

PIONEROS

de la Aviación Española

Cuadernos de Historia Aeronáutica

Distribución digital no venal: *Círculo Aeronáutico* JESÚS FDEZ. DURO



dlb

Pioneros de la Aviación Española

QUERIDO LECTOR

En esta entrega de **PIONEROS DE LA AVIACIÓN ESPAÑOLA** repasaremos las vicisitudes del primer piloto civil formado en España, para después pasar a las experiencias acontecidas a finales de 1913 en el continente africano.

Los primeros ensayos de la aviación militar española en la guerra, la aplicación del aeroplano en el combate aire-tierra, y el primer bombardeo en el mundo.

dlb

HITOS :

- Primer piloto español que obtiene su licencia de vuelo en España
- Primera línea aérea postal de España
- Primer vuelo en Melilla
- Primera experiencia de aeroplanos españoles en guerra
- Primer vuelo militar español en África



El Marqués de Morella a bordo de un Farman Fuente: Internet

ENTREGA N.º 47

CONTENIDO :

Luis Montesino Espartero	201
El Primer Vuelo en Melilla	207
La Aviación Militar en Marruecos	210

Luis Montesino Espartero, Marqués de Morella, fue el primer Director de la E.N.A. y el primer civil en obtener su licencia de piloto en España. Posteriormente fue el responsable de implantar la primera línea aérea postal de nuestro país.

El intrépido piloto francés **Jean Mauvais** realizó el primer vuelo de un aeroplano en Melilla.

Por su parte, la Aviación Militar Española participó por primera vez en un conflicto armado, en la guerra de Marruecos.

La dificultad de enviar una Escuadrilla de aeroplanos al otro lado del Estrecho y demostrar su utilidad como Arma en una guerra en 1913, fue solventada excelentemente por un grupo de pilotos militares españoles con gran arrojo y valentía.

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.

22. LUIS MONTESINO ESPARTERO

El ilustre Luis Montesino Espartero nació en Bilbao el 12 de febrero de 1868 y era descendiente directo del famoso General Baldomero Espartero, combatiente en tres de los cuatro conflictos más importantes de España en el siglo XIX.

Estudió en la Institución Libre de Enseñanza, concluyendo el Bachiller en 1882, y completando su formación en Alemania. Continuó con los estudios de Ingeniería en la Escuela Central de París, pero La Ley de 1891 que negaba el derecho a ejercer su título en España, le obligó a revalidar los estudios en la Escuela de Ingenieros de Barcelona.

Trabajó por un tiempo al servicio de la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA) que presidía su padre, construyendo la actual estación de Zaragoza, y posteriormente la línea férrea de Puebla de Híjar-Alcañiz.

El 10 de septiembre de 1895 se casó en Zaragoza con Ana Averly Lasalle, hija de un industrial de Oloron (Francia), con la que tuvo tres hijos.

Fue varias veces senador por la provincia de Cáceres y más tarde concejal del Ayuntamiento de Madrid. Pese a retirarse momentáneamente de la política, aceptó desempeñar el cargo de Gobernador Civil de Palencia a requerimiento de su amigo el Conde de Romanones.

Atraído por la aviación participó activamente en la creación y puesta en marcha de la Escuela Nacional de Aviación (E.N.A.) en Getafe (ver Capítulo 30 del Volumen 2). Por Real Orden de 4 de enero de 1913 fue nombrado Director:

«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 persona de reconocida



22.1. Luis Montesino Espartero, Marqués de Morella ⁴⁶¹

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 de 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, sin sueldo ni remuneración de ninguna clase.



22.2. El Marqués de Morella a bordo de un Farman ⁴⁶²

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.»

El marqués de Morella partió junto a los profesores Menéndez Valdés y Adaro a París en mayo de ese año para la adquisición de aeroplanos para la Escuela. Finalmente el modelo elegido fue el monoplano *Deperdussin*, como el que los cuatro pilotos profesores habían utilizado para obtener su licencia. El primer vuelo se realizó desde Cuatro Vientos el 12 de julio y para el 10 de septiembre se abrió el plazo de inscripción para los futuros alumnos.

Como Director de la Escuela participó en la Comisión organizadora de la Semana de Aviación de San Sebastián que se disputó en la segunda quincena de septiembre (ver Capítulo 15).

Luis Montesino, Marqués de Morella, sacaba tiempo de su apretada agenda para entrenarse en Getafe, pues su mayor deseo era aprender a volar. Así, después de la debida instrucción, fue examinado y lograba obtener la licencia número 46 del Real Aero-Club de España con un monoplano *Deperdussin* el 14 de octubre de 1913. Se convertía de esta manera en el primer piloto civil salido de una escuela española.

