrileño de la Ciudad Lineal un biplano *Farman*, al que el fabricante de automóviles *Sommer* le había instalado un motor de automóvil de 40 cv, y a los mandos se encontraba el piloto francés Jean Mauvais que había llegado a España pocos meses antes y ya se había dado a conocer realizando "bautismos del aire".

Cuando llevaba recorridos tan solo 8 kilómetros el aparato comenzó a sufrir problemas con el motor por lo que Mauvais se veía obligado a aterrizar en las proximidades de San Fernando de Henares. Por suerte para el aviador francés el aterrizaje sería visto por el duque de Tovar, Rodrigo de Figueroa y Torres, que circulaba con su automóvil por las proximidades y que no dudaría en ayudarlo trasladando al lugar del aterrizaje al equipo de mecánicos de Mauvais y al periodista parisino Hipólito Seret, que seguían en otro vehículo el vuelo del *Farman* y que también habían tenido una avería en el camino.

Subsanadas las causas de la parada del motor, el aviador reemprendía el vuelo y aterrizaba en Alcalá, a las 11:16 horas, en unos amplios terrenos que unos autores señalan simplemente situados a 500 metros del casco urbano y otros en una zona cercana al actual emplazamiento —frente al instituto Antonio Machado— del monumento de la Cruz del Siglo y que es popularmente conocida como el *Campo del Ángel* por haber dispuesto de una ermita dedicada al Santo Ángel de la Guarda. Jean Mauvais sería agasajado con un almuerzo por las autori-

dades alcalaínas y, finalizado éste, reanudaría el vuelo con dirección Madrid a las 16,30 horas, siendo su despegue presenciado por centenares de personas.

Pero el aviador quiso agradecer personalmente al duque de Tovar en su residencia la ayuda prestada, por lo que tomaría tierra poco después en Torrejón de Ardoz para, minutos después, reemprender el vuelo hacia la capital de España, aterrizando finalmente en la Ciudad Lineal a las 17, 30 de la tarde.

Un mes tarde, exactamente el 24 de noviembre, Jean Mauvais realizaba un nuevo vuelo campo a través entre dos ciudades, pero ahora sin paradas intermedias, despegando nuevamente desde el campo de la Ciudad Lineal, en Madrid, para aterrizar en el Polígono de Aerostación de Guadalajara, donde sería recibido por el Jefe del Servicio, coronel Pedro Vives Vich y los oficiales del mismo y también agasajado por las autoridades alcarreñas.

Al día siguiente Mauvais invitaba a Vives a volar con él en el *Farman* pero un fallo de carácter técnico impediría la puesta en marcha del motor y tendría que abortarse el vuelo; reparada la avería y dado lo avanzado de la hora, Mauvais emprendía solo el vuelo de regreso a Madrid, aunque seguido su avión por un automóvil con el coronel Vives y los capitanes Ortega y Godejuela que iban tomando notas para el nuevo aeródromo de Cuatro Vientos que estaba construyendo el Ejército y para lo cual esperaban contar con la experiencia de Mauvais.

A principios del año siguiente, el coronel Pedro Vives pudo finalmente volar con Mauvais; ambos despegarían de madrugada de Cuatro Vientos con destino Guadalajara, donde aterrizarían sin novedad.

Poco después, Jean Mauvais decidiría afincarse en nuestro país y participar, aunque con no mucho acierto, en varias exhibiciones aéreas. La primera la efectuó en Madrid el 4 de marzo



del año siguiente 1911, sobre los terrenos del Hipódromo donde se habían concentrado unas dos mil personas. Hasta esa fecha los madrileños solamente habían podido presenciar los impresionantes vuelos del también francés Mamet realizados en los terrenos de la Ciudad Lineal. A las ocho y media de la mañana del viernes 4 de marzo de 1911, Mauvais efectuó un vuelo de ensayo de quince minutos sobre Madrid, despegando desde Ciudad Lineal y aterrizando en el centro del campo de polo del Hipódromo. Prevista la exhibición aérea para las cuatro y media de la tarde de ese día, primeramente intervino con un aeroplano *Bleriot* el francés Garnier, quien daría varias vueltas espectaculares sobre el Hipódromo durante siete minutos y veinticinco segundos. A continuación, Jean Mauvais, vestido de calzón corto, a la inglesa, con chaquetilla de cuero y casco se subió a su biplano *Farman/Sommer* y puso el motor en marcha, para seguidamente iniciar el rodaje. Pero la aglomeración del público se fue cerrando cada vez más y cuando Mauvais había avanzado unos doscientos metros con el motor a fondo, sin poderlo evitar arrolló a un grupo de espectadores que habían obstaculizado el despegue, resultando una mujer muerta y varios heridos. Mauvais resultó ileso pero el biplano quedó totalmente destruido.

Meses más tarde, el 4 de julio, Jean Mauvais intentaría efectuar una nueva exhibición aérea despegando desde la playa de Sitges con la intención de llegar a la playa del Miracle de Tarragona, con tan mala fortuna que cayó al mar antes de aterrizar en las arenas de la playa tarraconense, siendo rescatado junto con su aeroplano por unos pescadores que faenaban con su barca cerca del lugar. Pero Mauvais continuaría infatigable al desaliento con sus aventuras aeronáuticas en nuestra Patria. Así en agosto de 1912, afincado en Madrid, haría realidad el sueño y los esfuerzos de tres jóvenes españoles, José Barcala, Juan de La Cierva y Pablo Díaz. Éstos habían fabricado en el taller de carpintería del padre de Díaz, un biplano biplaza diseñado por La Cierva, al que bautizaron con las iniciales de sus apellidos, el *BCD-1*, al que le dieron el nombre de *Cangrejo* por el color con que lo pintaron. En agosto comenzaron los ensayos en el aeródromo militar de Cuatro Vientos, siendo pilotado por Jean Mauvais, gracias al cual se había podido conseguir el motor *Gnôme* de 50 caballos que impulsaba al aparato. Durante los vuelos de ensayo el Cangrejo se comportó de forma muy aceptable.

El aviador francés había obtenido el brevè o título de aviador concedido por el Aeroclub de Francia, el 19 de julio de 1910, siendo el número 144 de los expedidos por el citado centro aeronáutico.



El Aviador Jean Mauvais con el uniforme del Ejército francés.



Mauvais con el Coronel Vives y otros Oficiales en Guadalajara.

Estos antecedentes han sido presentados para dar a conocer la personalidad aeronáutica del pionero de la Aviación que fue el primer piloto en aterrizar en los terrenos que tres años más tarde, se convertirían en el primer aeródromo de la ciudad cervantina de Alcalá de Henares.

CREACIÓN DEL AERÓDROMO MILITAR DEL CAMPO DEL ÁNGEL

Cuando a principios del siglo XX fue reconocido a la Aviación su potencial valor militar se hizo necesario establecer en Madrid y en varias poblaciones de su provincia, algunos aeródromos donde los pilotos del Ejército y de la Marina pudieran continuar su formación y entrenamiento. El 21 de junio de 1912, Mariano de las Peñas Mesqui, responsable de Aviación Civil, envió una carta al Alcalde de Alcalá de Henares, Felipe Mota Gámez, en la que manifestaba su interés para que en la ciudad pudiese construirse un aeródromo.

El 4 de enero de 1913 la Gaceta de Madrid publicaba un Real Decreto por el cual se creaba una Escuela de Aviación dependiente del

Ministerio de Fomento, cuyo titular era Miguel Villanueva y Gómez, y dos meses más tarde, el 7 de marzo, la Gaceta de Madrid en su número 66, página 612, publicaba un concurso para que en el plazo de quince días se ofreciesen al Ministerio de Fomento, por los organismos públicos y privados de la provincia de Madrid, unos terrenos de aproximadamente 800 metros de largo por 400 o más, donde se pretendía instalar una Escuela de Aviación Civil. El anuncio del concurso de la Dirección General de Comercio, Industria y Trabajo era el siguiente:

Adscrito a este Negociado por el Real Decreto de 7 de febrero del presente año el Servicio de la Escuela Nacional de Aviación que figura en la Ley de Presupuestos de 1913, y siendo ante todo y lo más preciso un campo en donde pueda fundarse la mencionada Escuela.

Esta Dirección General ha acordado abrir un concurso para que por la Diputación Provincial, Ayuntamientos, Corporaciones, entidades y particulares de la provincia de Madrid se ofrezcan a este Ministerio los terrenos que estimen oportunos, con arreglo a las condiciones siguientes:

1º Ser llano y estar desprovisto en absoluto de pasos o caminos de dominio público; líneas telegráficas y de conducción eléctrica.

2º Tener como dimensiones aproximadas 800 metros de largo y 400 metros de ancho o más.

3º Que reúna el terreno ofrecido las mayores facilidades de comunicación con Madrid.

4º Que este ofrecimiento ha de entenderse a título gratuito, por no figurar en los presupuestos consignación para ello.

5º Que a contar quince días de la publicación en la GACETA el anuncio de este concurso se dé por terminado éste, a fin de que por esta Dirección, y después de oído el informe de la Escuela Nacional de Aviación, se elija el terreno que se crea más ventajoso o se desechen todos, sin derecho a reclamación de ninguna especie.

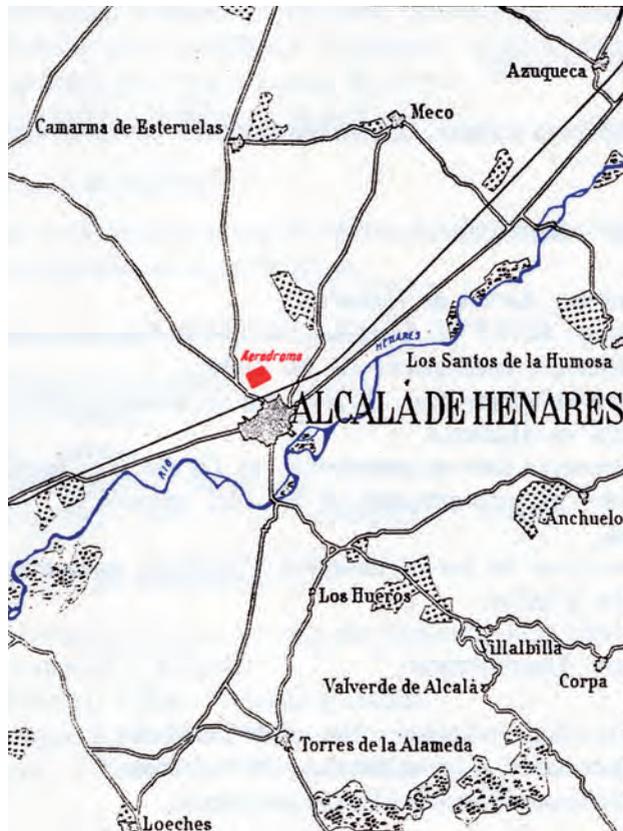
6º Los ofrecimientos se dirigirán en instancia al señor Ministro de Fomento.

