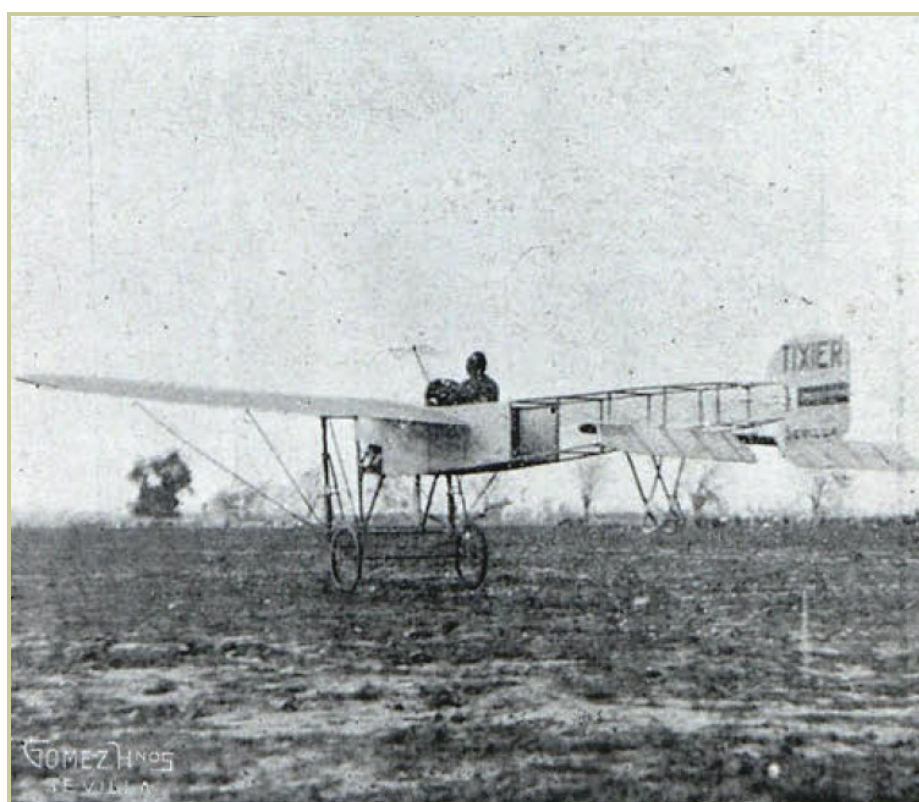


PIONEROS

de la Aviación Española

Cuadernos de Historia Aeronáutica

Distribución digital no venal: Círculo Aeronáutico JESÚS FDEZ. DURO



dlb

Pioneros de la Aviación Española

Q U E R I D O L E C T O R

HITOS:

- Primer raid Sevilla-Madrid
- Víctimas número 5 y 6 de la aviación militar española
- Ganador de la Copa Granada de aerostación
- Creación del aeródromo de la Armilla en Granada
- Primer aeródromo español al que se le puso el nombre de un piloto caído

PIONEROS DE LA AVIACIÓN ESPAÑOLA alcanza la entrega n° 40 con la historia de un raid que tardó en finalizarse más de lo que su protagonista hubiese deseado.

Por otra parte, la historia de dos pilotos militares que desgraciadamente finalizaron su carrera con sendos accidentes de aviación. La mala suerte se cebó esta vez con unos personajes que fueron parte importante en los comienzos de la aviación española.



Luis Dávila en el aerostato Saturno. Fuente: Revista Mundo Gráfico

E N T R E G A N ° 4 0

CONTENIDO:

El Raid Sevilla-Madrid	61
José Loizu Ilarraz	66
Luis Dávila Ponce de León y Wilhelmi	72

Al igual que hicieron otros pioneros en nuestro país antes que él, **Henri Tixier** quiso tener su momento de gloria uniendo por primera vez Sevilla y Madrid por aire. El piloto lo logró pero la aventura se extendió más de lo que al francés le hubiese gustado.

Después de una vida de éxitos, dos jóvenes y prometedores pilotos acabaron sus

vidas antes de lo previsto debido a dos desgraciados accidentes de aviación.

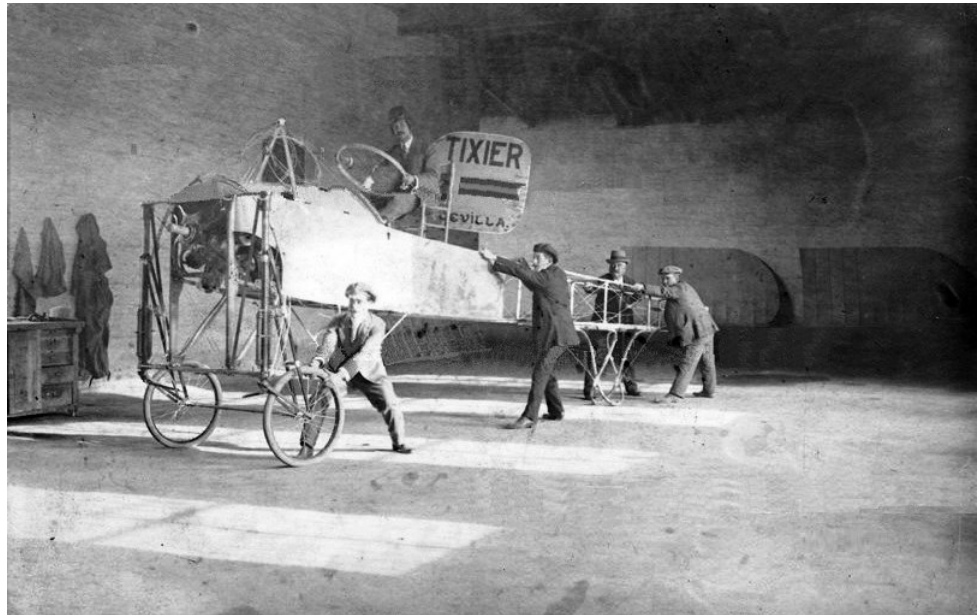
José Loizu Ilarraz en 1916 en la Guerra de Marruecos y **Luis Dávila Ponce de León y Wilhelmi** en Granada en 1925, encontraron un trágico final cuando sus vidas estaban en lo más alto. La mala fortuna quiso privarles de una prometedor carrera defendiendo los colores de su bandera.

El autor de estos CUADERNOS DE HISTORIA AERONÁUTICA es el cántabro **DAVID LAVÍN BORDAS**, miembro del Círculo Aeronáutico *Jesús Fernández Duro*, colaborador habitual de la Revista RESCATE de Historia y Cultura Aeronáuticas; y componente del Aula CAJASTUR del citado Círculo, para el estudio, investigación y divulgación de la historia del vuelo. Es Ingeniero de Grado en Tecnologías de Telecomunicación; Ingeniero Técnico de Sistemas Electrónicos; Técnico Superior de Mantenimiento Aeromecánico y LMA B2. Actualmente trabaja como Especialista de Navegación Aérea en el Aeropuerto de Santander.

7. EL RAID SEVILLA-MADRID

El piloto francés afincado en España Henri Tixier (ver pág. 123 del Volumen 2), realizó el raid Sevilla-Madrid entre el 21 y el 26 de abril de 1913 con su pequeño monoplano *Blériot*.

En las llanuras próximas al Empalme en Sevilla se había congregado una gran cantidad de público el día 21 de abril de 1913. El conocido aviador galo, que había establecido su residencia en la ciudad andaluza, había pasado la noche anterior en el edificio que la Sociedad General de Industria y Comercio tenía en el Empalme. Muy temprano se levantó para preparar su aeroplano, y después de una concienzuda revisión y repostado su aparato, se preparó para partir a las ocho en punto de la mañana.



7.1. El monoplano de Tixier resguardado en los almacenes Holgado ¹⁴⁶

Debido a una fuga de combustible detectada nada más arrancar el motor, el piloto tuvo que posponer la hora de partida hasta que quedase su montura totalmente dispuesta. Tixier había planeado realizar el viaje en dos etapas ese mismo día, pero este retraso hacía peligrar su hoja de ruta.



7.2. El aeroplano de Tixier siendo repostado ¹⁴⁷

Finalmente el *Blériot* se ubicó en su lugar de salida a las 08:40, y cinco minutos después rodaba por el campo y se elevaba majestuosamente.