A estas alturas, los 20 pilotos civiles registrados en nuestro país habían tenido que formarse íntegramente en el extranjero, todos ellos en Francia, salvo la excepción de Manuel Zubiaga que lo hizo en Inglaterra. En España la efímera escuela de Algeciras no consiguió sacar ningún titulado (ver Capítulo 16 del Volumen 1), al igual que la de la Sociedad de Aviación Nacional de González Camó. Por su parte la de Garnier en Vitoria apenas llevaba funcionando unos meses y aunque algún alumno aventajado tenía, aún no había realizado el examen correspondiente.

Luis Montesino probablemente comenzase a volar en alguna escuela francesa, aprovechando sus múltiples viajes al país vecino, como atestigua la fotografía en la que aparece en un campo de vuelo ataviado con ropa de abrigo para realizar un vuelo a bordo de un biplano *Farman*.

Según publicó meses después Ruiz Ferry, comisario y secretario del R.A.C.E., el Marqués de Morella, Director de la Escuela: *«No por la antigüedad del título de tan moderno piloto ha de juzgarse el conocimiento que este ilustre aviador tiene de las cosas de la navegación aérea. Una afición extraordinaria y una voluntad de acero sirvieron al Marqués de Morella para salvar cuantos obstáculos se oponían a la realización de su deseo de ser piloto aviador, pero mucho antes de esto siguió con interés extraordinario esta materia, y en sus frecuentes estancias en la República francesa se dedicó por completo al estudio de este modernísimo sistema de locomoción aérea»*.

Lo cierto es que Luis Montesino obtuvo su *brevet* a la edad de 45 años, sin duda el de más edad hasta la fecha, superando a Miguel López Esteve (R.A.C.E. número 16) que en el momento de obtener su licencia contaba 43 años.



22.3. Luis Montesino Espartero ⁴⁶³

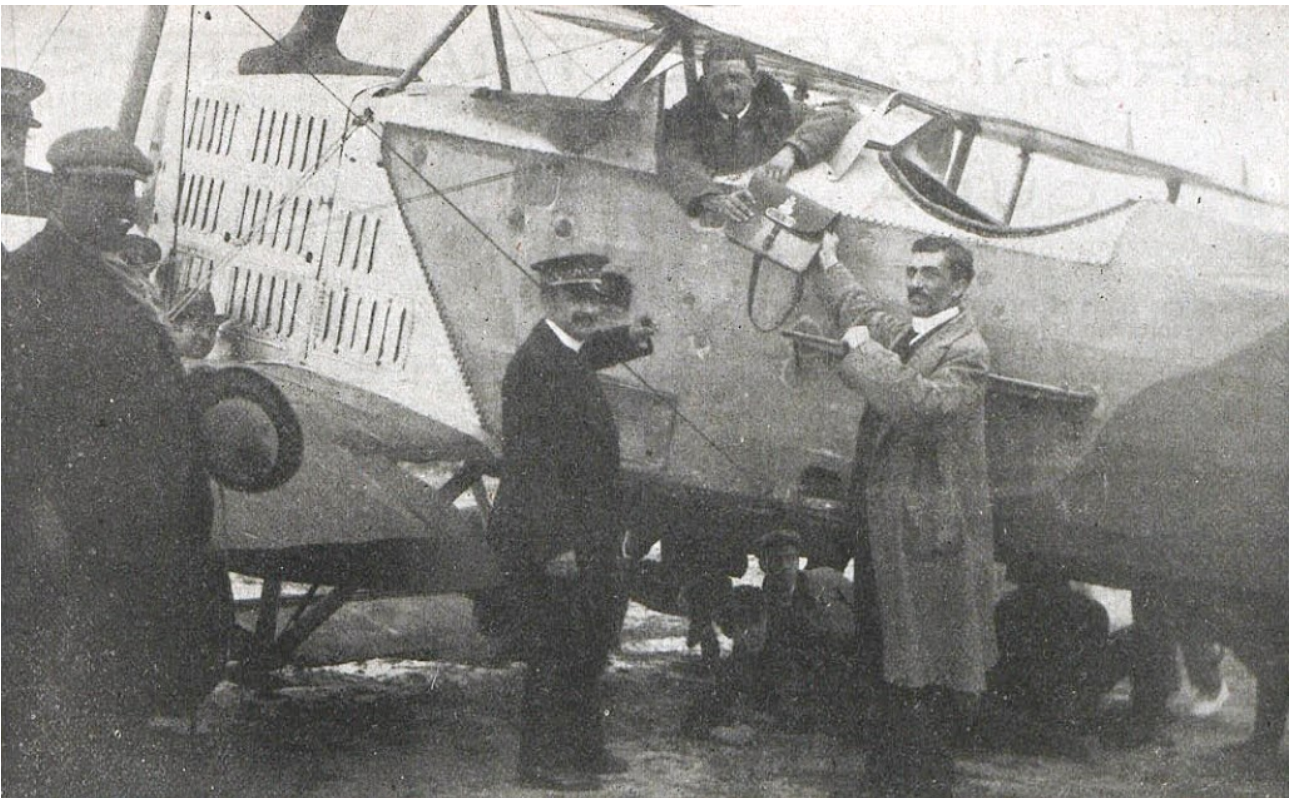
A finales de noviembre de 1913, el Marqués de Morella se vio obligado a dimitir de su cargo de Director de la Escuela debido a unas desafortunadas declaraciones en defensa de la aviación que no gustaron mucho en el Ministerio de la Guerra.