*Madrid, 5 de marzo de 1913
Estanislao D'Angelo*

Para participar en el concurso el Ayuntamiento alcaláino ofreció unos terrenos al norte de la carretera de Ajalvir próximos a la finca de los Cercados de unos 800 metros de largo por 400 de ancho o más, pero a pesar del interés demostrado y de mover todos los resortes e influencias políticas posibles, no pudo conseguir la adjudicación del mismo que sería otorgada a la ciudad de Getafe. El Alcalde accidental de esta localidad, Emilio Cervera Alarnes, haciéndose eco de la opinión del Consistorio, ofreció al Ministerio de Fomento los terrenos de la Dehesa de Santa Quiteria y merced al apoyo de ciertas personas de notable influencia, como el Marqués de Morella, interesadas en un proyecto aeronáutico de gran envergadura, se consiguió la adjudicación por la ciudad getafeña de la Escuela Nacional de Aviación, ENA. Curiosamente una Real Orden del Ministerio de Fomento publicada en la Gaceta de Madrid con anterioridad, el día 17 de febrero de 1913, había nombrado ya Director de la citada Escuela de Aviación, al Marqués de Morella. La citada disposición decía lo siguiente:

Ilmo. Sr.: Creada por Real Decreto de 3 de enero último la Escuela de Aviación dependiente de este Ministerio, hácese necesario, como complemento de lo preceptuado en aquella soberana disposición, poner al frente del nuevo Centro a una

El primer aeroplano que recibió la Escuela, el Farman MF-7.



Plano de la situación del Campo del Ángel (Fundación AENA).

persona de reconocida autoridad y competencia, que ostente la representación del mismo en toda clase de actos y a cuyas inmediatas órdenes se hallen los Profesores y demás personal de dicha Escuela, siendo de su responsabilidad cuanto afecte al régimen y enseñanza de ella, que de este modo podrá tener segura garantía para su buena organización y funcionamiento.

Inspirándose en estas razones y en atención a las especiales circunstancias que concurren en D. Luis Montesino Espartero, Marqués de Morella, Senador del Reino, Ingeniero de la Escuela Central de Artes y Manufacturas de París, Ingeniero Industrial, en la especialidad mecánica de la Escuela de Barcelona, ex Comisario Regio y ex Director de la Escuela Superior de Artes e Industrias de Madrid.

S.M. el Rey ha tenido a bien nombrarle Director de la mencionada Escuela de Aviación, sin sueldo ni remuneración de ninguna

clase.

De Real orden lo digo a V.I. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V.I. muchos años. Madrid, 14 de febrero de 1913.

VILLANUEVA

Sr. Director general de Comercio, Industria y Trabajo



Esta Escuela de Aviación Civil sería inaugurada el 20 de septiembre de 1913 por el nuevo Ministro de Fomento, Sr. Rafael Gasset, aunque su vida fue algo corta tanto por la falta de recursos como por las circunstancias de la época, pues en 1914 comenzaría la I Guerra Mundial.

Pero a mediados de mayo del mismo año de 1913, el Gobernador militar del Cantón comunicaba al Alcalde de Alcalá de Henares que el Jefe del Servicio de la Aeronáutica Militar, coronel Pedro Vives Vich, estaba interesado en que en las proximidades de dicha ciudad los aspirantes a pilotos militares realizaran sus primeros vuelos de enseñanza. El coronel se refería a que se pudieran aprovechar, ampliándolos, los terrenos cerca de la carretera de Daganzo que utilizaban las unidades de Caballería para su instrucción y que estaban situados en una zona popularmente conocida como el *Campo del Ángel* pues como ya se comentó con anterioridad, allí muchos años antes había estado una ermita dedicada al Santo Ángel de la Guarda. Estos terrenos habían sido cedidos gratuitamente por el Ayuntamiento al Ministerio de la Guerra, pero la ampliación de los mismos no fue fácil debido a la obstinación de algún propietario de aceptar su cesión, por lo cual hubo que buscar otra solución que fue la de adquirir otros terrenos próximos situados al lado derecho del camino de Camarma. Las dimensiones en su lado más largo no alcanzaban el kilómetro solicitado, pues era una superficie pedregosa apisonada de unos 800 metros por 600 de anchura y aunque no se le podía considerar como una verdadera pista de vuelos sin embargo para los aeroplanos de la época parecieron suficientes entonces ya que al despegar y aterrizar en función del viento dominante en ese momento solamente necesitaban una distancia de 300 metros para sus maniobras.

Al nuevo aeródromo militar se le bautizó, lógicamente, con el nombre de *Campo del Ángel*. El recinto era muy simple, pues además de la pista tenía un pequeño pabellón para el personal y un hangar de dimensiones reducidas para el material. A pesar de su sencillez, llegaría a albergar una escuela de pilotos y funcionó hasta mediada la década de los años 30. Como estaba previsto fue utilizado para aumentar y mejorar la enseñanza y la formación de pilotos militares.

El 1 de septiembre de 1913 se inauguraba en este aeródromo una Estación de Prácticas de Aviación bajo la dependencia del aeródromo militar de Cuatro Vientos con la finalidad de adiestrar a los nuevos pilotos del Ejército y de la Marina. Por una Orden del Jefe de Aviación el mando del aeródromo con carácter eventual del *Campo del Ángel* fue encomendado al conocido aviador Alfonso Bayo Lucía, capitán de Estado Mayor y que ejercería también las tareas de profesor de vuelo, auxiliado por el también piloto aviador, teniente de Infantería Julio Ríos Angüeso, ambos miembros de la Segunda Promoción de la Aviación Militar de 1912. Pero el 22 de octubre ambos emprendieron viaje por ferrocarril y vía marítima para incorporarse al Campamento de Adir, próximo a Tetuán. El 19 de noviembre de 1913 el teniente Ríos Angüeso realizaría una heroica actuación sobre la zona marroquí en un vuelo de reconocimiento sobre el Monte Cónico durante el cual resultó gravemente herido y unos años más tarde su actuación sería recompensada con la Laureada de San Fernando, la primera que obtendría la Aviación Militar. Un año después, el 3 de septiembre de 1914, el capitán Bayo se incorporaría otra vez al *Campo del Ángel*, asumiendo de nuevo el mando del mismo y continuando como profesor de vuelo. Los primeros aeroplanos que se utilizaron fueron los Farman MF.7, procedentes de la Escuela de Cuatro Vientos, que eran aparatos muy fáciles de volar que estaban equipados con motor *Renault* de 70 cv, Su velocidad máxima





*La fotografía recoge
la orientación del aeródromo.*

no superaba los 95 kilómetros por hora. En 1915 fueron sustituidos por otros con motores franceses, los *De Dion Bouton* de 80 cv fabricados por Carde y Escoriaza en Zaragoza.

La construcción de las instalaciones del aeródromo fue lenta, pues a comienzos de 1920 solamente disponía de dos hangares, un taller de reparaciones y un dormitorio para el personal de servicio, teniendo que residir el resto en Alcalá de Henares. El agua potable, por concesión municipal, era proporcionada de la fuente de La Mina, próxima al aeródromo, que al mismo tiempo era suministrada a la ciudad de Alcalá de Henares. La entrada principal de acceso a sus instalaciones se realizaba por un ancho camino agrícola que comenzaba en la antigua carretera de Daganzo. Para que dicha entrada tuviera un mejor aspecto, el Ayuntamiento alcalaíno hizo una gran plantación de arbolado en sus proximidades y también alrededor de la mencionada fuente de agua. Poco a poco fueron completándose las instalaciones y ya a comienzos de la década de los años veinte el *Campo del Ángel* contaba con cuatro hangares, se había construido la residencia de Oficiales y Suboficiales y el alojamiento del personal de tropa, más una nave que fue acondicionada para talleres, almacenes y enfermería. Así mismo se levantaron pequeños edificios para cocinas, comedores, depósito de agua, instalaciones de combustible y oficina de operaciones de vuelos.

Previamente una Orden del día 18 de marzo de 1913, publicada en el Diario Oficial del Ministerio de la Guerra el día 23 del mismo mes, en su Sección de Ingenieros, Aviación Militar, se señalaba que para prácticas previas de aviación



en Guadalajara, habían sido seleccionados un grupo de 20 oficiales cuya relación comenzaba por el capitán de Estado Mayor Victoriano Castrodeza y terminaba con el primer teniente de Infantería de Marina Manuel O'Felan y Correoso. Una vez que finalizaran un programa de veinte días de duración con estudios de cartografía, fotografía aérea y de croquizado así como de prácticas de ascensiones en globo cautivo y libre volverían a sus unidades de origen, para posteriormente iniciar a principios de septiembre el curso de Pilotos en Alcalá de Henares, en la Escuela recién creada en el Campo del Ángel. Pero no todos los oficiales mencionados se incorporarían a la Escuela de Alcalá, pues teniendo en cuenta sus aptitudes y necesidades del servicio la Superioridad decidió que algunos se incorporasen como Observadores a la escuadrilla que por entonces actuaba en África. Estos nuevos pilotos militares constituirían la Cuarta Promoción de la Aviación Militar, estando entre estos primeros en recibir la instrucción aeronáutica en el Campo del Ángel dos pilotos de la Marina, el teniente de navío Pablo Mateo Sagasta y el alférez de navío Fernando Navarro Capdevilla.

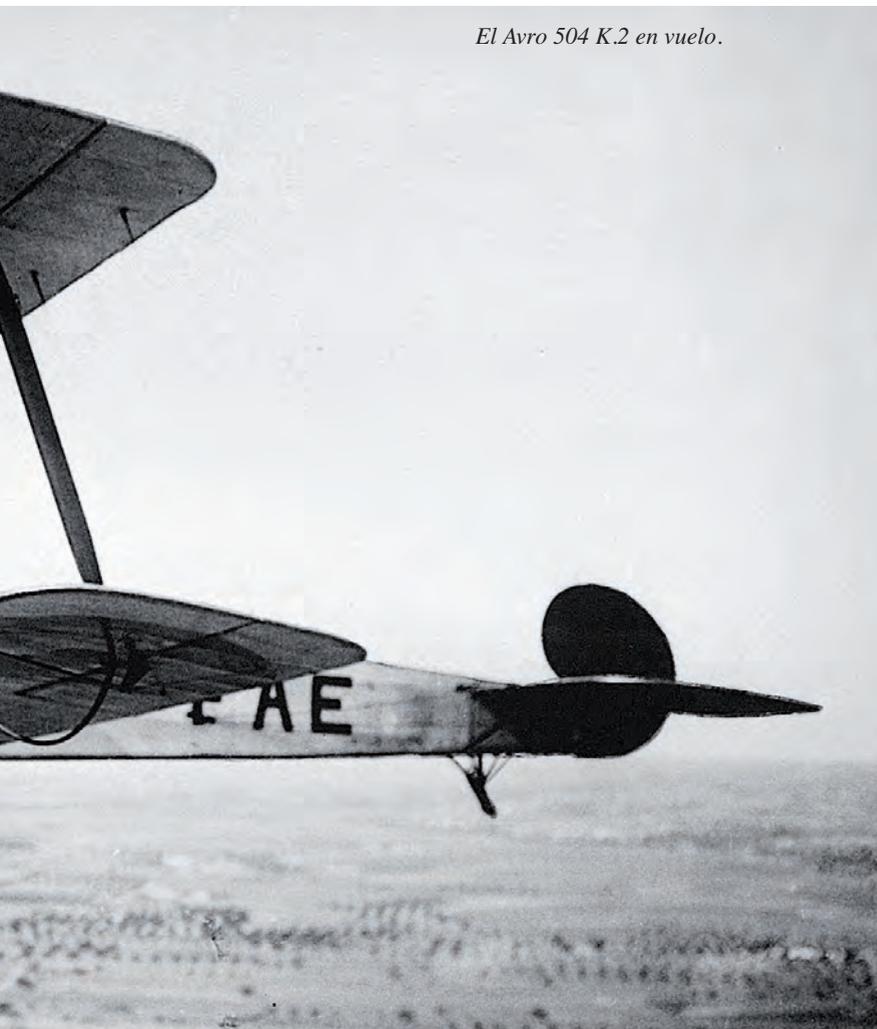
Los requisitos para obtener el Título de Aeroplano, habían sido establecidos en el Apéndice número 1 de la Real Orden Circular de 16 de abril de 1913, por la que se aprobaba el Reglamento del Servicio de Aeronáutica Militar, creado por el Real Decreto de 28 de febrero de dicho año, cuyo contenido era el siguiente:

Apéndice número 1 de la Real Orden

Los Títulos de Pilotos de Aeroplanos y los de Observador, serían expedidos por el Director del Servicio, a propuesta del Jefe de la Rama de Aviación, con informe previo de la Junta Técnica, mediante las pruebas y formalidades que se expresan a continuación.