El piloto saludaba al público expectante y emprendía la gesta con cara de cierta preocupación.



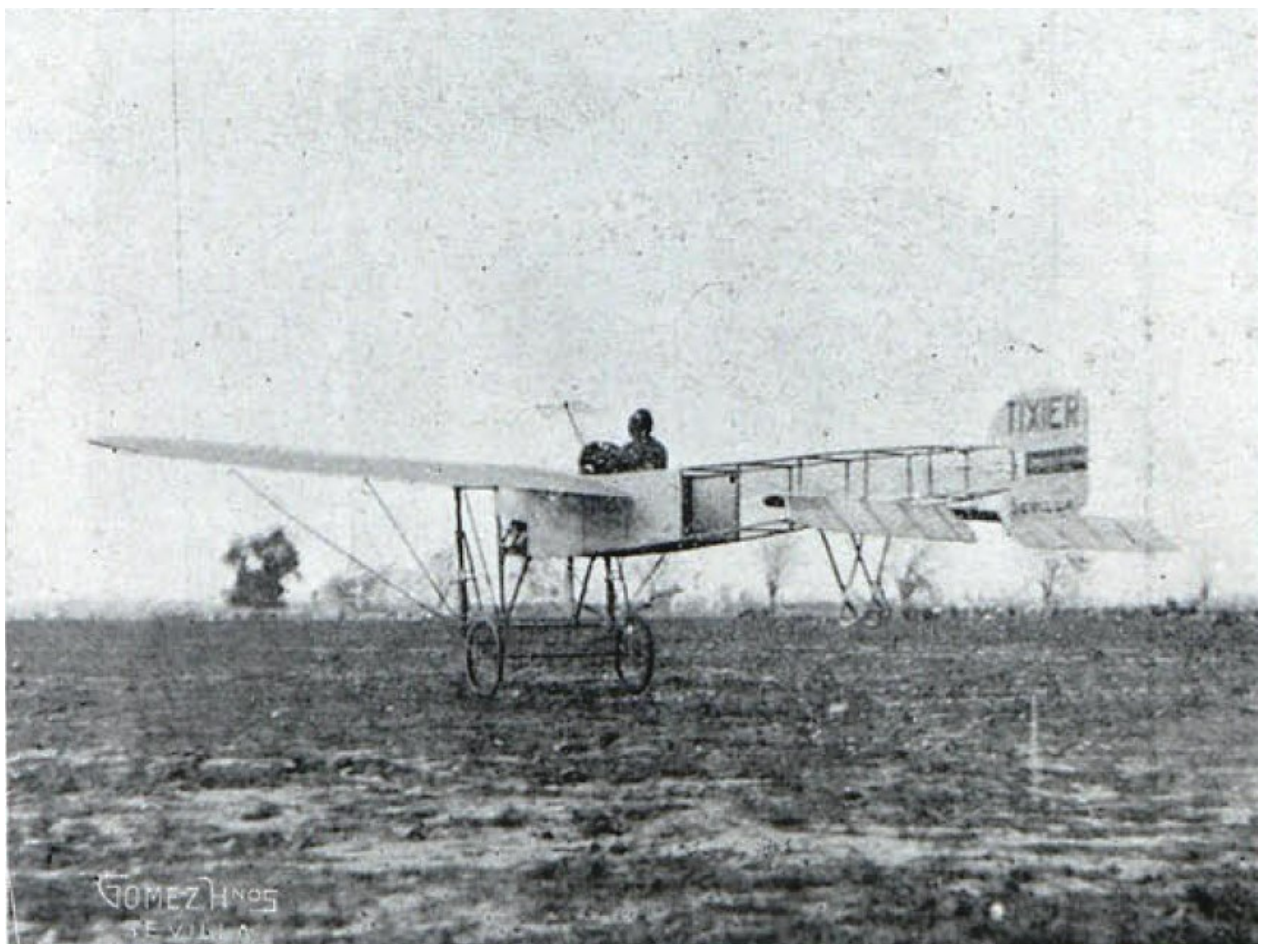
7.3. Con el motor arrancando, preparándose para alzarse al viento ¹⁴⁸

Peligrosamente el aparato seguía perdiendo combustible, pero Tixier decidió continuar elevándose hasta los 100 metros de altura siguiendo las vías del tren.

con un temporal que, gracias a su pericia y serenidad, pudo sortear aterrizando en un lugar cerca de Fuencaiente.

Invirtió algo más de 20 minutos en alcanzar Lora, y 5 más en llegar hasta Peñaflor, pero la avería le hizo tomar tierra en el cortijo del señor Reina, en las inmediaciones de Córdoba. Allí permaneció hasta el día 23 en que pudo solucionar el problema y llenar de esencia el depósito de su monoplano.

Retomó el viaje alcanzando los 2.500 metros de altura, pero a esa increíble altura topó



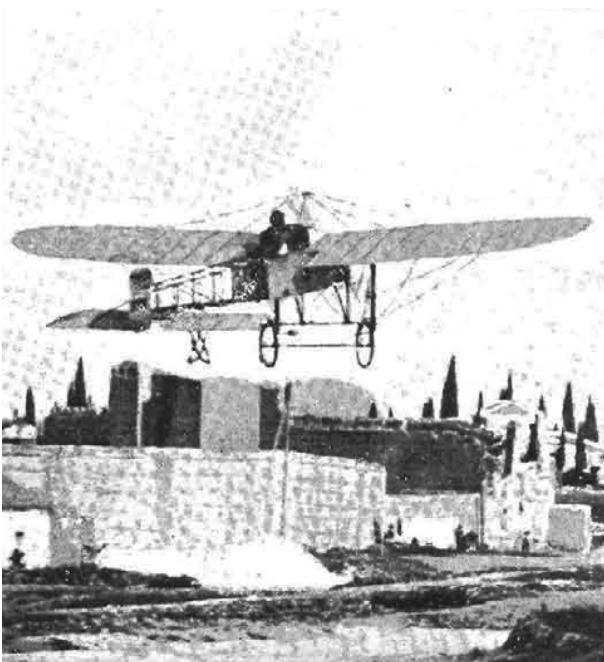
7.4. Momento de emprender el vuelo desde el campo del Empalme de Sevilla ¹⁴⁹



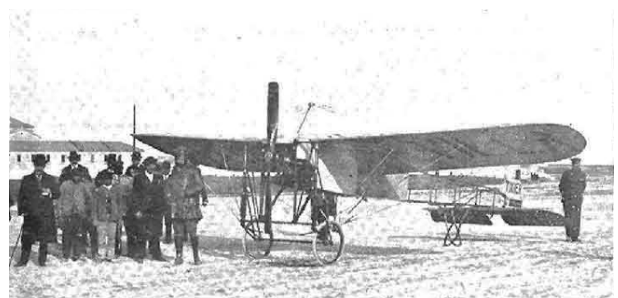
7.5. Personalidades aguardando la llegada de Tixier en la Granja Agrícola de Ciudad Real ¹⁵⁰

Después de grandes esfuerzos consiguió remontar el vuelo de nuevo el día 24 atravesando Sierra Morena a aproximadamente 2.800 metros de altura y aterrizando en Almodóvar del Campo a las cuatro y media de la tarde. En Ciudad Real llevaban esperando la llegada del piloto varios días, pues la idea inicial era hacer una única escala en dicha ciudad.

El viernes día 25 despegaba a las 9:30 y conseguía llegar a la ciudad manchega tras un vuelo de 25 minutos. El aterrizaje en la Granja Agrícola fue presenciado por un inmenso gentío que aplaudió la pericia del piloto, que tuvo que surcar el espacio con viento, bastante lluvia y soportar un gélido frío. El piloto fue agasajado con un banquete organizado por el Alcalde.