22.4. Bautizo de un aeroplano por Eladía Montesino, hija del Marqués de Morella (con sombrero, al lado) ⁴⁶⁴



22.5. El Marqués de Morella (3º por la derecha) en el bautizo de uno de los aeroplanos ⁴⁶⁵



22.6. El administrador de correos de Alicante y el Marqués de Morella entregando la primera saca de correspondencia ⁴⁶⁶

Parece ser que abandonó la práctica de la aviación, pues no se le conocen vuelos de relevancia, aunque dentro de su extensa actividad social nunca dejó de lado la locomoción aérea. Publicó numerosos artículos técnicos en las revistas especializadas *Madrid Científico* y *El Ingeniero*.

Organizó y dirigió la Escuela Superior de Industria de Madrid, y durante la Gran Guerra, pasó a Francia con 500 obreros españoles dedicándolos a las construcciones aeronáuticas en París y Burdeos. Consecuencia de este viaje fue el poder conseguir para España algunos aparatos de aviación que sirvieran para hacer nuevos pilotos.

En junio de 1919, la hija del Marqués, Eladia Montesino, que había heredado su amor por la aviación, volaba en Cuatro Vientos con el piloto francés Boulard.

El Marqués, como consejero de la *Société des Lignes Latécoère*, estuvo presente el 1 de septiembre de ese año en la inauguración de la línea postal Toulouse-Casablanca a su paso por España, con escalas en diversas ciudades españolas, siendo La Volatería de Barcelona una de ellas. Unos meses después, la bella hija del Marqués bautizaba con *champagne* en Alicante uno de los aeroplanos que iniciaba la primera línea aérea postal de España y que recorría la ruta Barcelona-Alicante-Málaga.



22.7. El Marqués de Morella y su hija antes de realizar un vuelo ⁴⁶⁷



22.8. Luis Montesino con sus nietos ⁴⁶⁸

Pasados los años participó en la Guerra Civil como voluntario, al morir asesinados su hermano y su único hijo varón, en Aravaca y Mahón respectivamente. Se presentó en Cádiz a sus 68 años para trabajar en el bando nacional como soldado, y tras ser ascendido a Cabo fue a la Escuela de Alféreces provisionales de Artillería de Sevilla en 1937, saliendo con el grado de Teniente. Participó durante toda la guerra en el norte de España y ascendió a Capitán.

Posteriormente prestó sus servicios en el Instituto Geológico y Minero, colaborando durante 8 años en la concepción del mapa geológico de la península. Durante su etapa en el Ministerio de Obras Públicas, fue el impulsor de la idea de que para obtener el permiso de conducir, se hicieran prácticas dentro de la ciudad. Fundó y dirigió un lagar en Valencia de Alcántara donde se elaboraba el aceite virgen “Marqués de Morella”.

Luis Montesino Espartero, Duque de la Victoria, Marqués de Morella, Conde de Luchana y Grande de España, falleció en Madrid el 7 de abril de 1957.

El 1 de abril de 1920 se celebraba, en multitudinaria fiesta, un acto en el que pilotó uno de los cinco aeroplanos asignados para el reparto de correo el francés Miguel Sainz, profesor de la Escuela Militar de Los Alcázares.