En el monumento a los Caídos de la Aviación Militar, situado en la lonja del Cuartel General del Ejército del Aire, figura el nombre del Teniente Máximo Ramos.

El Avro 504 K.2 en vuelo.



Pilotos de Aeroplano. Antes de sufrir el examen de Piloto de Aviación, los aspirantes deberán demostrar que poseen los conocimientos teóricos y prácticos necesarios, que se hallan en disposición de atender por sí mismos al entretenimiento y pequeñas reparaciones del aparato y del motor, y al funcionamiento de éste, y acreditar en los vuelos efectuados un completo dominio del aeroplano.

Los Oficiales aspirantes a pilotos habrán, además, demostrado sus buenas condiciones para Observadores en las ascensiones cautivas o libres que hayan efectuado en las prácticas previas o durante su instrucción.

Los individuos de las clases de Tropa que no están llamados a practicar la observación desde el aeroplano, no efectuarán prácticas de Aerostación.

El examen elemental que el Jefe de Aviación autorizará cuando crea al Aspirante suficientemente preparado, consistirá en efectuar con éxito satisfactorio las siguientes pruebas:

a) Dos recorridos de más de cinco kilómetros, cada uno sin tocar tierra desarrollados entre los dos postes indicadores establecidos al efecto en el aeródromo, "cambiando de mano en cada vuelta", de modo que la proyección horizontal de cada circuito sea un 8 y contando como distancia recorrida la que separe los dos postes, multiplicada por el número de trayectos efectuados.

b) Una prueba de altura, consistente en elevarse, por lo menos a 50 metros; ésta podrá efectuarse en un vuelo independiente o en una de las dos pruebas de a).

Las pruebas a) y b), para ser válidas, necesitan como comple-

El soldado
Tella Manchón.



mento, al terminar cada una, para el motor antes que el aeroplano toque tierra y detener éste a menos de 50 metros del punto previamente elegido en el terreno horizontal.

Los conocimientos teóricos se demostrarán por medio de una conferencia oral o escrita, dada por cada alumno antes de la obtención del título de piloto. Si algún Oficial poseyera este título de la Federación Aeronáutica Internacional, quedará dispensado de seguir el curso en la Escuela Militar de Aviación, pero tendrá que hacer las que el Director juzgue necesarias para revalidarlo.

Una vez terminados los exámenes, los pilotos aviadores seguirán perfeccionándose en los vuelos para el examen superior, siendo condición precisa para ello haber hecho los siguientes vuelos:

- a) Con lastre, figurando pasajero.
- b) Descensos sin motor; primero, sin lastre; después, con él; desde alturas progresivas hasta 100 metros.
- c) Vuelos con viento de cinco metros por segundo o mayores, con lastre.
- d) Vuelo con pasajero, en alguno de los cuales se hagan descensos sin motor de 100 metros como mínimo.
- e) Vuelo con más de dos horas, sin escala, en los alrededores del aeródromo, con pasajero, sin exigir altura mínima.

Una vez cumplidas estas condiciones, se someterán a las siguientes pruebas:

1ª. Vuelo, suponiendo al aeroplano en servicio de estafeta, haciendo un viaje de más de 60 kilómetros en dirección recta, con escala en el punto extremo previamente designado, sin fijar altura máxima, y regreso al punto de partida en las mismas condiciones. Ambos viajes se harán con pasajero, a no ser que expresamente se ordene lo contrario.

2ª. Viajes, siguiendo un itinerario fijo de antemano, en circuito cerrado, de desarrollo poligonal no inferior a 100 kilómetros, sin escala, a más de 300 metros de altura sobre el terreno y con pasajero.

Se considerarán como pilotos de primera categoría los que hayan realizado el examen superior, y de segunda los que hayan sufrido el elemental. En campaña y en maniobras, y, en general, para efectuar servicios fuera del aeródromo, sólo se emplearán los pilotos de aeroplano de primera categoría.

Observadores de aeroplano. Se procurará que los Oficiales pilotos de aeroplano sean, a la vez, observadores, pero con vendrá, además, disponer de un número suficiente de Oficiales observadores, aunque no sean pilotos.

Los aspirantes a observadores efectuarán las prácticas de Aviación para acreditar que poseen las siguientes condiciones:

1ª. Serenidad en cuantas ascensiones hayan efectuado, aunque en alguna de ellas se hayan encontrado en condición difícil o peligrosa.

2ª. Preparación táctica suficiente para poder distinguir desde el aeroplano las diversas Unidades, sus formaciones de marcha, reposo, acantonamiento, despliegue y combate.

3ª. Facilidad en obtener croquis y fotografías y la transmisión de fotografías.

4ª. Tener una totalización de vuelos no inferior a seis horas, de ellas cuatro por lo menos a más de trescientos metros sobre el terreno, demostrando buena aptitud.

El examen, que sólo sufrirán los Oficiales que previamente hayan demostrado poseer las condiciones enumeradas, consistirá en efectuar tres reconocimientos aéreos, con sujeción al programa y a la hipótesis que fije el Director, a propuesta del Jefe de Aviación; procurando que



uno sea de carácter táctico; otro, estratégico, y otro, topográfico, dentro de lo que permitan las circunstancias y los elementos de que se dispone.

Desgraciadamente el 26 de enero de 1914 un miembro de esta Promoción, el teniente de la Guardia Civil, Máximo Ramos Martínez, sufrió un accidente cuando se dirigía a aterrizar en el aeródromo de Cuatro Vientos, donde estaba realizando vuelos de perfeccionamiento. Había despegado alrededor de las 11,30 horas pilotando un Bristol Boxkite con motor Gnome de 80 cv y media hora después se preparaba para regresar al campo mediante un planeo con motor parado pero al bajar a una altura de 50 metros observó que el aeroplano descendía de manera muy pronunciada. Cuando intentó poner en marcha el motor el aparato entró en pérdida y entrando en un picado casi vertical se estrelló contra el suelo muriendo prácticamente en el acto. Considerado uno de los mejores pilotos de su Promoción, sería la segunda víctima de la Aviación Militar, después del capitán Celestino Bayo Lucía muerto en 1912 y el primer aviador de esta Escuela del *Campo del Ángel* fallecido en accidente aéreo.

Máximo Ramos había nacido en la localidad portuguesa de Viana do Castelo el 13 de junio de 1886 e ingresó en el Ejército español en 1903. Estaba destinado en la Comandancia del Norte de la Guardia Civil y en comisión, como piloto en la Escuela de Aviación de Cuatro Vientos. Al día siguiente se celebró su entierro que fue presidido por el Presidente del Gobierno, Eduardo Dato, acompañado por el Ministro de la Guerra y gran número de autoridades civiles y militares y compañeros, figurando entre estos últimos el piloto francés Jean Mauvais. Su padre, general Ramos Orcajo, consejero del Consejo Supremo de Guerra y Marina aceptó que se le diese sepultura junto al capitán Celestino Bayo en el Cementerio de Carabanchel. Como consecuencia de este accidente se ordenó que tanto los pilotos como otros posibles tripulantes fueran atados durante el vuelo a sus asientos respectivos.

El Coronel Jefe de la Aeronáutica Militar, coronel Vives, presentó en el verano de 1915 al Ministro de la Guerra un Plan de Enseñanza, según el cual y en lo sucesivo se deberían seguir los futuros Cursos de formación de pilotos. Dicho programa fue aprobado por un Real Decreto de 13 de agosto y cuyo contenido de forma resumida fue el siguiente:



Las instalaciones del aeródromo en 1925.

Los Cursos comenzarían el 1 de septiembre y finalizarían el 31 de mayo, dividiéndose en dos periodos: el primero terminaría el 22 de diciembre y el segundo comenzaría el 20 de enero, desarrollándose todos los trabajos en los aeródromos de Cuatro Vientos y del Campo del Ángel y caso que fuera necesario se habilitarían como escuelas eventuales otros aeródromos en los viajes de instrucción y en las maniobras de sección y escuadrilla indicados en el Plan.

El cargo de Profesores serían ejercidos por el Jefe y Oficiales siguientes:

Comandante de Estado Mayor Alfonso Bayo Lucía
 Capitán de Ingenieros Eduardo Barrón Montes
 Capitán de Ingenieros Julio Ríos Angüeso
 Capitán de Infantería Luis Moreno Abella
 Primer Teniente de Caballería Ángel Martínez Baños
 Primer teniente de Caballería Jesús Varela Castro

El Coronel Director podría estudiar y disponer lo necesario para previa propuesta al Ministro ampliar el Plan de enseñanza.