7.7. Llegada de Tixier a Ciudad Real ¹⁵²



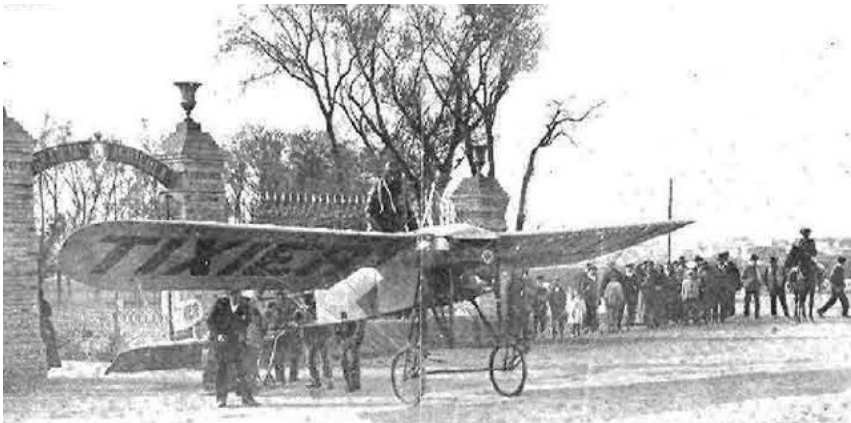
7.6. El Blériot de Tixier en la campa ¹⁵¹



7.8. El Obispo observando el monoplano ¹⁵³



7.9. Autoridades que asistieron al banquete en honor a Tixier (X) en el Hotel Pizarroso ¹⁵⁴



7.10. Tixier en el momento de disponerse a marchar a Madrid ¹⁵⁵

Al acto acudieron numerosas personalidades de la capital y, llegados los brindis, hicieron uso de la palabra el Sr. Alcalde, el Gobernador Civil y el Teniente Fiscal de la Audiencia entre otros. Todos ellos ensalzaron los progresos de la aviación y elogiaron a Tixier. El piloto brindó no solo para dar las gracias por el amable banquete, sino por las muchas facilidades que se le habían dado para realizar el viaje.



7.11. Aspecto del campo de aviación de Ciudad Real ¹⁵⁶

El 26 de abril de 1913, emprendió de nuevo el viaje a las 07:20 de la mañana con destino al aeródromo de Cuatro Vientos. Casi dos horas después, a las 09:17, el piloto aterrizaba sin ningún contratiempo siendo recibido por numerosas personas que le felicitaron de forma entusiasta.



7.12. Tixier conversando con su compatriota Mauvais, rodeado de un buen número de oficiales en Cuatro Vientos ¹⁵⁷

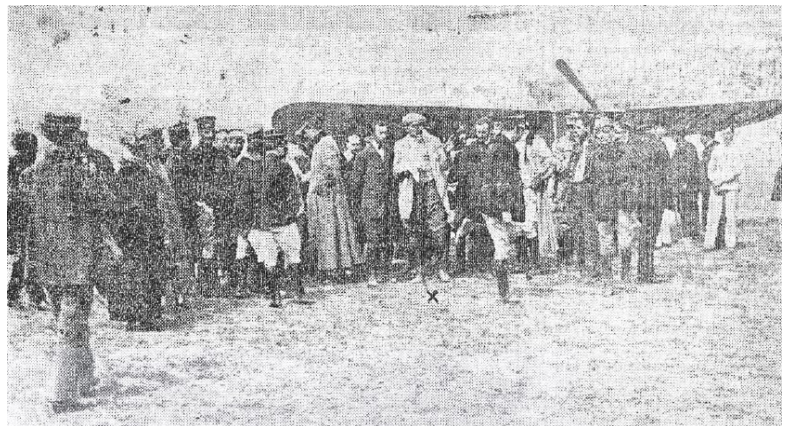
Los 170 kilómetros que separaban ambas ciudades los hizo favorecido por un tiempo espléndido, que en los últimos 50 kilómetros se volvió un poco ventoso. No obstante la excursión resultó un placentero paseo.

El aventurero fue recibido por los oficiales alumnos de la Escuela, por el también piloto francés afincado en Madrid Jean Mauvais, por el corresponsal del *Petit Parisien* M. Hugenmann y por algunos curiosos.

Finalmente, Tixier con su monoplano *Blériot* equipado con motor *Gnome* de 50HP recorrió los poco más de 500 kilómetros que separaban Sevilla de la capital española en varias jornadas y no en ocho horas como había programado. El *raid* Sevilla-Madrid era la primera vez que se intentaba, resultando todo un éxito. El piloto se sobrepuso a las inclemencias del tiempo y a los problemas mecánicos obteniendo su recompensa.



7.13. Nada más bajar de su aeroplano ¹⁵⁸



7.14. Tixier (X) felicitado a su llegada a Cuatro Vientos ¹⁵⁹

8. JOSÉ LOIZU ILARRAZ

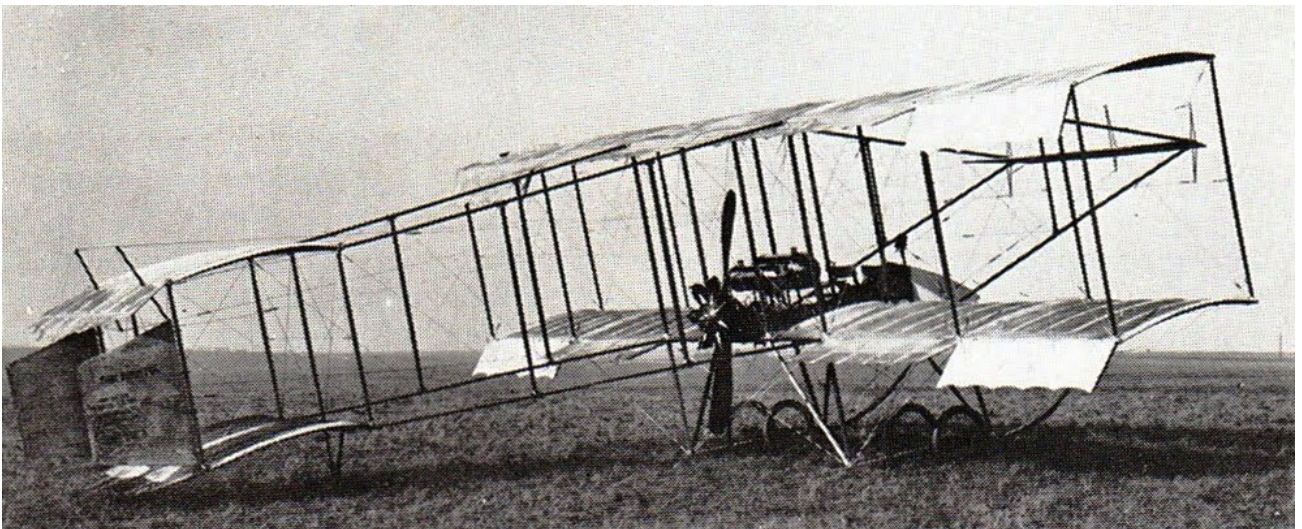
José Loizu Ilarraz nació el primer día del año 1887 en Burguete (Navarra). Ingresó en la Academia del Cuerpo de Ingenieros el 9 de julio de 1907 y en 1910, al aprobar el tercer curso del plan de estudios reglamentario, ascendió a Teniente Segundo alumno. Alcanzó el grado de Teniente Primero después de finalizar sus estudios con aprovechamiento el 25 de julio de 1912 y fue directamente destinado al Servicio de Aeronáutica Militar.

Comenzó sus prácticas con la tercera promoción en noviembre de 1912 volando como pasajero en 13 ocasiones ese año. En 1913 después de 174 vuelos de instrucción como piloto u observador obtuvo finalmente su licencia de piloto de aeroplanos el 28 de mayo con un *Bristol Boxkite Military* potenciado con un motor *Gnome* de 70HP, convirtiéndose en el piloto número 37 del Real Aero-Club de España.

Apenas cuatro días antes, el Teniente Loizu sufrió el único incidente en su periodo de formación al tener que aterrizar de urgencia. Durante el transcurso del vuelo se rompió el tubo de la gasolina del *Bristol* que pilotaba, pero el hábil piloto salió ileso del percance.



8.1. José Loizu Ilarraz ¹⁶⁰



8.2. Biplano Bristol Boxkite Military ¹⁶¹

El 18 de febrero había volado también de pasajero con Perreyon en un *Blériot* en Cuatro Vientos. El francés realizó unos vuelos de demostración con Garnier consiguiendo ambos finalizar 65 vuelos en apenas 5 días, volando la mayoría de ellos con alumnos y profesores de la Escuela de pilotos.

Fue con esos mismos compañeros de Carabanchel con los que participó en el primer vuelo en formación de la aeronáutica española el 14 de junio de 1913.