Quiso también formar una escuadra de 40 hidroaviones ingleses en Mar Chica tras la derrota en África de 1921. Sin embargo la imposibilidad de confiar a pilotos extranjeros dicho servicio le hizo desistir.

EL EXCELENTÍSIMO SEÑOR

DON LUIS MONTESINO Y ESPARTERO

DUQUE DE LA VICTORIA, MARQUES DE MORELLA, CONDE DE LUCHANA, GRANDE DE ESPAÑA

Ingeniero industrial y de la Escuela Central de París, capitán honorario de Artillería, piloto de la Escuela Nacional de Aviación de Getafe, ex gobernador civil, ex senador del Reino, ex diputado a Cortes, ex concejal del Ayuntamiento de Madrid, ex comisario regio director de la Escuela Superior de Artes e Industrias de Madrid, gran cruz de l'Étoile d'Anjouan, comendador de Alfonso XII, de Alfonso X el Sabio y de la Corona de Bélgica, caballero de Carlos III, medalla de oro de la Coronación, medalla Militar colectiva y de la Campaña.

Falleció el día 7 del actual

a los ochenta y nueve años de edad

Confortado con los Santos Sacramentos y la bendición apostólica.

R. I. P.

Su familia, al participar a las amistades tan sensible pérdida,
RUEGA le tengan presente en sus oraciones.

El día 9 del actual recibió cristiana sepultura en el panteón familiar de la Sacramental de San Justo, y ayer se celebraron los funerales en la parroquia de San Jerónimo el Real. Por deseo del finado, no se anunciaron dichos actos. Además se diran misas por su alma en la Iglesia de Nuestra Señora de Pompeya, de Barcelona, y parroquias de Santiago (Guadalajara), San Juan (Cáceres), Roqueamador (Valencia de Alcántara) y Santa María de los Angeles (San Vicente de la Barquera). (5)

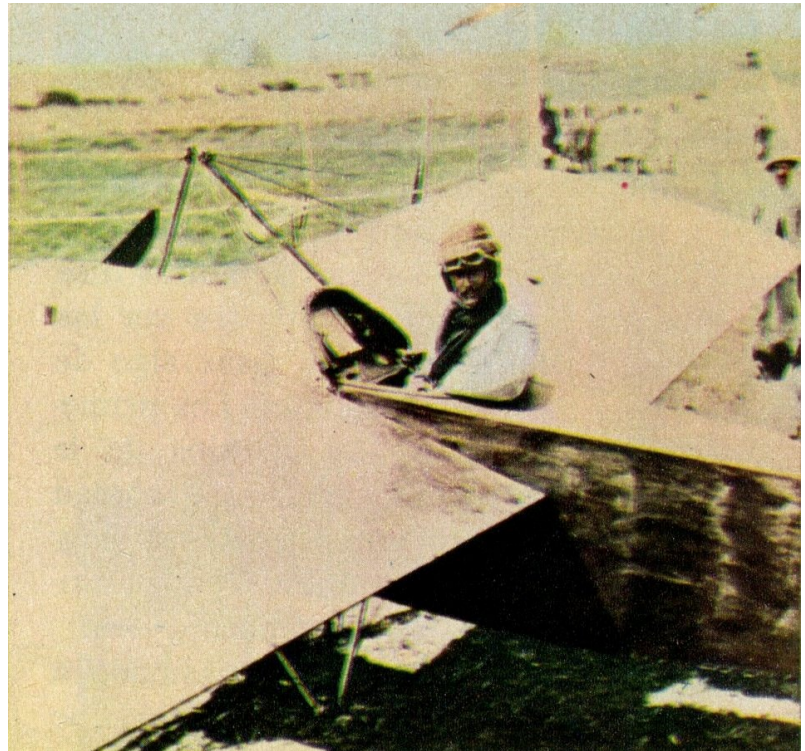
22.9. Esquela de Luis Montesino Espartero ⁴⁶⁹

23. EL PRIMER VUELO EN MELILLA

El piloto francés Jean Mauvais ejecutó el primer vuelo realizado en Melilla con motivo de la Feria del mismo nombre.

Para realizar la exhibición se acondicionó una zona en las cercanías de la actual frontera de Beni Enzar. Para resguardar al aeroplano se montó un hangar de lona, se levantaron unas gradas y se habilitó una zona de aparcamiento para vehículos y carruajes.

El día 6 de septiembre, llegó embalado en una caja en el vapor *Antonio Lázaro*, el bonito aeroplano *Sommer* con motor *Gnôme* de 50HP, junto al mecánico de Mauvais. Al poco ya se estaba procediendo a su montaje, y un día después llegó a la ciudad el piloto galo.