Los oficiales que a continuación se indican tendrían que incorporarse a los aeródromos que se expresan en las fechas que se señalan:

- Al aeródromo de Cuatro Vientos el 1 de septiembre
- Capitán de Infantería Joaquín González- Gallarza Iragorri
 - Capitán de Caballería Luis Riaño Herrero
 - Capitán de Estado Mayor José Aymat Mareca
 - Capitán de Ingenieros Alberto Álvarez de Rementería
 - Capitán de Ingenieros Francisco León Trejo
 - 1 Teniente de Infantería Alfonso Fanjul Goñi
 - 1 Teniente de Infantería Francisco Martín Prats
 - 1 Teniente de Infantería Antonio Domínguez Olarte
 - 1 Teniente de Infantería Felipe Díaz Sandino
 - 1 Teniente de Infantería José Navarro Margati
 - 1 Teniente de Caballería Francisco Bustamente de la Rocha
 - 1 Teniente de Caballería Fernando de la Rocha Carratalá
 - 1 Teniente de Artillería César Gómez de Lucía
 - 1 Teniente de Artillería Manuel Pérez Seoane y Díaz Valdés
 - 1 Teniente de Artillería Manuel Montero Echevarría
 - Teniente de Navío Pedro Pablo Hernández Jul
 - Alferez de Navío Fernando Sartorius y Díaz de Mendoza
 - 1 Teniente de Ingenieros Ricardo López López
 - 1 Teniente de Ingenieros Antonio Valencia Fernández
- Al aeródromo de Tetuán el 20 de agosto
- 1 Teniente de Ingenieros Vicente Roa Miranda
 - 1 Teniente de Infantería Apolinar Sáenz de Buruaga
- Al aeródromo de Arcila el 20 de agosto
- 1 Teniente de Artillería Luis López de Ayala

Una vez terminadas dichas enseñanzas y prácticas a mediados de 1915 los alumnos antes relacionados pasaron al aeródromo del Campo del Ángel donde comenzaron las prácticas de pilotaje en avión y una vez realizadas las pruebas correspondientes obtendrían los títulos de aeroplano de 2ª y 1ª categoría. Estos aviadores constituyeron la Quinta Promoción y a comienzos del año 1916 pasaron a prestar sus servicios como pilotos y observadores en las unidades aéreas existentes. El miembro de esta Promoción, alférez de navío Fernando Sartorius, Vizconde de Priego y Conde de

Datos del Aeródromo del Campo de Ángel

- Situado al NW de la ciudad de Alcalá de Henares y a un kilómetro de la misma.
- Las dimensiones máximas eran de 700x600 metros y su altitud de 600 metros.
- La latitud 40° 30' Norte y su longitud 3° 20' W y la declinación magnética 13° 30' W.
- Las condiciones del suelo era de prado pedregoso y la de sus alrededores de terrenos bastante llanos y dedicados a cultivos.
- Las referencias para la orientación de los pilotos eran solamente visibles de día pues no las tenía nocturnas y eran los hangares del aeródromo situados al SO del campo de vuelos, la línea del ferrocarril Madrid a Barcelona y la propia ciudad de Alcalá, que al mismo tiempo constituían sus obstáculos.
- El campo de vuelos tenía una T blanca, que indicaba la dirección de las maniobras de despegue y aterrizaje y una manga de viento colocada sobre los hangares.
- Contaba con cuatro hangares, taller de reparaciones y dispositivo para carga de combustible y de aceite, pero no lo había de gas para globos.
- Había Médico de servicio que contaba con Botiquín.
- La Meteorología, al principio, sería facilitada puntualmente según el aeródromo de destino y algunos años después, diariamente de todo el territorio nacional, cuando se creó el Servicio Meteorológico militar.
- Disponía de teléfono, pero los Servicios de Correos y Telégrafo estaban en Alcalá.
- Estaba clasificado como aeródromo militar de primera clase y posteriormente fue habilitado también como civil.

NOTA. Al comienzo de las actividades aeronáuticas en el aeródromo se publicaban notas advirtiendo que *Por ser también campo de maniobras de Caballería, a algunas horas hay grupos de jinetes en el campo haciendo ejercicio.*

San Luis, sería el oficial de Marina que permaneció más tiempo en servicio activo en la Aviación Militar. Tras obtener el título de piloto de aeroplano en el aeródromo Campo del Ángel de Alcalá, estuvo destinado en Cuatro Vientos, y en 1917 realizó la etapa de transformación en los aviones *Lohner*, para ser destinado un año más tarde a la escuadrilla "W", donde permanecería hasta 1919, año en el que pasó al aeródromo melillense de Zeluán, realizando numerosos vuelos de reconocimiento, fotográficos y de bombardeo sobre el territorio del Protectorado marroquí. Volvería a la Marina en 1920.

La escasez de Pilotos y de Observadores militares se intentó paliar con una Real Orden Circular del Servicio de Aeronáutica Militar, Sección de Ingenieros, de 5 de agosto de 1916, con la convocatoria de Cursos de Aspirantes para ambas especialidades. En ella se disponía que en los aeródromos de Cuatro Vientos y de Alcalá se efectuaran los cursos de aspirantes a Pilotos y en los de Cartagena, Guadalajara y Sevilla los de los aspirantes a Observadores. Dicha disposición señalaba que el Rey había tenido a bien aprobar un nuevo Plan de Enseñanza para la Escuela de Aviación que comenzaría el 1 de septiembre de dicho año 1916 para los Aspirantes a Pilotos y que la fecha de inicio para el Curso de Aspirante a Observadores se determinaría oportunamente. La finalización de ambos cursos sería en función del estado general de la Instrucción. En el artículo 2º se indicaba que el número de asistentes al Curso de Pilotos sería de 20, figurando entre ellos otros dos alféreces de navío de nuestra Marina, José Mana Tamayo y Enrique Navarro Margati. La citada disposición señalaba que el número de participantes en el de Aspirantes a Observadores era de 30 pero que *serían designados a propuesta del Director del Servicio, entre los que hubieran solicitado los cursos de referencia*. Además, los Aspirantes al de Observadores *deberían acreditar la instrucción necesaria en la formación de croquis y manejo corriente en la máquina fotográfica, conocimientos ambos indispensables para una buena observación aérea*.

El artículo 4º disponía que la enseñanza estaría a cargo de los siguientes Profesores de Vuelo:

Capitán de Ingenieros Emilio Herrera Linares

Capitán de Infantería Juan Vallespín Zayas

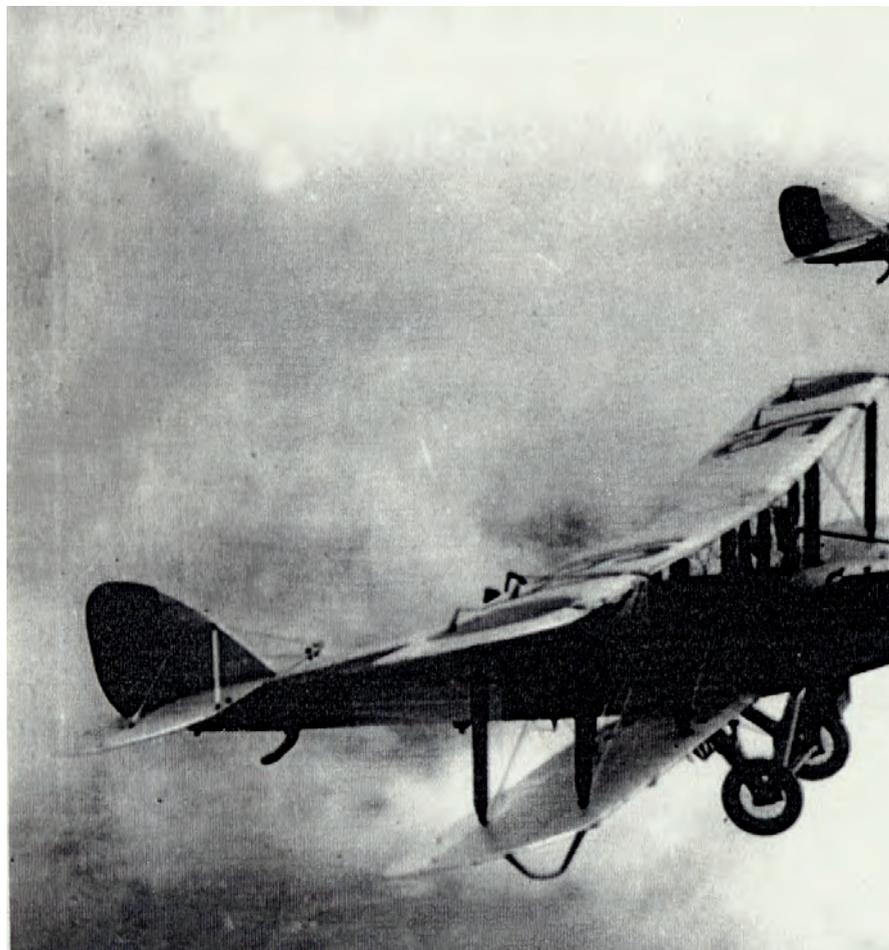
Capitán de infantería Julio Ríos Angüeso

Primer Teniente de Caballería Ángel Martínez de Baños Ferrer

Primer Teniente de Caballería Jesús Varela de Castro

Hasta 1918 tanto los Cursos de Observadores como de Pilotos venían siendo convocados exclusivamente para Oficiales de las distintas Armas y Cuerpos del Ejército y de la Marina pero como continuaba la escasez de pilotos el Ministerio de la Guerra tuvo que adoptar otras medidas. Por ello y de conformidad con la Real Orden circular de 16 de abril de 1913, por la que se aprobaba el Reglamento para el Servicio de Aeronáutica Militar y teniendo en cuenta sus artículos 36, 40 y 41, el Diario Oficial del Ministerio de la Guerra de 10 de octubre de 1918, (número 229, página 138) en su Sección Aeronáutica Militar, publicaba una Circular por la que se anunciaba una *Convocatoria para las clases e individuos de tropa aspirantes a pilotos de aeroplanos de todos los Cuerpos del Ejército y la Armada*.

Posteriormente, el Diario Oficial de dicho Ministerio, de fecha 27 de noviembre del mismo año, (número 267, página 693), también en la Sección de Aeronáutica, publicaba otra Circular con la lista de los 20 Alumnos seleccionados y la de los 20 suplentes, para que iniciasen de inmediato el curso en la Escuela del Aeródromo de Alcalá de Henares. Esta misma Circular señalaba que eran nombrados Profesores de la Escuela los capitanes de Infantería Antonio Domínguez Olarte,



José Sáenz de Buruaga y Felipe Díaz Sandino, que tendrían que hacer un gran esfuerzo para sacar adelante el mismo debido a la falta de medios materiales de vuelo y la no muy elevada formación aeronáutica de los alumnos. Según lo dispuesto en el mencionado Reglamento, el capitán Domínguez Olarte se hacía cargo de la Dirección de la Escuela, por ser el más antiguo de los tres oficiales.

Solamente 10 de los alumnos de esta primera Promoción conseguirían obtener el título de piloto y cuyos números correspondientes fueron:

Nº 161- Sargento de Ingenieros Eusebio Magaz

Nº 162- Soldado de Infantería Luis Besonia

Nº 163- Soldado de Ingenieros Francisco Tella Manchón

Nº 164- Sargento de Ingenieros Vicente Linares

Nº 165- Sargento de Aeronáutica Julio González

Nº 166- Soldado de Intendencia Telesforo Espinel

Nº 167- Sargento de Artillería Julio Antón

Nº 168- Cabo de Ingenieros Emilio Sánchez

Nº 169- Soldado de Ingenieros Eduardo Sosterra

Nº 170- Soldado de Intendencia Antonio Gutiérrez

Pero nuevamente el infortunio afectaría al *Campo del Ángel* porque un alumno del mismo moriría en accidente de aviación, cuando el 29 de marzo de 1919 un miembro de este curso, Francisco Tella Manchón, se mató con su avión convirtiéndose así en el primer soldado-piloto muerto de la Aviación Militar española. Este soldado de Ingenieros, nacido en La Coruña el 14 de enero de 1895, estaba volando sobre el aeródromo a 50 metros de altura, cuando por causas desconocidas entró en picado estrellándose sobre el suelo, incendiándose a continuación el depósito de combustible y el motor. Rápidamente acudieron en su auxilio el capitán profesor y sus compañeros, que lograron sacar su cuerpo de debajo del avión y con aún señales de vida, pero fallecería pocos minutos después. Su padre era teniente coronel de Intendencia del Ejército.