8.3. Recibiendo a Marcel Brindejone en el aeródromo de Cuatro Vientos ¹⁶²



8.4. José Loizu Illaraz ¹⁶³

En el cuarto aeroplano de la escuadrilla *Farman* iba Loizu de observador con el Teniente Ríos a los mandos. Los aparatos realizaron el *raid* a una altura de 700 metros alcanzando Villaluenga sin ningún percance. Loizu formaba parte de la primera unidad de la aviación en Cuatro Vientos junto al Capitán Balseiro y el Teniente Espín.

El 31 de marzo de 1914 se encontraba en el aeródromo junto a sus compañeros Sousa, Castrodeza, Zubia, Baños, Cheriguini, Aparicio, Rossignol y el Secretario del Real Aero-Club de España Ruiz Ferry, cuando aterrizó Marcel Brindejone des Moulinais que venía en vuelo desde Vitoria para inscribirse en el *rallye* aéreo de Mónaco. El día 2, Loizu, Aparicio y Sousa prepararon la salida prestando apoyo al que a la postre fue el vencedor del concurso.

También en 1914 consiguió obtener la licencia de piloto de 1ª Categoría y fue nombrado ayudante de profesor de la Escuela de Aviación. A finales de año se incorporó a la escuadrilla de aeroplanos de Tetuán.

Comenzado el año 1915 se hizo cargo del mando de la escuadrilla, pero al poco retornó a la península y ejerció de profesor en Cuatro Vientos. Pese a la ajetreada vida del piloto, tuvo tiempo para publicar un interesante artículo sobre los aeroplanos alemanes *Rumpler Taube* titulado “Los Taubes” (Taube significa paloma en alemán). «¿Qué es un Taube? ¿Es un avión de excepcionales propiedades que los alemanes han inventado y adaptado para producir sorpresas como a las del mortero de 42? Si y no» se podía leer en uno de los párrafos, dando detalles de la aerodinámica del curioso monoplano con alas similares a las de un pájaro.

Por R.O. de 22 de mayo de 1915 se le destinaba del Servicio de Aeronáutica Militar, al Grupo Mixto de Larache, cosa que no debió ocurrir realmente pues en el mes de agosto regresó a África en calidad de piloto, efectuando diversos vuelos de reconocimiento y siendo tiroteado por el enemigo en uno de ellos.



8.5. Francisco Montoya Gaviria ¹⁶⁴



8.6. Entierro de los Tenientes José Loizu y Francisco Montoya ¹⁶⁵

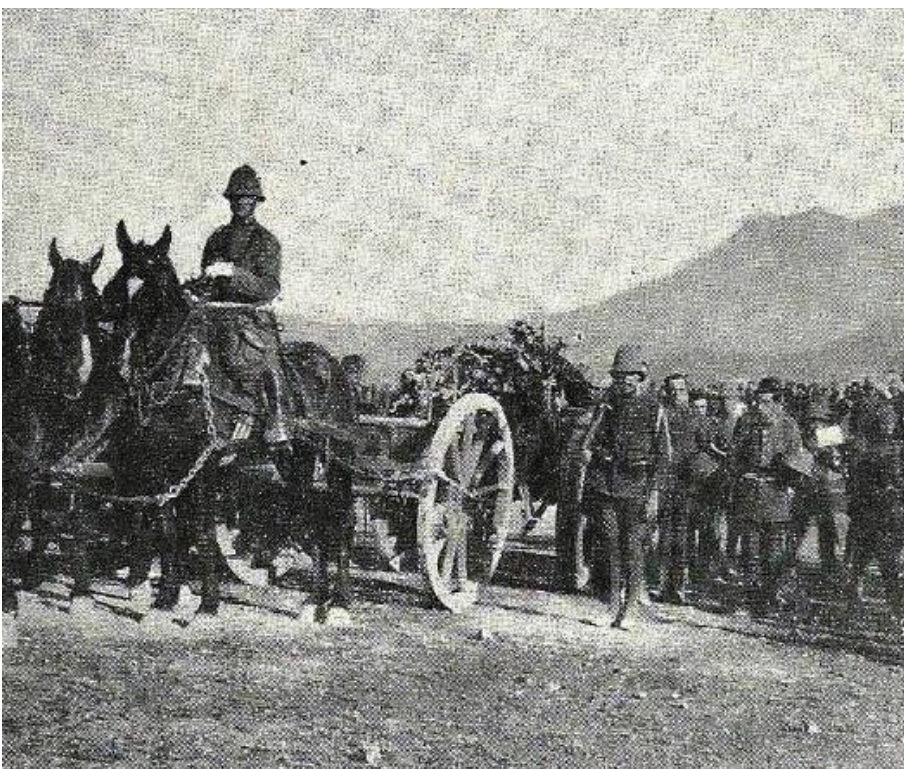


8.7. Entierro de José Loizu, las coronas y la presidencia del duelo ¹⁶⁶

En la primavera de 1916, cuando se preparaba la operación sobre el Biutz, las escuadrillas de Tetuán y Arcila habían quedado reducidas a la mínima expresión. Las dificultades que suponía la falta de repuestos y combustible debido a la Gran Guerra que se libraba en Europa, hacía que estas escuadrillas dispusieran de pocos aeroplanos en vuelo.

La de Tetuán estaba dotada con biplanos *Lohner* y monoplanos *Morane Saulnier* y solo disponía de cuatro aparatos en funcionamiento. Había pocos pilotos y José Loizu era uno de ellos. Desgraciadamente el 19 de julio de 1916, Loizu perdería la vida en un terrible accidente junto a su observador el Teniente de Caballería y piloto Francisco Montoya. Éste, que en las

últimas del Biutz había escapado milagrosamente del fuego enemigo, acababa de obtener su destino como profesor en la Escuela de Cuatro Vientos. Con Loizu estuvo esa fatídica tarde desde las dos y media hasta las cinco en la terraza del Casino Español esperando la caída del sol. Fueron al aeródromo y se dispusieron a dar un paseo aéreo como despedida del vitoriano. Cuando se hallaban a unos 700 metros de altura estalló el motor produciéndose llamas y al poco rato el aparato parecía haberse quedado sin mandos para restablecerse a unos 200 metros.



8.8. Manifestación de duelo en Tetuán, entierro de los aviadores militares ¹⁶⁷

Lamentablemente el biplano pilotado por Loizu acabó empotrándose contra el suelo e incendiándose por completo. El piloto murió en el acto aplastado y medio carbonizado, mientras que Montoya apareció a unos cuantos metros de distancia. Al parecer el observador se soltó las correas e intentó hacerse con el mando del biplano, al no poder Loizu controlarlo.

A las cinco de la tarde del día 21 se verificó el entierro. La comitiva salió del hospital militar y fueron conducidos al cementerio español de Tetuán. Presidieron el duelo el Teniente de Caballería Montoya, hermano de Francisco, el Alto Comisario General Jordana, el Secretario General Antonio Pla, y demás oficiales. El duelo se despidió frente al cuartel de artillería, desfilando las tropas ante los arzones que conducían los féretros.

Según estadísticas recogidas por Emilio Herrera, en el momento de la muerte de José Loizu, éste hacía la víctima número 6 de la aviación militar española. Fue el único fallecido en 1916, un año en el que calculaba que se habían realizado unos 6.000 vuelos alcanzando los 120.000 kilómetros recorridos.

En su corta carrera el Teniente Loizu hizo varias ascensiones en globo cautivo, dos en globo libre y 534 vuelos en aeroplano, de ellos 187 durante su instrucción como observador y 347 como piloto.

El Rey Alfonso XIII firmó un Decreto de Guerra el 11 de septiembre de 1916 por el que se concedía el empleo inmediato, según ley de 27 de noviembre de 1912, a los aviadores fallecidos en accidente de aviación, los Tenientes Primeros José Loizu Ilarraz de Ingenieros y Francisco Montoya Gaviria de Caballería.



8.9. Entierro de los aviadores en Tetuán, llegada de la comitiva al cementerio ¹⁶⁸

DIVULGACIÓN

INCENDIO DE UN AEROPLANO

El 26 de mayo de 1913 un biplano *Bristol* se incendiaba cuando volaba a 500 metros de altura en los llanos de Salisbury Plain.

