

La primera visita oficial a España de una representación de la Royal Air Force (mayo de 1919)

VICENTE GARCIA DOLZ
Coronel de Aviación

EN julio de 1918 se creaba en el seno del Ministerio de la Guerra la Sección y Dirección de Aeronáutica. El Servicio de Aeronáutica se independizaba definitivamente del Cuerpo de Ingenieros y regresaba Rodríguez Mourelo —ascendido a general— al frente de la Aeronáutica. Inmediatamente se inició un gran esfuerzo de planeamiento para seleccionar los tipos de avión de caza y reconocimiento. Los industriales nacionales presentaron sus aeroplanos. Talleres Hereter, S.A., empresa heredera de Loring, Pujol y Cia., presentó el Alfaro 8 de caza y el TH de reconocimiento, proyectado por Loring. Amalio Diaz presentó un biplano de caza. Y en la Sociedad

Hispano, Barrón proyectó un biplano de reconocimiento con motor Hispano-Suiza de 220 caballos y un monoplano de caza de 180 caballos. Juan de la Cierva presentó un gran trimotor de bombardeo, de cinco toneladas de peso al despegue y 25 metros de envergadura, que acabó estrellándose en Cuatro Vientos el 8 de julio de 1919.

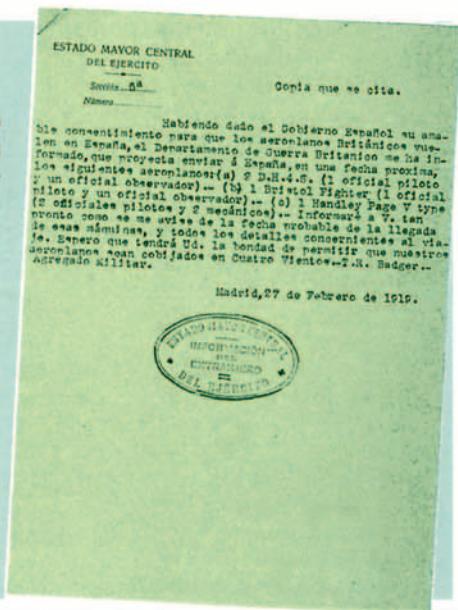
En este ambiente, Rodríguez Mourelo envió al comandante de Ingenieros D. Emilio Herrera Linares al extranjero, a fin de adquirir información para comprar aeroplanos. Herrera comenzó su comisión el 10 de marzo de aquel año de 1919, visitando los centros industriales de aviación de París, Londres, Edimbur-

go, Glasgow, Aberdeen y Bruselas, y regresando a Cuatro Vientos el 1º de mayo.

A principios de ese año, el Gobierno británico solicitó permiso al español para que cuatro aeroplanos de la recién creada Royal Air Force, obra del general Trenchard, visitaran España. Concedida la autorización, los aviones británicos participaron en el gran "meeting" de mayo, en Cuatro Vientos. La intención británica había sido reforzada y duplicada por el viaje de Herrera al Reino Unido: los ingleses deseaban mostrar sus productos en el mercado español, por un lado; y por otro, ganar prestigio en un momento en que las aviaciones vencedoras en la Gran Guerra pugnan



En febrero de 1919 el agregado militar a la Embajada británica en Madrid, teniente coronel T.R. Badger, solicitó al Estado Mayor Central del Ejército español permiso para que cuatro aeroplanos militares británicos aterrizaran en Cuatro Vientos, dado que el Gobierno español había dado su consentimiento para que aquéllos visitaran España. Estos documentos se encuentran en nuestro Archivo General e Histórico del Aire (Sección de Asuntos, nº 1.398; expediente nº 131).



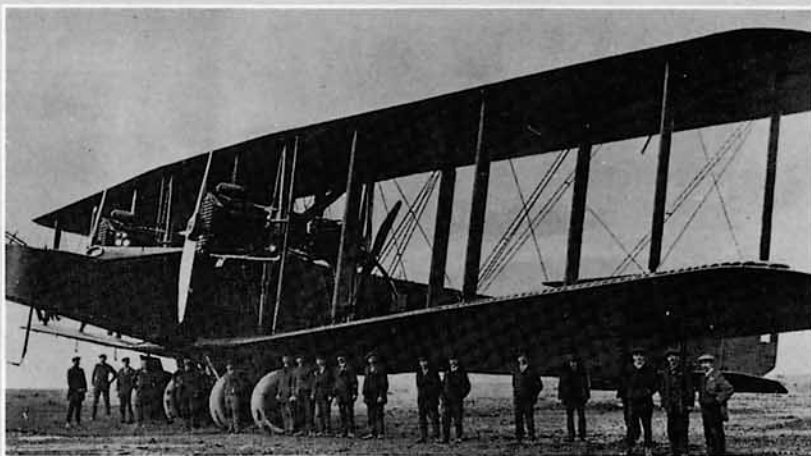
por mantener sus respectivas primacías.