Formación
de los De Havilland DH-6.



EL CAMPO DEL ÁNGEL DESPUÉS DE LA I GUERRA MUNDIAL

La finalización de la I Guerra Mundial, en la que España había permanecido neutral, permitiría a nuestra Aviación Militar adquirir diverso material aéreo extranjero sobrante en algunos países, pero se había perdido durante los cuatro años del conflicto europeo la oportunidad de desarrollar una moderna industria aeronáutica que hubiera podido competir con las de otras naciones que habían ido desarrollando nuevos aparatos en función de las necesidades derivadas de la guerra. Durante ese período en el que nuestras fronteras habían estado cerradas hubo un tiempo precioso para afrontar en 1919 la competencia de las industrias extranjeras que ofrecían aviones basados en las concepciones más avanzadas fruto de las enseñanzas de dicha I Guerra Mundial. Esto se quiso solucionar con la convocatoria el 5 de septiembre de 1918 de un concurso para seleccionar los tipos de avión de bombardeo, caza y reconocimiento que deberían equipar a las diferentes escuadrillas, pero dada la premura de tiempo de tan solo cinco meses entre la convocatoria y la exhibición, los aparatos que se habían fabricado para su participación no estuvieron debidamente ensayados, por lo que el concurso sería en realidad un fracaso. Además frente a los bajos precios ofertados por el material aéreo extranjero no había competencia alguna.

Por otro lado, la reanudación de las actividades militares en el Protectorado marroquí obligaba a incrementar el número de pilotos y observadores existentes, ya que muchos de ellos llevaban casi cuatro años sin volar y se veían así mismos incapaces de tripular los nuevos modernos aeroplanos más veloces, más maniobreros y de potencias superiores, por lo que parte de ellos dejarían sus destinos aeronáuticos en los aeródromos. Ello obligaba a una gran movilidad de los aviadores militares que mientras eran profesores en Alcalá o

Cuatro Vientos, aparecían días después participando en alguna operación aérea en África o llevando nuevos aviones a un aeródromo para reemplazar a otros averiados. La explicación es sencilla, pues los pilotos muy bien entrenados en vuelo y seguros de sí mismo eran contadísimos, y el ser Profesor de la Escuela podía compaginarse con volar los aviones llegados del extranjero y llevarlos en vuelo a Melilla o Tetuán, para que allí se incorporasen como material aéreo de plantilla. Esta enorme movilidad de los aviadores sería una característica de la Aviación Militar durante los años siguientes y un gran aliciente para sus protagonistas, que veían así colmadas sus ambiciones aeronáuticas.

En 1919 el número de pilotos se había reducido notablemente, razón por la cual el Director de la Aeronáutica Militar, general Echagüe, propuso al Gobierno la convocatoria de un nuevo Curso de Aviación para pilotos al que asistirían cerca de un centenar de oficiales, exactamente 95, seleccionados de entre los 132 solicitantes que resultaron aptos en el reconocimiento médico que había sido ordenado en la Real Orden de 14 de octubre publicada en el Diario Oficial número 232. Un mes después, exactamente el 21 de noviembre, el capitán Domínguez Olarte cesaba como jefe del aeródromo de Alcalá. Por otra Real Orden Circular de 31 de enero de 1920 se disponía que el Plan de Enseñanza seguiría el mismo programa que los anteriores aprobados por el Estado Mayor Central del Ejército. Esta Promoción, que sería la Décima de la Historia de la Aviación Militar española sería conocida con el sobrenombre de "la Gran Promoción".

Pero ahora había otra novedad, puesto que el curso tendría lugar en cuatro aeródromos, Cuatro Vientos, Getafe, Los Alcázares y Sevilla y en el improvisado para ese año 1920 en Zaragoza. Quedaba pues excluido en principio el del Campo del Ángel de Alcalá de Henares, quizá debido a la vejez y escasez del material aéreo existente en este último ya que solamente contaba con los anticuados aeroplanos *Farman MF.7*. El curso daría comienzo el 10 de febrero para los convocados en Getafe, Los Alcázares y Sevilla, quedando pendiente la fecha para los de Cuatro Vientos y Zaragoza según considerase oportuno el General Director del Servicio en función del estado general de la instrucción. Igualmente se expresaba que la elección se haría por edad dentro de cada Arma, dándose preferencia a los más jóvenes pero excluyendo a los no llevaran un año de servicio en filas, si bien podrían ser convocados al curso siguiente; con los restantes se haría una relación para cubrir las posibles bajas que pudiesen producirse. Los que no fueran convocados al término del curso quedarían definitivamente fuera del llamamiento.

También quedaba abierta la posibilidad, cuando se considerara necesario el convocar al curso un número de alumnos de Tropa de Aviación entre los elegidos en la relación que acompañaba a la Real Orden de 26 de noviembre de 1918, publicada en el Diario Oficial número 267, así como a los que lo hubiesen solicitado en ese momento.

Los Profesores designados para este Curso fueron los Oficiales siguientes:

Capitán de Caballería Roberto White Santiago
Capitán de Infantería Joaquín González- Gallarza Iragorri
Capitán de Infantería Luis Moreno Abella, Marqués de Borja
Capitán de Infantería Carmelo de las Morenas y Alcalá
Capitán de Infantería José Valencia Fernández
Capitán de Infantería Emilio Pardo Salinas
Capitán de Caballería José Rojas Rojas
Capitán de Ingenieros Vicente Roa Miranda
Capitán de Infantería Francisco Martín Prat
Capitán de Infantería Felipe Matanza Vázquez

Otra Real Orden Circular de la misma fecha, 31 de enero

de 1920, disponía que los oficiales que asistieran al curso de pilotos serían los comprendidos en una relación número 1, que comenzaba por Adolfo Botín Polanco y terminaba con Abelardo Moreno Miró, los cuales continuarían perteneciendo a sus respectivas Armas y Cuerpos pero en comisión de servicio en la Aeronáutica Militar. Añadía que los que habían sido destinados a los aeródromos de Getafe, Los Alcázares y Sevilla deberían incorporarse el 10 de febrero y los destinados a los de Cuatro Vientos y Zaragoza cuando lo dispusiera el General Jefe del Servicio. Por otra parte, dicha Real Orden añadía que las bajas que pudiesen producirse se cubrirían con los oficiales que aparecían en otra relación número 2 que comenzaba con Federico Rivadulla Arellano y finalizaba con Antonio Camacho Benítez. La cifra inicial de oficiales convocados para Getafe fue de 21, para Los Alcázares también de 21 y para Sevilla de 22. A Cuatro Vientos corresponderían 17 oficiales y a Zaragoza 18.

A partir de ese momento las actividades en nuestra Aviación Militar comienzan a desarrollarse con gran intensidad y entusiasmo, pues en poco tiempo se había pasado de un ambiente pesimista a otro muy diferente. Un mes después de iniciarse los vuelos en Los Alcázares, Cuatro Vientos, Getafe y Sevilla comenzarían en Zaragoza, pero la adversas circunstancias meteorológicas de este último aeródromo para funcionar como escuela de vuelo, particularmente los fuertes vientos reinantes, obligaron a que dicha escuela, con profesores, alumnos y aeronaves trasladasen sus actividades al aeródromo del Campo del Ángel en Alcalá de Henares que comenzaría a disponer de un nuevo y más moderno material aéreo, el biplaza en tándem de procedencia británica *Avro 504K*, con motores *Le Rhone* de 80 cv y de 110 cv, ya empleado con todo éxito en la I Guerra Mundial. Estos aparatos tenían unas características de vuelo muy superiores a los anticuados *Farman MF-7*, como su velocidad máxima, que era de 153 kilómetros por hora. Al mismo tiempo, el capitán de Ingenieros y piloto aviador Luis Palanca Martínez Fortún, que había sido designado el 25 de marzo de 1920 como jefe de la Escuela de Aviación de Zaragoza, se hacía cargo del mando del aeródromo de Alcalá y de su Escuela de Aviación el 22 de junio.

Un Real Decreto del Mando de la Aeronáutica Militar de 17 de marzo de 1920 disponía la organización y distribución del territorio nacional en cuatro *Zonas Territoriales de Aeronáutica*, con la denominación de bases aéreas y provistas cada una de los establecimientos, servicios y tropa. Las cuatro bases aéreas correspondientes a esas cuatro zonas estaban situadas en Madrid, Zaragoza, Sevilla y León, con los nombres de primera o Central, segunda o Norte, tercera o Sur y cuarta o Noroeste. En lo que a primera zona se refiere su demarcación comprendía las Regiones militares primera, tercera y séptima excepto la provincia de Zamora, siendo la base aérea principal la de Cuatro Vientos, quedando el aeródromo del *Campo del Ángel* dependiente o subordinado a aquél.

Por otro Real Decreto de 17 de septiembre de 1920 se modificaba el Reglamento de la Aeronáutica Militar que había sido aprobado por la Real Orden de 16 de abril de 1913. El texto de la disposición era el siguiente:

—Organización

La experiencia del tiempo transcurrido desde la publicación del presente Reglamento de Aeronáutica Militar y las modernas enseñanzas de esta especialidad, aconsejan introducir en el mismo determinadas modificaciones, y en su virtud, el Rey (q. D. g.), de acuerdo con lo informado por el Estado Mayor del Ejército, ha tenido a bien disponer lo siguiente:

El personal de Aviación Militar, quedará constituido con las siguientes clases:

Pilotos aviadores Oficiales

Oficiales Observadores

Pilotos aviadores de Tropa

Para la instrucción del referido personal existirán en España, Escuelas: de Pilotaje y de Observadores, así como de Mecánicos y de Operadores Fotógrafos.

En las primeras recibirán su instrucción los aspirantes a Pilotos, tanto Oficiales como de Tropa; en la de Observadores, los Oficiales que se dediquen a esta especialidad; en la de Mecánicos, los del personal auxiliar que ha de adiestrarse en la teoría y práctica de los motores y su reparación en talleres.