Afortunadamente la pericia del piloto consiguió que tanto él como su pasajero consiguieran salvarse al lograr aterrizar el aparato. Un retroceso de llama en el carburador hizo que la gasolina se inflamase, a lo que el aviador respondió cerrando el paso de combustible inmediatamente y haciendo un vuelo picado hacia el aeródromo consiguiendo tomar tierra aunque el aparato quedó destrozado.

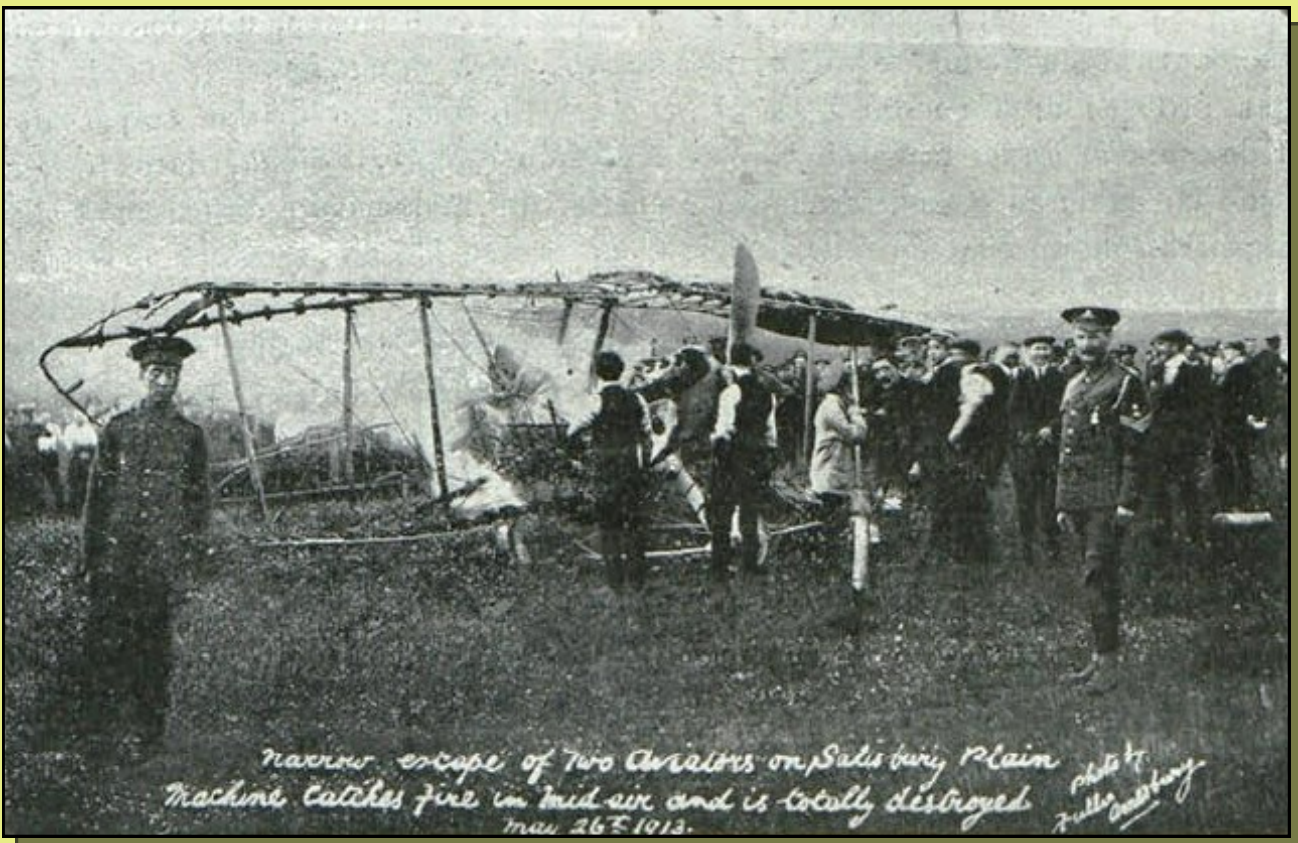


8.10. Biplano Bristol consumido por las llamas en Salisbury Plain ¹⁶⁹

El Director de la Escuela de Aviación de Cuatro Vientos D. Alfredo

Kindelán estaba presente pues asistía a las pruebas de recepción de

estos biplanos ingleses destinados a la aviación española.



8.11. Los ocupantes del Bristol escaparon in extremis al incendiarse el aparato en pleno vuelo ¹⁷⁰

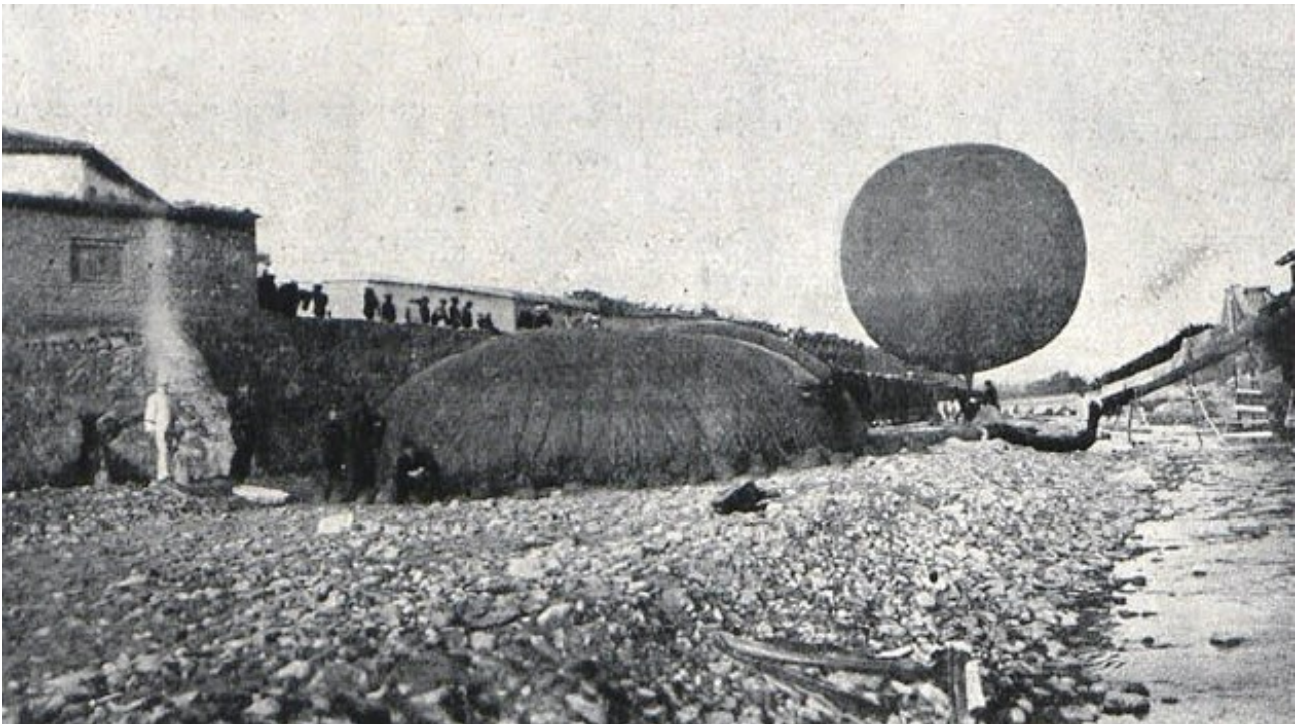
9. LUIS DÁVILA PONCE DE LEÓN Y WILHELMI

Luis Dávila Ponce de León y Wilhelmi nació en Granada el 15 de junio de 1878. Hijo de Fernando Dávila Ponce de León y Zéa y de la filantrópica alemana Berta Wilhelmi y Henrich, fue educado en Suiza, por lo que dominaba varios idiomas. Su excepcional inteligencia le permitió ingresar en la Academia del Cuerpo de Ingenieros el 2 de enero de 1897 y adquirir conocimientos de ingeniería, electrotecnia y aeronáutica. Finalizó sus estudios con aprovechamiento consiguiendo el grado de Primer Teniente el 14 de julio de 1903.

Su primer destino fue el Tercer Regimiento de Zapadores Minadores. Durante su permanencia en este destino prestó servicio de guarnición en Sevilla, tomó parte en la Escuela Práctica que su Regimiento efectuó en el Cortijo de Pineda y fue destacado con su compañía a Algeciras, quedando afecto a la Comandancia del Campo de Gibraltar. Posteriormente cumplió destino con la Compañía de Zapadores Minadores de la Comandancia de Tenerife donde permaneció hasta 1910.