23.1. Jean Mauvais sobre su monoplano en el aeródromo de Beni Enzar ⁴⁷⁰



23.2. Jean Mauvais y su mecánico junto al monoplano Sommer en Melilla ⁴⁷¹

Desde la mañana del día 9, los melillenses se fueron acercando al improvisado aeródromo para presenciar la novedosa atracción. Se organizaron trenes especiales desde el centro de la ciudad para transportar a los asistentes, y para garantizar el orden ante la masiva afluencia de personas, se movilizaron fuerzas del Ejército y Guardia Civil. En la Rada y en Mar Chica se posicionaron embarcaciones para socorrer al aviador en caso de amerizaje, y la policía indígena se desplegó en las cercanías por si se producía un aterrizaje forzoso o un accidente en suelo marroquí.

Al fin, el piloto alzó el vuelo a las cinco de la tarde elevándose con rumbo NE, y describiendo una curva hacia Melilla, sobrevoló el campo de vuelo. Tras 9 minutos de viaje el aviador tomaba tierra y era calurosamente ovacionado. Apenas una hora después se elevaba de nuevo en otro viaje de 11 minutos finalizando la jornada sin contratiempos. La segunda exhibición programada para el día 12, hubo de posponerse hasta el día 14 por las lluvias, resultando un éxito pese al fuerte viento reinante. El piloto fue obsequiado con un banquete por sus amigos y partió para Málaga.