La aviación estaba de moda. En aquellas fechas habían fallecido en Tetuán, a bordo de un biplano Flecha, los capitanes Antonio Zubia y Rodríguez Echagüe. También el francés Vedrines había muerto en un vuelo Roma-París, poco antes del "meeting" de Cuatro Vientos. Todo ello añadía ante la opinión pública un aura de romanticismo mortal - muy del gusto popular hispano- a todo cuanto se refiriera a la entonces peligrosa actividad aviatoria.

Llegaron a España, con los aviones británicos, un Farman F.50, pilotado por M. Bron, quien lanzó sobre Madrid miles de octavillas con el texto: "Un avión francés llegado de París por el aire, trae a los valientes aviadores de la hidalga España y a los habitantes de la noble villa de Madrid el testimonio entusiasta de la fraternal amistad francesa: ¡Viva España! ¡Viva Francia!". En el texto de la octavilla se hacía notar la circunstancia de "por el aire", dado que en viajes largos, los aviones solían viajar en ferrocarril, debidamente desmontados y embalados.

También se presentaron en el "meeting" de Cuatro Vientos dos aeroplanos italianos S.V.A., pilotados por Stoppani y Grassa. Entre la concurrencia hispana se debe destacar el biplano de Barrón, pilotado por O'Page, quien fue recordado por los madrileños durante muchos años, a causa de sus vistosos toneles, loopings y barrenas... sobre los edificios de Madrid, rozando los tejados y espantando los gatos. La prensa nacional criticó seriamente la cuestión del vuelo a baja altura sobre ciudades, sacando a colación la circular del Ministerio de Guerra francés, prohibitiva de tales vuelos.

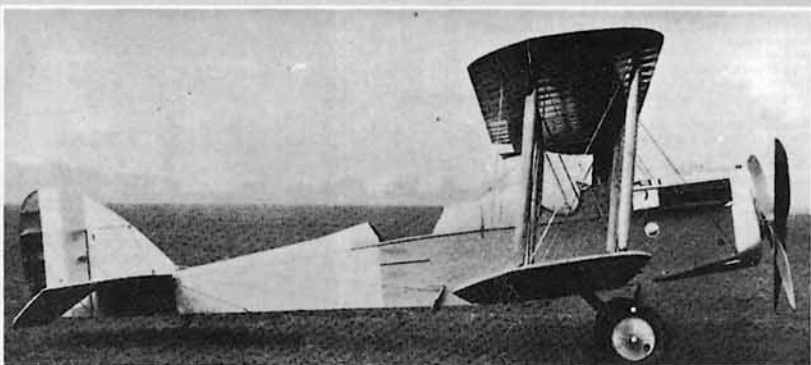
La visita de los aviadores británicos y sus máquinas tuvieron como consecuencia provocar un notable cambio en la opinión de los aviadores militares españoles, quienes hasta aquel momento, en una inmensa mayoría, pensaban que los mejores aeroplanos de guerra eran de fabricación francesa. Los informes de Emilio Herrera y las exhibiciones del "meeting" del día 16 de mayo de 1919 en Cua-



El cuatrimotor "Handley Page Type V/1500" de la R.A.F. que visitó España fue concebido inicialmente, en 1916, como bombardero de la "Royal Navy Air Service". Entonces era el denominado "Handley Page HP.11 0/100", con dos motores "Rolls Royce Eagle" de 250 caballos y con capacidad para transportar hasta 2.000 libras de bombas.

Aquí tenemos el formidable aspecto del cuatrimotor "HP V/1500" en Cuatro Vientos. Pesaba en vacío 15.000 libras; el peso máximo al despegue era de 30.000 libras; a plena carga y al nivel del mar desarrollaba una velocidad de 103 millas por hora (95 millas por hora a 10.000 pies, su techo práctico). Podía cargar hasta 7.000 libras. Y sus cuatro motores eran "Rolls Royce Eagle VIII", de 500 caballos cada uno.

Como es natural, esta máquina impresionó a los aviadores españoles, aunque no la encontraron especialmente difícil de pilotar. Los británicos coronel Sandey y mayor Darley "soltaron" en tomas y despegues al capitán Moreno Abella, profesor de vuelo en la escuela de Cuatro Vientos por aquella época. Otros pilotos españoles, como el comandante Aymat y el teniente Pérez Nuñez, también hallaron relativamente sencillo el pilotaje de este inmenso aeroplano, ante el sincero asombro de los aviadores de la R.A.F.