9.1. Luis Dávila Ponce de León y Wilhelmi ¹⁷¹

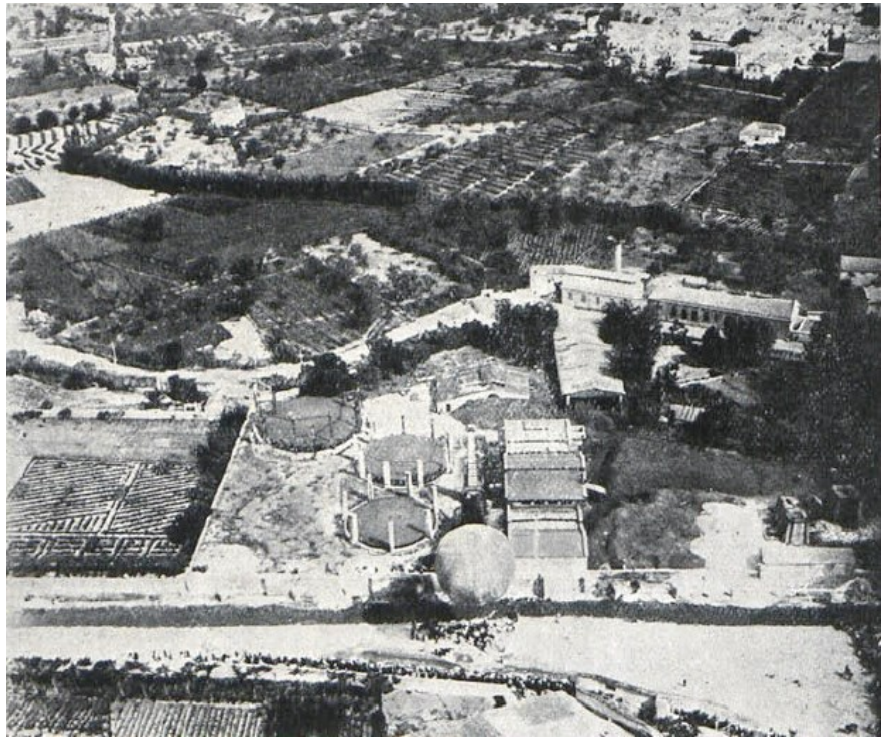


9.2. Inflado del globo Sirio pilotado por Dávila en el certamen de Granada de 1914 ¹⁷²

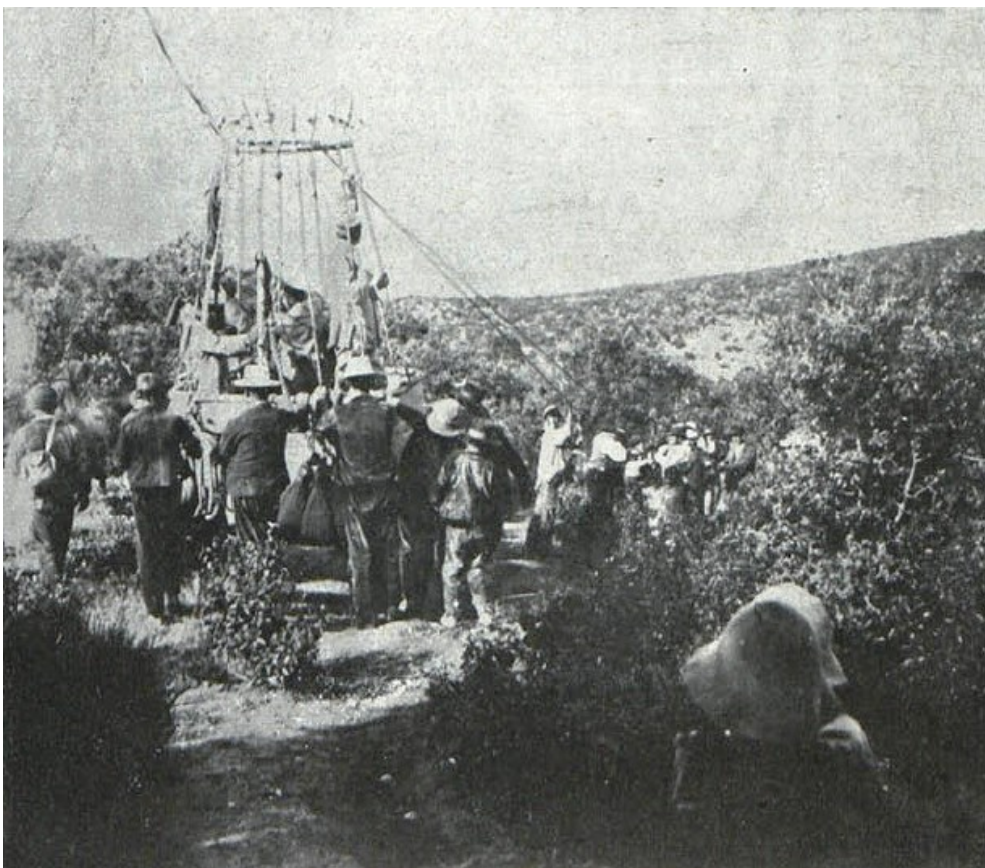
Desempeñó los cargos de profesor de aspirantes a Cabo y Sargento, cajero, y el mando interino de la compañía.

Tomó parte en cuatro Escuelas Prácticas efectuadas en Tegueste, estuvo encargado de la construcción de la batería del Bufadero y del Palomar Militar, y realizó comisiones a La Laguna, Orotava y Güimar, para intervenir en la entrega al Ramo de Guerra, de tres edificios religiosos.

Ascendió a Capitán el 31 de agosto de ese año pasando a situación de reemplazo por enfermedad en la 2ª Región, en Granada.



9.3. Fotografía de la salida del aerostato Saturno tomada desde el Sirio pilotado por Luis Dávila en el certamen de Granada de 1914 ¹⁷³



9.4. Conducción del Sirio por los chaparros de Lugros en 1914 ¹⁷⁴

Atraído por la aviación e influenciado por Emilio Herrera solicitó a petición propia ingresar en la aviación, incorporándose inmediatamente al servicio de Aerostación de Guadalajara para comenzar su instrucción.

Como el resto de alumnos, el paso previo a la aviación exigía prácticas de vuelo en aerostato, por lo que efectuó una serie de ascensiones en globos cautivos y varias en globo libre considerándosele apto como alumno-piloto en noviembre de 1912.

Las más notables fueron de Madrid a Cabos de Segovia en el aerostato *Saturno*; de Madrid a Castel Blanco (Badajoz), en el mismo; de Madrid a Liria (Valencia), en el *Montaña*; de Cuatro Vientos a Almaraz (Cáceres), en el *Neptuno*; y de Granada a Jumilla (Murcia) en el *Saturno*.

Paralelamente continuó con sus prácticas de vuelo en aeroplano en el aeródromo de Carabanchel donde, hasta final de 1912 consiguió hacer siete vuelos como observador. En uno de esos vuelos tuvo un incidente con su amigo el Capitán Emilio Herrera, que iba a los mandos del *Nieuport N.3*, del que ambos salieron afortunadamente ilesos, al romperse una ballesta en el aterrizaje.

En 1913, después de realizar un total de 38 vuelos como observador y 51 como piloto, sumando cerca de 20 horas de vuelo sin más incidente que el comentado anteriormente, obtuvo su *brevet* de piloto, siendo la número 38 que otorgaba el Real Aero-Club de España el 10 de junio de 1913 a bordo de un monoplano *Nieuport* de 50HP.

Según las palabras del profesor de monoplanos *Nieuport*, el Capitán Herrera: «Pidió el Capitán Dávila su ingreso en el curso militar de Aviación, eligiendo el tipo de avión más rápido, más difícil y de manejo más delicado de los que teníamos, que era el monoplano *Nieuport*. Como profesor de esta clase de aviones,



9.5. Dávila en la barquilla del *Saturno* en 1915 ¹⁷⁵

seguí paso a paso su aprendizaje, que realizó con extraordinaria facilidad, lo que no era de extrañar dada la especial aptitud que el Capitán Dávila ha demostrado siempre para toda clase de deportes, su grandísima afición a la aviación y sus cualidades de inteligencia y de valor sereno, que no he podido ver superados en nadie ni en ninguna ocasión.»