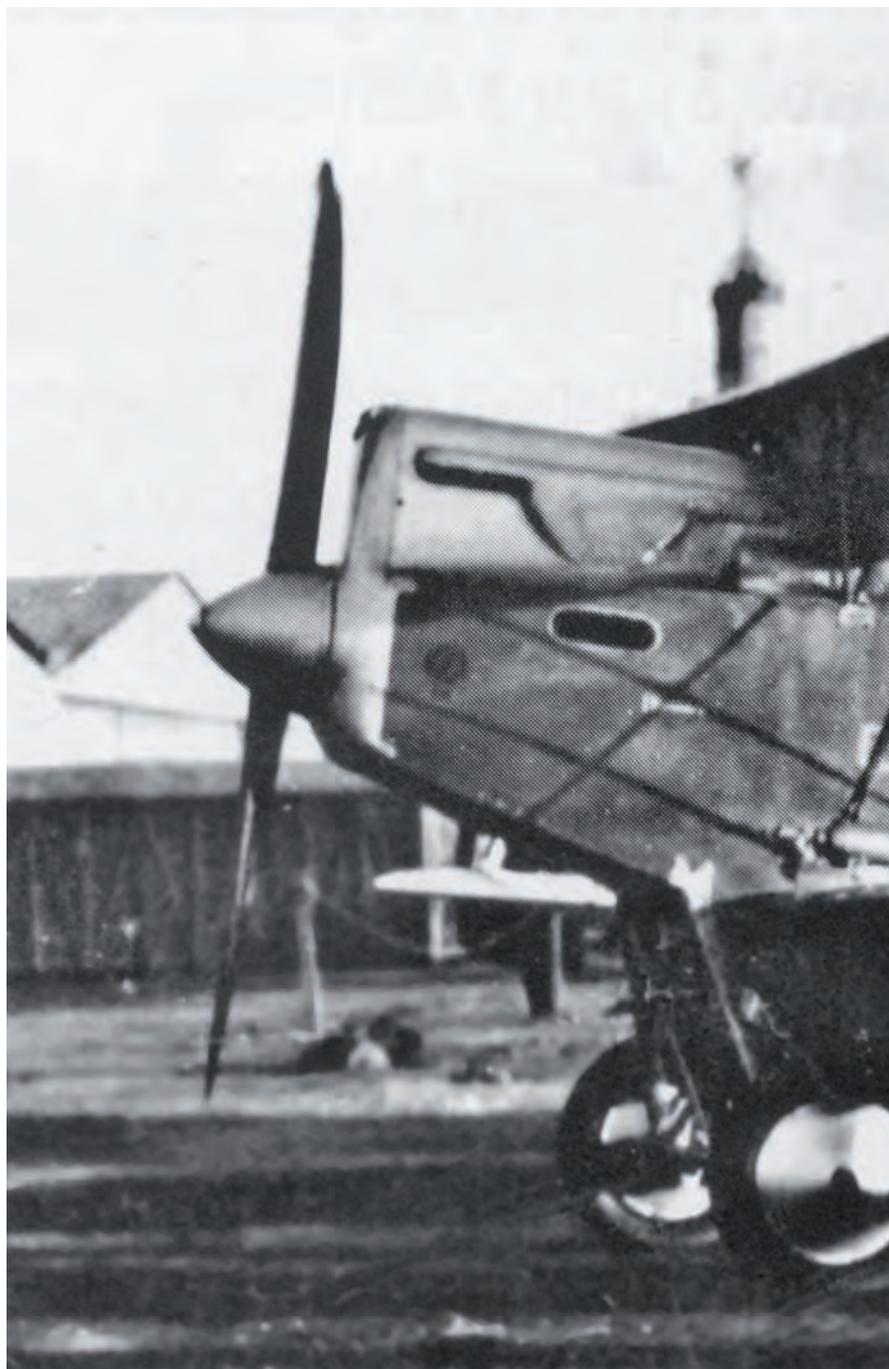
Los Ametralladores-Bombarderos recibirán la instrucción necesaria a su cometido en Escuelas de Tiro y Bombardeo.

La instrucción de los Pilotos y Observadores se hará con sujeción a los siguientes preceptos:

Instrucción de Pilotos

Para la enseñanza de Pilotos existirán las siguientes Escuelas:

• Elementales.- Dos o más para Oficiales, según las necesidades, y una para Tropa, distribuidas en el territorio nacional, atendiendo a condiciones geográficas, climatológicas y económicas, con objeto de obtener el mayor rendimiento posible en la enseñanza. En estas Escuelas Elementales se dará la instrucción teórica-práctica de los motores de explosión y del vuelo, hasta que a los alumnos se les considere aptos para obtener el título de piloto de primera categoría.



• *De Clasificación y Transformación.*- Existirá una sola, por la que han de pasar todos los pilotos al terminar su instrucción en las Escuelas Elementales

En ésta ampliarán sus conocimientos teóricos y prácticos, se instruirán en el manejo de diversos aparatos de guerra y al terminar el Curso, con arreglo a las aptitudes que que hayan demostrado a una de las tres especialidades de la Aviación Militar:

Combate y Caza, Observación y Bombardeo Nocturno. Esta Escuela estará situada en Madrid o en sus inmediaciones y equipada de todo género de aeroplanos y de motores.

• *De Aplicación.*- Existirán dos: una de Combate y Tiro Aéreo y otra de Bombardeo. La primera quedará establecida en el aeródromo de Los Alcázares, junto al Mar Menor, que por sus condiciones permite la práctica de los ejercicios de tiro desde o contra aviones. Los Pilotos se ejercitarán en el tiro, acrobacia y demás particularidades del combate aéreo y los Observadores en el manejo de su ametralladora, practicándose además la instrucción del tiro de infantería con fusil y ametralladora contra aviones.

La Escuela de Bombardeo se establecerá en el aeródromo que reúna las mejores condiciones para efectuar estos ejercicios sin peligro para la población.

• *Instrucción de Observadores.*-Para esta finalidad se crea una sola Escuela de observadores en Madrid o en sus inmediaciones. En ella se adquirirán los conocimientos imprescindibles a un buen Observador Militar y el necesario

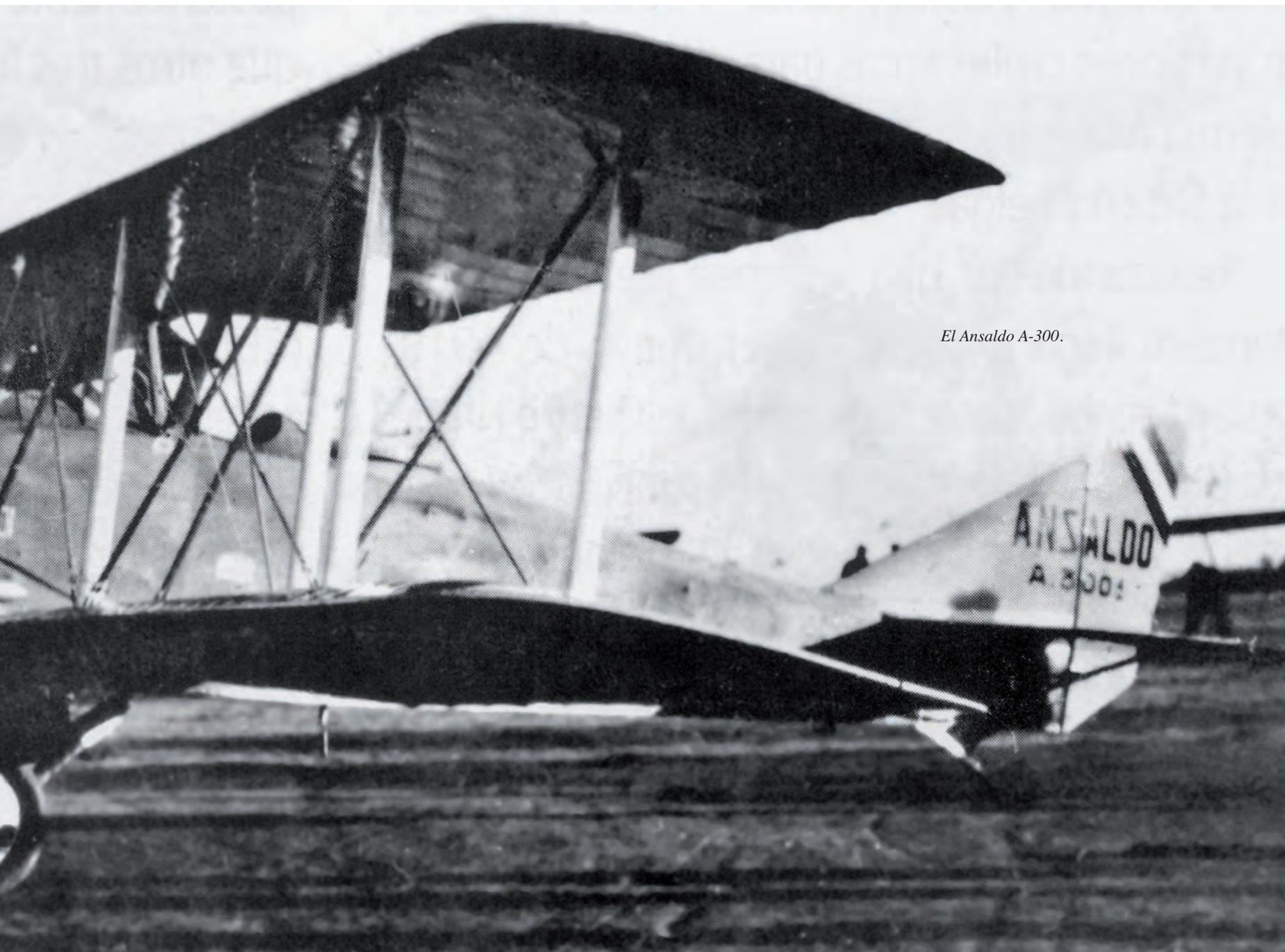
de la técnica del vuelo y de los motores empleados en Aviación. Adquirirán también los Oficiales práctica en el manejo de las ametralladoras, de los aparatos fotográficos, del lanzamiento de bombas y de la recepción, transmisión y funcionamiento de los aparatos de radiotelegrafía y radiotelefonía, de los sextantes aeronáuticos y demás sistemas de orientación y situación en vuelo. Al terminar los Observadores este período de instrucción, pasarán a la Escuela de Combate y Tiro Aéreo, ejercitándose en las luchas aéreas contra aeronaves y contra tropas; pasando, por último, a practicar en las Escuadrillas de África que para tales efectos constituirán una verdadera Escuela de Ampliación, o bien serán destinados a Escuadrillas de Observación y Reconocimiento.

• *Situaciones*

La situación del personal navegante continuará clasificada en A), B) y C)

Están comprendidos en A) los destinados al Servicio de Aviación, a la Dirección de Aeronáutica o en comisión en aquél.

A la situación B) pertenecerán: los Oficiales alejados temporalmente del servicio por falta de vacantes en la plantilla del mismo, heridos, enfermos, cansancio justificado, conveniencias del servicio, períodos de prácticas en su Arma o Cuerpo o causas justificadas a propuesta de la Dirección de Aeronáutica. Mientras posean la aptitud, se obligan a prestar servicios periódicos en Aviación para conservar aquélla, a



El Ansaldo A-300.

acudir siempre que se movilice la Unidad a la que estén afectos y a cubrir las vacantes que ocurran en la plantilla, cuando no haya voluntarios en condiciones para las que se produzcan.

Pertenece a la situación C) Los Jefes y Oficiales, que poseyendo aptitudes para algunos servicios aéreos, utilizables en caso de guerra, no sean de bastante utilidad en paz o prefieran, por circunstancias morales o físicas, no pertenecer a ninguna de las dos situaciones anteriores.

• Emblemas

Los Emblemas serán los reglamentarios en la actualidad, creándose, además, una Insignia de Observador de aeroplano, consistente en una estrella dorada de cinco Puntas, inscrita en el círculo rojo central del Emblema de Aeronáutica Militar.

De Real Orden lo digo a V.E. para su conocimiento y demás efectos.