También formaban parte de la expedición británica dos biplanos "DH.4S", bombardero con un motor "Rolls Royce Eagle VIII" de 375 caballos. Su peso en vacío era de 2.080 libras; cargado podía alcanzar un peso máximo de 3.600 libras, con dos tripulantes y 800 libras de bombas. Su techo práctico era de 20.000 pies y alcanzaba una velocidad máxima de 130 millas por hora al nivel del mar. Con un depósito suplementario alcanzaba una autonomía de 14 horas y el aparato podía efectuar cometidos de reconocimiento fotográfico tras las líneas enemigas, sin escolta. Es muy cono-

cido el hecho de que uno de estos aparatos reconoció fotográficamente todo el canal de Kiel en 1917, soportando el fuego antiaéreo enemigo. Otro empleo del "DH.4S" fue el de anti-Zepelin, para lo cual se le dotó de un cañón montado verticalmente sobre el morro, para disparar por encima del radio de la hélice.

Por su pilotaje suave y sus respuestas sensibles, este aeroplano gustó muchísimo a los pilotos españoles, quienes lo conservaron en su recuerdo hasta que lo emplearon profusamente en la segunda parte de la guerra de Marruecos.



El biplano "Bristol F.2B Fighter", el cuarto miembro de la escuadrilla británica que visitó España, era un aparato de caza y de reconocimiento, dotado con un motor "Rolls-Royce "Falcon III" de 250 caballos. La máquina pesaba en vacío 1.750 libras, y 2800 a plena carga (con dos tripulantes y armamento). Volaba a 125 millas por hora al nivel del mar, y a 113 m.p.h. a 10.000 pies. Su techo práctico era de 15.000 pies, altura que alcanzaba el aeroplano a plena carga en 22 minutos, desde el nivel del mar.

Los cuatro aviones británicos llegaron desarmados a España, con nuestra bandera ondeando entre los tiran-

tes de los planos. Pero este tipo de aparato luchó en la guerra europea con un cañón "Vickers" en el morro, de disparo sincronizado con el giro de la hélice y manejado por el piloto. El observador disponía en el puesto trasero de uno o dos cañones "Lewis" giratorios, montados sobre un "Scarf".

Las opiniones de los pilotos españoles, relativas a este biplano, estaban divididas. Los acróbatas, como Moreno Abella, preferían el "F.2B" al "DH.4S" como avión de combate y apoyo a tierra. Otros aviadores hispanos, en cambio, creían que el "DH.4" era un aparato más operativo para nuestra aviación castrense. El tiempo demostraría que los aviadores españoles guerrearían en Marruecos con el "DH.4".

tro Vientos, hicieron abandonar a Rodríguez Mourelo su idea de potenciar una industria aeronáutica nacional. Era más barato comprar aviones extranjeros, que habían inundado todos los mercados. Se incorporaron avio-

nes Ansaldo, Breguet y DH.4. Se abandonó la idea de fabricar en serie el avión de Barrón, vencedor en el concurso de abril de aquel año, y la de mejorar y fabricar el biplano de Luis Sousa Peco, el Mixto, aunque de

éste se construyó posteriormente una serie de doce aparatos, que equiparon las escuadrillas de Tetuán y Melilla en 1920. Pero Alfaro tuvo que marchar a Estados Unidos y La Cierva emigró a Inglaterra.



Escribió Kindelán en sus Memorias: "Dijeron de Doña Victoria Eugenia que era poco inteligente y además "sosa". Como no me duelen prendas, estampo sin miedo el mote que la pusieron: "la pava real". Ni una cosa ni otra eran ciertas. Por el contrario, era una mujer muy inteligente y tenía muy amena conversación; lo que ocurrió es que muchos españoles del entorno palatino no pudieron advertirlo hasta que ella dominó por completo nuestro idioma".

En la fotografía vemos a Doña Victoria felicitando a los aviadores ingleses en Cuatro Vientos el día 16 de mayo de 1919, bajo la atenta y británica mirada del jefe de la expedición visitante, coronel Sandey.



Don Alfonso XIII, entusiasta de la aviación, no cesó de intentar satisfacer su curiosidad relativa a las características de los aeroplanos británicos, durante la estancia de estos en España. Aquí vemos al Rey, acompañado de aviadores ingleses, aguardando el saludo militar del comandante del "Handley Page", quien acaba de descender de la gran máquina, la cual todavía mantiene en marcha sus dos motores traseros.