9.6. Inflación del *Saturno* en 1915 ¹⁷⁶



9.7. Lugar donde tomó tierra el *Saturno* a 2.600 m ¹⁷⁷



9.8. La Alhambra y parte de la ciudad de Granada vista desde el Saturno en el concurso de 1915 ¹⁷⁸

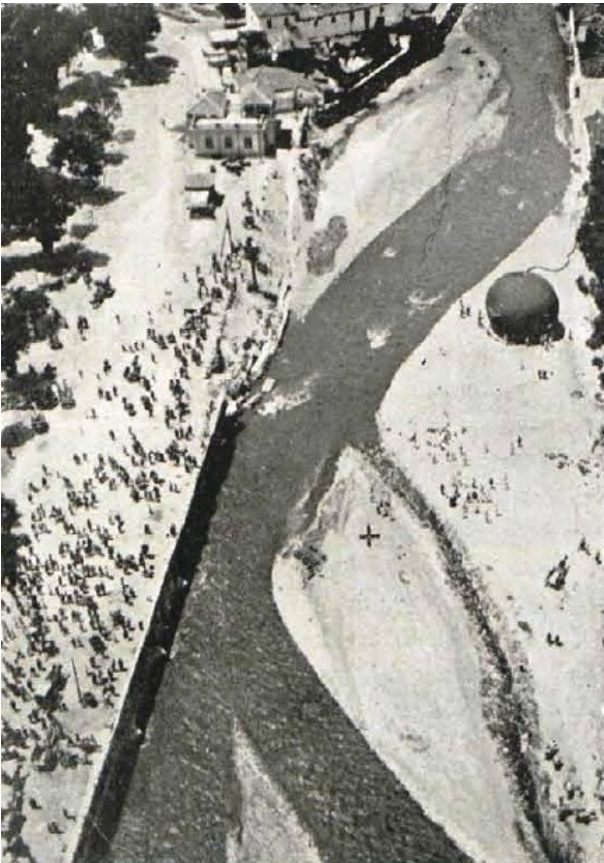
Junio de 1913 fue un mes de frenética actividad para Dávila. Después de obtener el título participó en el primer vuelo en escuadrilla de la aviación militar española acompañando de observador al profesor Herrera con la segunda escuadrilla, formada por monoplanos *Nieuport* el 14 de junio. Unos días después tuvo una fuerte toma a los mandos del *Nieuport N.3* saliendo ileso el piloto pero no muy bien parado el monoplano. El día 23 de nuevo en escuadrilla voló como observador también en un *Nieuport*.

Durante todo el año tuvo varios cambios de destino, aunque continuando en comisión en Cuatro Vientos. Finalmente en noviembre se le designó Ayudante de Campo del General de la 4ª División D. Ricardo Morales, de guarnición en Granada.

Acompañó a su General a la revista de armamento de las fuerzas de la guarnición de Almería, a la campaña logística y táctica efectuada en Guadix y en diferentes puntos de la provincia de Almería, y a las Escuelas Prácticas del Regimiento de Cazadores de Lusitania efectuadas en Lucena (Córdoba) y otros puntos de dicha provincia y de la de Málaga.



9.9. Para transportar el globo a Granada fue necesario hacerlo a hombros pues no había ningún medio para hacerlo de otra forma ¹⁷⁹



9.10. Cauce del río Genil desde el Saturno en 1915 ¹⁸⁰

Aunque abandonó provisionalmente la aviación, sí que continuó realizando distintas ascensiones aerostáticas. Fruto de la realizada en Madrid el 14 de diciembre de 1913 disputando la Copa Conde de San Esteban de Cañongo, obtuvo el título de Piloto de Aerostato realizando un buen ejercicio.

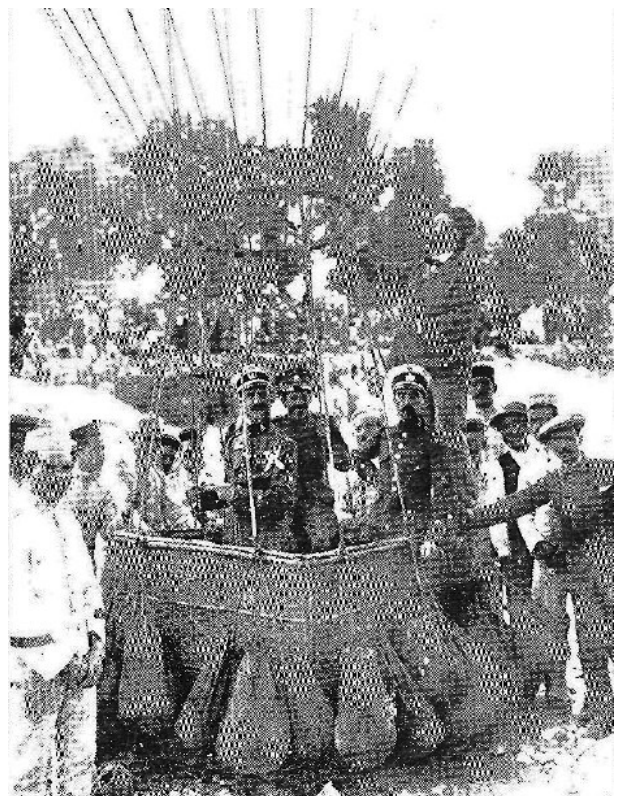
El granadino ascendió en el *Sirio* con Emilio Herrera como examinador, y sus compañeros Pérez Núñez, Balseiro y Sousa.

En 1914 viajó a Madrid con el Teniente Alcalde de Granada para ultimar los detalles del programa de un certamen aeronáutico que se celebraría entre el 17 y el 22 de junio de ese año. Consistía la prueba en un concurso de aviación y otro que ponía en juego la Copa Granada de esféricos que supuso un gran éxito de participación. Finalmente compitieron 5 aeroplanos y 3 aerostatos.

Luis Dávila resultó vencedor del concurso de globos con una ascensión peligrosa pero hábilmente llevada a feliz término con el globo militar de 2.200 metros cúbicos *Sirio*. Después de pasearse sobre Sierra Nevada fue a tomar a escasa distancia del punto donde aterrizó en 1906 el pionero promotor del R.A.C.E. Jesús Fernández Duro en su travesía de los Pirineos.

El año siguiente, la celebración de la Copa de Aviación quedó suspendida por la crisis obrera, pero no la de aerostatos, a la que se presentaron de nuevo tres globos. Ese año los aerostatos fueron el *Saturno*, el *Bayo* y el *Vizcaya* y de nuevo Dávila competía como piloto del primero.

Con gran diferencia de horas salieron los tres, y a ello había de atribuirse que el último no saliera de los alrededores de la población, quedando la lucha entre el *Bayo* y el *Saturno*. El primero, con un escape de gas por la válvula, hizo un viaje incomodo y peligroso que tuvo feliz término en las cercanías de Güejar-Sierra.



9.11. Dávila (X) en el Saturno, ganador de la Copa ¹⁸¹

Restaba entonces solo el *Saturno* que siguió una ruta muy parecida a la que el año anterior hizo el *Sirio* en manos también de Dávila.

El aerostato fue por el valle del Genil a la Sierra y es-
tribaciones arriba, tomando tierra en el lugar conocido
como Barranco de San Juan, a 2.600 metros sobre el
nivel del mar, y en tan intrincado terreno que el globo
se trajo a Granada a hombros por no haber vía de co-
municación próxima.

Ganada por segunda vez consecutiva, la Copa Granada
quedó en propiedad de Luis Dávila.

El Capitán Dávila había pasado por petición propia a
supernumerario sin sueldo para atender sus trabajos
como ingeniero y propietario de una importante em-
presa eléctrica, pero participaba y estaba pendiente de
todo lo concerniente a la aviación, sobre todo en Gra-
nada que era donde tenía sus negocios y donde residía.



9.12. Luis Dávila Ponce de León y Wilhelmi ¹⁸²



9.13. El Arzobispo con el General Echagüe, Dávila y otras autoridades entrando en el aeródromo de Granada ¹⁸³



9.14. Aeroplanos en el aeródromo de Granada ¹⁸⁴

El 19 de marzo de 1918 nació su hijo Luis, quien prolongaría la tradición aeronáutica familiar, alcanzando un alto grado dentro del Ejército del Aire español.