Dios guarde a V.E. muchos años. Madrid, 17 de septiembre de 1920

Vizconde de Eza

Para cooperar al estudio de la línea aérea que se pretendía establecer entre España y Francia, pasando por Pamplona, en los primeros días de octubre de 1920 se celebraron unas maniobras militares, de cuatro días de duración, que tuvieron lugar sobre la ciudad riojana de Alfaro y en las que participaron siete aviones de reconocimiento *De Havilland DH-4* y *Avro-504K*. Los pilotos participantes fueron Julio Antón, Rafael Baquera, Francisco Bustamante, Pedro González, Joaquín González-Gallarza, Eduardo Lastera, Vicente Linares y Vicente Roa, todos ellos procedentes de los aeródromos de Cuatro Vientos y del *Campo del Ángel* de Alcalá, que se concentraron en el de Zaragoza, a donde también llegarían los aeroplanos tripulados por Felipe Matanza y Joaquín Pardo, antes de dirigirse a volar sobre Alfaro. En esta localidad estuvieron realizando ejercicios y prácticas de bombardeo y observación y en el último día efectuaron una exhibición aérea que fue presenciada por miles de personas procedentes de todos los pueblos próximos de la Rioja. Al finalizar las exhibiciones los aviones regresaron a sus aeródromos de partida sin incidencia alguna, a pesar que tuvieron que tomar tierra cada treinta kilómetros, en campos no preparados, para apoyar el estudio de la ya mencionada línea aérea hispano-francesa.

Pero según una Orden de la Dirección de Aeronáutica de 11 de junio de 1921, quedaba disuelta la Escuela de Aviación de Alcalá de Henares, si bien continuaba activo el aeródromo, razón por la cual cesaba en el mando de dicha Escuela el ahora ya comandante Palanca Martínez-Fortún.

Sin embargo en el mes de julio de 1921 dicha Escuela participaría en una conmemoración de carácter nacional, con ocasión de los actos que se celebraron por el traslado a la catedral de Burgos de los restos de Rodrigo Díaz de Vivar, *El Cid Campeador*, desde el cercano Monasterio de San Pedro de Cardena y por las fiestas del Centenario de su catedral, actos que serían presididos por la Familia Real. A estos efectos se formó en Madrid una escuadrilla integrada por varias patrullas compuestas de diverso material aéreo con la finalidad de cooperar al mayor realce de las citadas fiestas. Una

de de las patrullas era procedente del aeródromo del *Campo del Ángel* de Alcalá formada por tres aviones *De Havilland DH.6* pilotados por los tenientes Andrés Grima, Juan Bono y José Luis Ureta; de Cuatro Vientos saldría otra con aeroplanos *De Havilland DH.9* en la que figuraban los pilotos, capitanes Antonio Ferreiro, Luis Moreno Abella, Julio García de Cáceres y Luis Sousa y los tenientes Rafael Botana y José Díaz de Lecea y el sargento Julio Antón. A este festival aéreo se sumarían otros notables aviadores que no estaban destinados en unidades aéreas, como el comandante Alfredo Kindelán y entre otros los capitanes Llorente, Matanza, Delgado Brakembury, Mariano Barberán, Joaquín González Gallarza, etc. Todos los aviones realizaron el vuelo con total normalidad y tras aterrizar en el aeródromo burgalés de Gamonal y después de ser repostados volvieron a despegar para sobrevolar la capital para efectuar una serie de maniobras y acrobacias en todas las direcciones que impresionarían a los ciudadanos, que atónitos estuvieron contemplando la pericia de nuestros aviadores y la calidad del material aéreo. El propio D. Alfonso XIII felicitaría al general Echagüe por la pericia demostrada por los pilotos. Después de dar

varios bautismos del aire a los burgaleses, todos los aviadores y aviones participaron en la Copa de Burgos que ofrecía el Ayuntamiento de la ciudad y que ganaría aquél que invirtiese menos tiempo en una prueba consistente en efectuar un vuelo de ida y vuelta hasta Vitoria, repostar y volar hasta Palencia con aterrizaje final en el aeródromo burgalés de Gamonal. El ganador sería aquél que invirtiese menor tiempo total. Al finalizar y cuando los aviadores esperaban conocer el resultado, el general Echagüe se dirigió a los aviadores con estas palabras: *En Marruecos se ha perdido Anual. Deben prepararse de inmediato para emprender el vuelo a Melilla con todos los aviones disponibles.*

Cuando finalizaba el año 1922 el aeródromo del *Campo del Ángel* como sede de la primera unidad aérea no especializada en el área de la enseñanza de vuelo, tras haberse creado el Grupo de Reconocimiento de la Escuadra Aérea de Madrid. Éste estaba compuesto por tres escuadrillas, dos equipadas por aviones *De Havilland DH.9* desplegadas en Cuatro Vientos y la tercera por aviones *Ansaldo.300*, con motor *Fiat* de 300 cv y capaz de alcanzar los 195 kilómetros por hora, que fue estacionada en el aeródromo *Campo del Ángel* de Alcalá de Henares. En esas fechas se había hecho cargo del mando del aeródromo el capitán José Legórburu Domínguez, Sin embargo en el verano de 1924, las tres unidades, al ser ubicada la sede del citado Grupo Aéreo en Getafe, pasarían a incorporarse a este campo.

de de las patrullas era procedente del aeródromo del *Campo del Ángel* de Alcalá formada por tres aviones *De Havilland DH.6* pilotados por los tenientes Andrés Grima, Juan Bono y José Luis Ureta; de Cuatro Vientos saldría otra con aeroplanos *De Havilland DH.9* en la que figuraban los pilotos, capitanes Antonio Ferreiro, Luis Moreno Abella, Julio García de Cáceres y Luis Sousa y los tenientes Rafael Botana y José Díaz de Lecea y el sargento Julio Antón. A este festival aéreo se sumarían otros notables aviadores que no estaban destinados en unidades aéreas, como el comandante Alfredo Kindelán y entre otros los capitanes Llorente, Matanza, Delgado Brakembury, Mariano Barberán, Joaquín González Gallarza, etc. Todos los aviones realizaron el vuelo con total normalidad y tras aterrizar en el aeródromo burgalés de Gamonal y después de ser repostados volvieron a despegar para sobrevolar la capital para efectuar una serie de maniobras y acrobacias en todas las direcciones que impresionarían a los ciudadanos, que atónitos estuvieron contemplando la pericia de nuestros aviadores y la calidad del material aéreo. El propio D. Alfonso XIII felicitaría al general Echagüe por la pericia demostrada por los pilotos. Después de dar varios bautismos del aire a los burgaleses, todos los aviadores y aviones participaron en la Copa de Burgos que ofrecía el Ayuntamiento de la ciudad y que ganaría aquél que invirtiese menos tiempo en una prueba consistente en efectuar un vuelo de ida y vuelta hasta Vitoria, repostar y volar hasta Palencia con aterrizaje final en el aeródromo burgalés de Gamonal. El ganador sería aquél que invirtiese menor tiempo total. Al finalizar y cuando los aviadores esperaban conocer el resultado, el general Echagüe se dirigió a los aviadores con estas palabras: *En Marruecos se ha perdido Anual. Deben prepararse de inmediato para emprender el vuelo a Melilla con todos los aviones disponibles.*

Cuando finalizaba el año 1922 el aeródromo del *Campo del Ángel* como sede de la primera unidad aérea no especializada en el área de la enseñanza de vuelo, tras haberse creado el Grupo de Reconocimiento de la Escuadra Aérea de Madrid. Éste estaba compuesto por tres escuadrillas, dos equipadas por aviones *De Havilland DH.9* desplegadas en Cuatro Vientos y la tercera por aviones *Ansaldo.300*, con motor *Fiat* de 300 cv y capaz de alcanzar los 195 kilómetros por hora, que fue estacionada en el aeródromo *Campo del Ángel* de Alcalá de Henares. En esas fechas se había hecho cargo del mando del aeródromo el capitán José Legórburu Domínguez, Sin embargo en el verano de 1924, las tres unidades, al ser ubicada la sede del citado Grupo Aéreo en Getafe, pasarían a incorporarse a este campo.

LA LLEGADA DEL GENERAL SORIANO

Cuando en enero de 1924 el coronel Jorge Soriano Escudero fue nombrado Jefe de la Sección de Aeronáutica, al haber pasado a la reserva por edad el general Echagüe, se produciría un notable cambio en la enseñanza de los pilotos militares, al serla confiada a escuelas civiles como resultado de un concurso celebrado en tiempos de su antecesor. La formación aeronáutica de los oficiales aviadores pasó a realizarse en el aeródromo de Albacete por la Compañía Española



El Laureado Capitán Félix Ramírez.



Fotografía aérea de los dos aeródromos de Alcalá tomada por la Lufwaffe en 1937.

de Aviación, CEA, la de los pilotos procedentes de tropa se haría en el aeródromo de Loring de Carabanchel y en los de Getafe y *Campo del Ángel* de Alcalá, pero realmente sería este último campo de aviación el que seguiría funcionando como única verdadera escuela de vuelo militar y donde además se formarían como pilotos cierto número de observadores.

Pero como toda escuela de vuelos, la del *Campo del Ángel* también continuaría sufriendo la desgracia de perder, víctimas de accidente aéreo, tanto a profesores como a alumnos. El 17 de octubre de 1925 el comandante de Estado Mayor y alumno de la misma, Miguel Ferrández de 32 años, y que tenía el título de piloto desde julio de ese año, se estrelló contra el suelo, muriendo en el acto, cuando a una altura de unos 20 metros efectuaba subidas en espiral con su avión, el *Avro 504* número 3, y entró en barrena. Su entierro constituyó una gran manifestación de duelo, siendo despedido el féretro en la plaza alcalaína de la Cruz Verde después de recibir los honores de ordenanza por parte del Gobernador Militar general García Ibáñez, las autoridades de la ciudad y sus compañeros.

Los aviadores militares españoles, que venían forjándose en la Guerra de Marruecos, anhelaban constituirse en una quinta Arma del Ejército que fuera similar en algunos aspectos a las aviaciones militares existentes en otras naciones europeas. Por fin un Real Decreto-Ley de 23 de marzo de 1926 daría satisfacción a parte de sus aspiraciones, en especial al crearse dentro del Ministerio de la Guerra la Jefatura Superior de Aeronáutica en sustitución de la hasta entonces Sección de Aeronáutica. La nueva Jefatura continuaba con sus servicios de Aerostación y de Aviación, estableciéndose en esta última dos ramas, la del Aire y la de Tierra, comprendiendo la primera a todos los oficiales y clases de tropa con título de piloto, observador, bombardero o mecánico. Como

consecuencia de esta reorganización de la Aviación militar, la Escuela de Vuelo del *Campo del Ángel* continuaba como Elemental y la de Clasificación de Cuatro Vientos pasaba al aeródromo de Guadalajara, manteniéndose las dos civiles, la de Loring de Carabanchel y la de la CEA de Albacete, formando pilotos militares aunque la primera cerraría a finales de 1926. Durante esos años fueron convocadas cuatro promociones de oficiales aviadores, cuya formación duraba dos años, dedicándose el primero al curso de observadores, que se efectuaba en los Alcázares y en Cuatro Vientos, y el segundo curso elemental de vuelo como pilotos, que tendría lugar en el *Campo del Ángel*. Así sería con la primera de las promociones, la de 1927-1929, sin embargo con la promoción siguiente hubo un reparto entre Alcalá y Albacete para finalmente las dos últimas completar su formación solamente en Albacete.