9.15. Luis Dávila Ponce de León y Wilhelmi ¹⁸⁵

Ascendió al empleo de Comandante el 30 de junio de 1919 y siguió en Granada en situación de supernumerario sin cobrar ninguna retribución, caso extraordinario de desprendimiento y de afición por su profesión.

Sin dejar esta situación fue encargado por Real Orden de 29 de octubre de 1921 de la dirección de las obras que con toda urgencia debían realizarse para establecer un aeródromo en dicha capital. Efectuadas estas obras redactó un proyecto de abastecimiento de agua y de urbanización del mismo aeródromo, que fue aprobado por la superioridad, realizado también bajo su dirección, así como la construcción de la estación radiotelegráfica y las obras de entretenimiento.

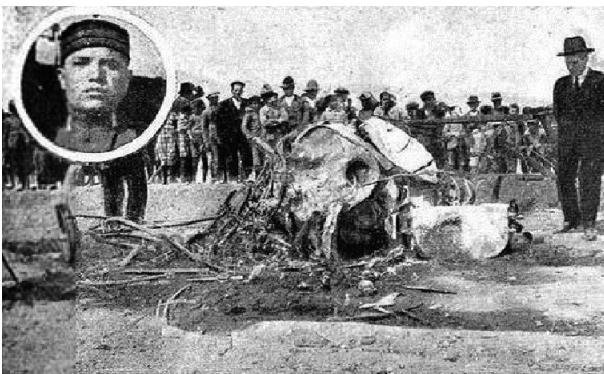
Al disponer de los medios en su Granada natal, retomó su inquietud por el pilotaje volviendo a volar. Comenzó realizando vuelos desde este aeródromo a Melilla, primero acompañando a las distintas tripulaciones que realizaban el salto a África, y posteriormente al mando de los distintos aeroplanos. El lugar elegido para la construcción del campo de vuelo era habitual escala para los aeroplanos destinados a participar en la Guerra.



9.16. El aeroplano que pilotaba Luis Dávila acompañado por Juan Jiménez después del accidente que les costó la vida ¹⁸⁶



9.17. Los restos del aparato ¹⁸⁷



9.18. El aparato siniestrado y foto de Juan Jiménez ¹⁸⁸

El 20 de junio de 1922 a las 6 de la tarde se produjo la inauguración oficial del aeródromo a la que asistió el Jefe de la Aviación Militar, el General Echagüe, con la participación de varios aeroplanos entre los que se contaban 13 *Bristol*, 5 *Havilland* y el aparato de Echagüe. El año siguiente se redactó un proyecto de ampliación del campo y la construcción de una cochera y un taller de montaje, obras que también dirigió.

Al mismo tiempo que se encargaba de las obras, asumió la jefatura militar del aeródromo y continuó con las prácticas de vuelo. Finalmente obtuvo el tan ansiado título superior de piloto en diciembre de 1923.

Efectuó varios vuelos a Tetuán y Madrid y diez travesías aéreas sobre el Mediterráneo desde Granada a Melilla, en la última de las cuales, el 1 de abril de 1925, cayó al mar por avería del motor, siendo salvado por un hidroavión que escoltaba a la escuadrilla.



9.19. Traslado de los féretros de los aviadores al cementerio de Granada ¹⁸⁹

Durante sus viajes a Melilla tomó parte en las operaciones militares en aquella zona realizando varios reconocimientos aéreos y bombardeos.

Pero una terrible desgracia iba a truncar su regreso como aviador. El 18 de abril de 1925 a las once y cuarto de la mañana, al elevarse en el *Bristol N° 34* desde el campo granadino, sufrió una pérdida de velocidad que produjo la caída del aparato desde 30 metros de altura provocando el incendio del mismo. Inmediatamente acudieron en su auxilio personal del aeródromo y del observatorio meteorológico, quienes sofocaron el incendio en pocos minutos pero nada pudieron hacer por la vida de los desafortunados ocupantes. Luis Dávila y el soldado mecánico granadino Juan Jiménez Ruiz habían fallecido y sus cuerpos se encontraban calcinados.

La enfermería se convirtió en improvisada capilla ardiente, y oficiales y soldados de todos los cuerpos quedaron velando los cadáveres hasta su entierro.

Luis Dávila, en su destino en el aeródromo de Granada, y siempre en situación de supernumerario sin sueldo, había sumado 160 horas de vuelo.

Por Real Orden de 29 de julio de 1925 se dispuso que: «Para honrar la memoria del Comandante de Ingenieros D. Luis Dávila Ponce de León Wilhelmi, que construyó, organizó y mandó el aeródromo de Armilla en Granada, y murió en accidente de aviación ocurrido en el mismo, en lo sucesivo se denominará "Aeródromo Dávila de Granada"».



9.20. Multitudinario entierro de los pilotos ¹⁹⁰

Pioneros de la Aviación Española

Descárgalo en:

<http://www.circuloaeronautico.com/>
<http://www.pionerosdelaaviacion.com/>

Contacto:

dlb-2015@hotmail.com



Esta obra se ha realizado sin ningún ánimo de lucro, con el objetivo de rescatar y difundir la historia aeronáutica española.

Pretende ser un trabajo “vivo” en el que el lector puede colaborar aportando nuevos datos y fotografías de los distintos artículos, así como advirtiendo de fallos e imprecisiones en la redacción del texto o incorporación de las fotografías.

Para ello puede remitir la información debidamente contrastada vía e-mail a nuestra dirección de correo electrónico.

dlb

PROCEDENCIA DE LAS IMÁGENES

- | | | | | | |
|-----------------------------------|--|---------------|---|-------------------------|--|
| 146 | Internet | 163 | Periódico ABC | 176, 177, 178, 179, 180 | Revista Heraldo Deportivo |
| 147, 148, 149 | Revista Sport Sevillano | 164, 165 | Revista Mundo Gráfico | 181 | Revista La Unión Ilustrada |
| 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156 | Revista Vida Manchega | 166 | Revista La Unión Ilustrada | 182 | Revista Aeroplano |
| 157 | Cuatro Vientos Cuna de la Aviación Militar Española , <i>Adolfo Roldán Villén</i> | 167 | Revista Blanco y Negro | 183 | Revista Mundo Gráfico |
| 158 | Revista La Unión Ilustrada | 168 | Revista La Semana | 184 | Internet |
| 159 | Periódico El Heraldo de Madrid | 169 | Internet | 185 | Revista de Aeronáutica y Astronáutica |
| 160 | Revista España Automóvil y Aeronáutica | 170 | Revista España Automóvil y Aeronáutica | 186 | Revista Mundo Gráfico |
| 161 | Internet | 171 | Revista Aérea | 187 | Revista Nuevo Mundo |
| 162 | Revista España Automóvil y Aeronáutica | 172, 173, 174 | Revista España Automóvil y Aeronáutica | 188, 189 | Internet |
| | | 175 | Revista Mundo Gráfico | 190 | Revista Nuevo Mundo |

En la última entrega se publicará el índice de la obra, así como la bibliografía empleada y una relación completa de la procedencia de la totalidad de las imágenes empleadas para la elaboración de este trabajo.

© 2017, de los textos: dlb

© 2017, de las imágenes: Sus autores

PRÓXIMA ENTREGA

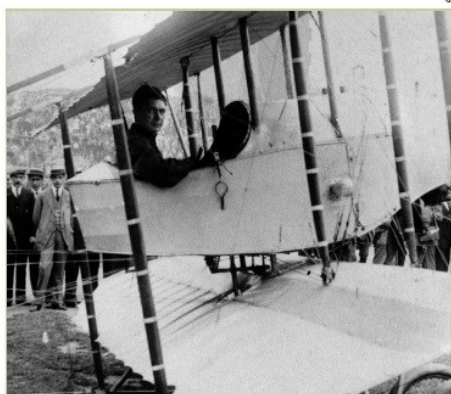
41

PIONEROS

de la Aviación Española

Cuadernos de Historia Aeronáutica

Distribución digital no venal: Círculo Aeronáutico JESÚS FDEZ. DURO



dlb

ALFONSO XIII EN BUC
CARLOS CIFUENTES RODRÍGUEZ
MANUEL ZUBIAGA ALDECOA