Por esos años comenzaron a llegar al aeródromo militar de Alcalá militares de diversas naciones hispanoamericanas para formarse como pilotos. Los primeros fueron tres oficiales de El Salvador, que comenzaron el curso en 1926, y a ellos seguirían otros procedentes de Perú, Chile y Uruguay en 1927 y 1928; un año más tarde de Colombia y Portugal, para finalmente, entre 1932 y 1934, llegar 5 oficiales de México. El curso para obtener el título de piloto militar para estos alumnos en la Escuela del *Campo del Ángel* tenía una duración de 24 semanas. Durante ese tiempo volaban 30 horas en aeroplanos de potencia de 100 cv o superior más otras 30 horas, en la fase de transformación, en aparatos de potencia de 300 cv. La última fase consistía en volar 3 horas como observador en aeroplanos con potencias iguales o superiores a los 450 cv.

De todos los aviadores destinados en el *Campo del Ángel* y fallecidos en acto de servicio en el mismo, la muerte del capitán de Infantería, piloto y observador Félix Martínez Ramí-

rez, ocurrida el 6 de marzo de 1931, sería la que alcanzó mayor resonancia por su condición de Caballero Laureado de San Fernando. Este héroe de la Guerra de Marruecos sería destinado al aeródromo de Alcalá al término de dicha campaña simultaneando su cargo de profesor también en la Escuela de Clasificación de Guadalajara. El 6 de marzo, al regresar de un vuelo a los mandos del biplano Avro 504K número 7 e iniciar una serie de maniobras previas al aterrizaje e intentar una barrena, no pudo salir de ella y tras dar dos vueltas de campana el aparato le dio un hachazo precipitándose contra el suelo en el mismo centro del campo. Después de una cura de urgencia en el botiquín del aeródromo fue trasladado a Alcalá pero murió en el camino. De allí fue llevado al Hospital Militar de Carabanchel desde donde, al día siguiente, partiría su entierro presidido por el Infante D. Alfonso de Orleans y el representante del Rey Alfonso XIII, teniente coronel Eduardo González-Gallarza, y numerosas autoridades militares y civiles. Su féretro fue trasladado a hombros de 6 compañeros, entre ellos otros tres aviadores Caballeros Laureados, los capitanes Senén Ordiales González, Ansaldo Vejarano y Nombela Tomasich, dándosele sepultura en el cementerio de Carabanchel.

El Gobierno provisional de la II República española proclamada el 14 de abril de 1931 nombró al comandante piloto aviador Ramón Franco Bahamonde nuevo Jefe de la Jefatura Superior de Aeronáutica, cargo del que sería cesado el 26 de junio. Al mismo tiempo la Aerostación quedó separada de la Aviación y en septiembre de 1932, la Aviación fue considerada como Arma. Durante el periodo de la República no fue convocada ninguna nueva promoción de pilotos militares, cerrándose en 1932 la escuela, que la Compañía Española de Aviación, CEA, tenía en Albacete, al finalizar el curso de transformación los miembros de la cuarta promoción de oficiales aviadores, 1930-1932. En los ocho años de existencia esta escuela había formado nada menos que 350 pilotos, en su gran mayoría militares.

Por Orden número 279 de 9 de diciembre de 1931, el comandante de Intendencia y piloto aviador Ignacio Hidalgo de Cisneros y López Montenegro sería destinado a los Servicios de Instrucción y jefe de la Escuela de Pilotaje de Alcalá-Guadalajara, cargo que compartió con el de profesor de vuelo, pero que dejaría posteriormente al ser destinado el 3 de septiembre de 1932 a la Escuadra número 1 del aeródromo de Getafe, sustituyéndole en el mando del aeródromo alcalaíno el capitán José María Ibarra Montes.

Durante estos dos primeros años de existencia de la República continuaron activas las escuelas de pilotaje de Alcalá de Henares y Guadalajara pero a partir de 1932, esta última perdió su consideración militar quedando su aeródromo solamente con la categoría civil. Durante los dos años siguientes, 1933 y 1934, en la Escuela de Vuelo Elemental de Pilotos Aviadores del *Campo del Ángel* de Alcalá prosiguió la formación de aviadores militares, entre ellos la de algunos pilotos de la Aviación Naval. Desgraciadamente uno de ellos, el alférez de navío Rafael Palacios Campos, sufrió un accidente mortal el 14 de marzo de 1934 cuando, al intentar un viraje muy rápido a escasa altura, su avión entró en barrena estrellándose contra el suelo, incendiándose el aparato y pereciendo carbonizado. Al día siguiente recibiría cristiana sepultura en el Cementerio de Carabanchel, siendo presidido el sepelio por su padre que iba acompañado por el Subsecretario del Ministerio de Marina, comandante Luis Riaño, que lo hacía en representación del Presidente de la República, el comandante Pastor, jefe de los Servicios de Aviación y numerosos compañeros, principalmente jefes y oficiales de la Marina española.



El último de los aviones recibidos por el Campo el Ángel, el DH-82 Tiger Moth.

En este aeródromo militar del *Campo del Ángel*, se impartirían en el otoño de 1932 los primeros cursos de vuelo sin visibilidad, así como los de acrobacia aérea.

CREACIÓN DEL NUEVO AERÓDROMO "BARBERÁN Y COLLAR"

La llegada de nuevo material aéreo de prestaciones muy superiores al que venía siendo utilizado en el *Campo del Ángel*, junto a que la superficie del terreno por ser demasiado pedregosa carecía de la resistencia y consistencia para las operaciones aéreas del aeródromo, unido a que el caudal de agua que proporcionaba la fuente de La Mina era ya insuficiente para las necesidades del personal, cuyo número había venido incrementándose, aconsejaron buscar emplazamiento para un nuevo aeródromo, también próximo a la ciudad de Alcalá de Henares. Esta necesidad había comenzado a plantearse en 1926 y pronto comenzaron los estudios y negociaciones con los propietarios de los terrenos aptos para la posible ubicación del segundo aeródromo. Pero el proyecto no sería aprobado hasta tres años después y el proceso de las expropiaciones llevó unos cuatro años más.

La decisión final fue la construcción del nuevo aeródromo al NE de la ciudad de Alcalá y a unos cuatro kilómetros de la misma, teniendo unas dimensiones máximas de 1.375 metros de longitud por 1,100 de anchura, finalizando las obras en la primavera de 1934 y en el nuevo lugar se erigió la Escuela de Vuelo y Combate. A instancias de los mandos de la



misma, que recogieron una propuesta de los alumnos mejicanos, se solicitó en el mes de mayo de dicho año, *Que deseando la citada Escuela honrar la memoria de quien fue profesor de ella D. Joaquín Collar Serra, y estando próximo el traslado de esta Unidad al nuevo campo de vuelos, que no tiene denominación oficial, verían los oficiales de esta Escuela como la mayor de sus satisfacciones, que se denominase al nuevo aeródromo "Barberán y Collar".* Y en el citado escrito se añadía que *El dar el nombre de Barberán a este aeródromo es porque no puede ir nunca separado el nombre del uno del otro, porque juntos supieron ganar para nuestra Arma el galardón más preciado con el que nos podemos enorgullecer.*

Elevada dicha petición a la Superioridad por el Jefe Accidental de Aviación, el Gobierno de la nación aceptó la misma y por un Decreto del Ministerio de la Guerra del 4 de julio de 1934, se dispuso que en honor de los malogrados aviadores del *Cuatro Vientos* se daba al nuevo campo de vuelos el nombre de *Aeródromo Barberán y Collar*. El texto del Decreto fue el siguiente:

Para honrar la memoria del capitán y teniente del Arma de Aviación Don Mariano Barberán y Tros de Ilarduya y don Joaquín Collar Serra, fallecidos a consecuencia de raid de La Habana-Méjico, y en reconocimiento oficial y público de los brillantes servicios prestados por los mencionados oficiales, así como para conservar su memoria en la Aviación, a propuesta del Ministro de la Guerra y de acuerdo con el Consejo de Ministros,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo único. En lo sucesivo, el nuevo aeródromo de la Escuela de Vuelo y Combate de Alcalá de Henares se denominará "aeródromo Barberán y Collar".

Dado en Madrid, a cuatro de julio de mil novecientos treinta y cuatro.

Niceto Alcalá-Zamora y Torres
El Ministro de la Guerra
Diego Hidalgo y Durán

Por Decreto de 7 de noviembre de 1933, se había autorizado a Aviación Militar a la compra por gestión directa de cuatro avionetas *De Havilland DH.82 Tiger Moth*, que serían recogidas en Gran Bretaña por pilotos españoles y que serían destinadas al nuevo aeródromo de Alcalá. Serían empleadas durante la Revolución de Asturias de octubre de 1934., para al mando del capitán Ibarra realizar misiones de enlace.

Mientras tanto y poco a poco fue reduciéndose la actividad aérea en el *Campo del Ángel* para posteriormente ser demolidos sus hangares y por una resolución del Consejo de Ministros de 14 de febrero de 1935 el resto de los edificios fueron cedidos al Ayuntamiento. Desaparecía así, tras veintidós años de gran actividad, uno de los aeródromos militares más antiguos de España que había formado decenas de pilotos de nuestra Aviación Militar y de la Aeronáutica Naval y al que habían pertenecido, bien como profesores o alumnos, aviadores tan prestigiosos como Barreiro Álvarez, Ríos Angüeso, Martínez Ramírez, García Morato y Carlos Haya, todos ellos Cruces Laureadas de San Fernando, más Collar Serra, piloto del *Cuatro Vientos*, Iglesias Brage, piloto del Jesús del Gran Poder y Lóriga Taboada, quien junto con Eduardo González-Gallarza, fueron los miembros de *La Patrulla Elcano* que llegó a Filipinas, todos ellos condecorados con la Medalla Aérea o Militar.

BIBLIOGRAFÍA

- Archivo General e Histórico del Ejército del Aire.
- *Atlas de los Aeródromos de España*. AENA, 1934. Reeditado en 1966.
- *La Aviación en Alcalá y la conversión de su segundo aeródromo en Campus de la Universidad de Alcalá*. Juan J. Rodrigo Tobajas.
- *Historia de la Aeronáutica Española*. J. Gomá Orduña. Madrid 1946.
- *La Gaceta de Madrid*. Números entre los años 1913 y 1934.
- *Diario ABC*. 1913 y 1914.
- *Medio siglo de la Aviación en Getafe*. M. de la Peña Rodríguez-Martín. Cronista oficial de la Villa. Getafe 1988.
- *Revista de Aeronáutica y Astronáutica*.
- *Diario Oficial del Ministerio de la Guerra*.
- *Aviones Militares Españoles*. Instituto de Historia y Cultura Aeronáuticas. Madrid 1986.
- *Crónica de la Aeronáutica Naval Española*. Volumen I Rafael de la Guardia Y Pascual del Pobil. Editora Nacional. Madrid 1977.
- *Diario ABC*, 1910.
- *La Vanguardia*, 1910.
- *Diario Heraldo de Madrid*, 1910.
- *Diario de Alcalá*, 1910.
- *Revista Atenea* número 28, julio 2011.
- *Historias Matritenses. Los primeros aeródromos y vuelos sobre Madrid*. 27 marzo 2012.