23.3. Mauvais volando a gran altura en Melilla el 9 de septiembre ⁴⁷²



23.4. Mauvais felicitado por el Sr. Jordana ⁴⁷³



23.5. La cupletista Carmen del Villar sobre el aeroplano de Mauvais ⁴⁷⁴

EVENTOS

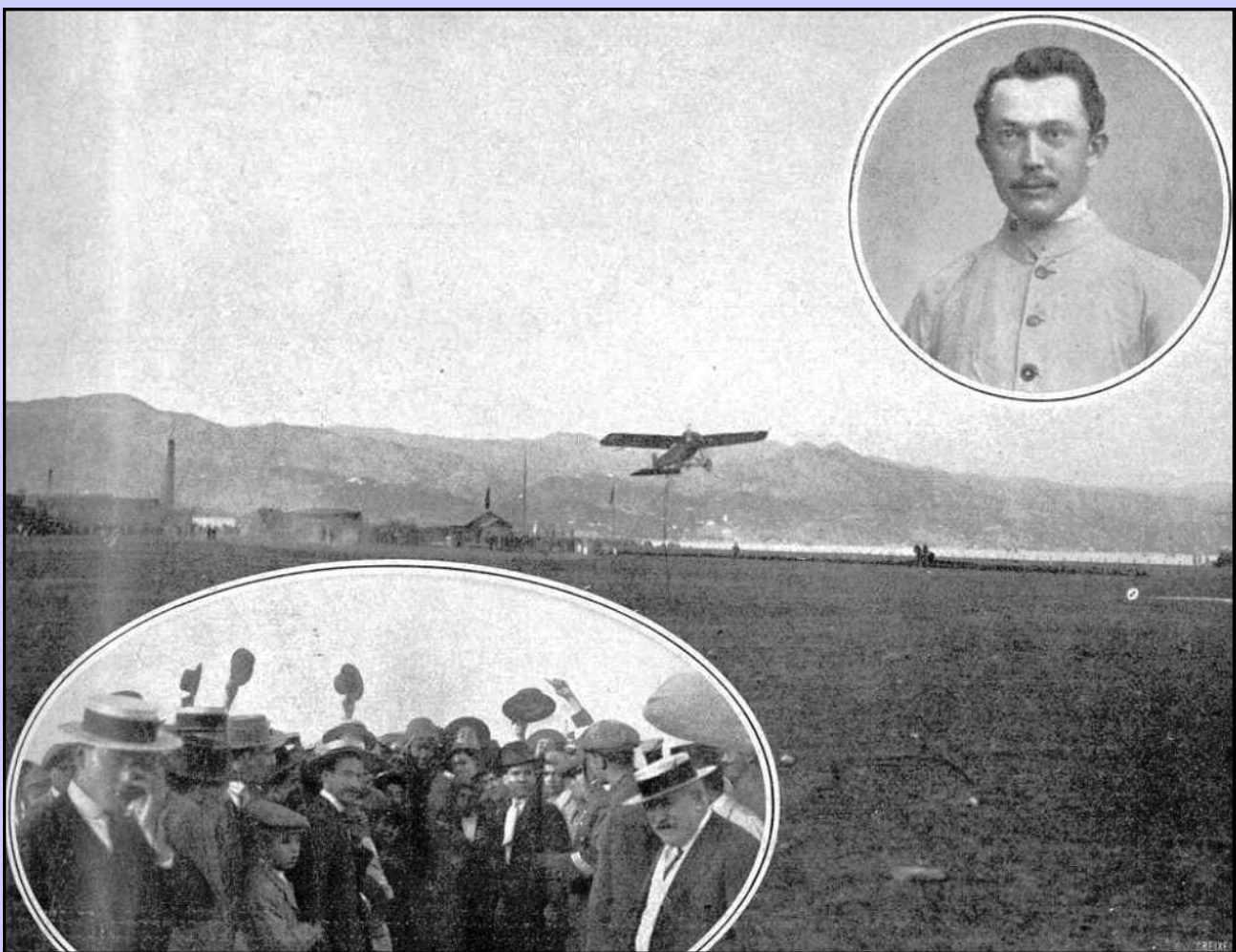
FIESTA DE AVIACIÓN DE MÁLAGA



23.6. Mauvais posando en su aeroplano en Málaga ⁴⁷⁵

El aviador francés afincado en España Jean Mauvais realizó magníficos vuelos con su aeroplano en la fiesta de aviación celebrada en Málaga los días 20 y 21 de septiembre de 1913.

El piloto se había trasladado desde Melilla, donde apenas una semana antes había volado, y en su primer vuelo se elevó alcanzando alturas de entre 1.000 y 1.500 metros haciendo virajes muy arriesgados, lo que le valió una entusiasta ovación al aterrizar por parte del numeroso público.



23.7. Salida del aviador Mauvais (retrato en el medallón). Abajo, el piloto ovacionado después del vuelo ⁴⁷⁶

24. LA AVIACIÓN MILITAR EN MARRUECOS

Un convenio hispano-francés por el que se redistribuía el territorio marroquí sobre el cual venía España ejerciendo el Protectorado, fue firmado el 27 de noviembre de 1912 por el Ministro de Estado del Gobierno Manuel García Prieto. Dicho acuerdo ponía de manifiesto las cinco zonas en las que España aceptaba la responsabilidad de ejercer el protectorado en el norte de Marruecos, zonas que en total reunían 65 cabilas.

El Alto Comisario español designado por el Sultán, el General José María Vega, emprendió una serie de operaciones con el objetivo de someter a las cabilas rebeldes a la autoridad de un Sultán al que no reconocían. Para ello quiso contar con la colaboración del Servicio de Aeronáutica Militar que acababa de ser creado y estudiar la posibilidad de emplear aeroplanos para el apoyo de las fuerzas terrestres. El uso de aerostatos era una realidad desde el 28 de julio de 1909 en que fue enviada una Unidad de globos a Melilla, dando un magnífico resultado en el apoyo de las operaciones terrestres.



24.1. Orla de los pilotos enviados a Marruecos 477



24.2. Los pilotos militares antes de subir al tren con destino a Algeciras para prestar servicio en la guerra de Marruecos 478

El Ministro de Guerra de España ordenó la organización de una Escuadrilla de aeroplanos el 18 de octubre de 1913 enviando un telegrama a Cuatro Vientos: «*Con objeto de marchar a África, si lo pide el General en Jefe, ordene que se prepare con urgencia una Escuadrilla y su parque móvil de reserva. Avise cuando esté preparada la operación*».

Solo dos días después, el Capitán Kindelán (Jefe de la Escuadrilla) informaba de que todo estaba dispuesto.

La Escuadrilla estaba compuesta de 6 aeroplanos: 2 biplanos *Lohner* pilotados por Alfonso de Orleans y Eduardo Barrón; 2 *Maurice Farman* pilotados por Alfonso Bayo y Julio Ríos; y 2 *Nieuport* pilotados por Carlos Alonso y Genaro Olivie.

Los aeroplanos reserva serían: 2 *Lohner*, 2 *Maurice Farman* y un *Nieuport*.

Los pilotos reserva fueron Antonio Espín, Luis Moreno y Carlos Cortijo.

Como observadores viajaron Victoriano Castrodeza, Carlos Cifuentes, Manuel Barreiro, Manuel Ruiz de Arcante, Manuel O'Felan y Mateo Sagasta.

El Maestro de Taller fue Alejandro Tiana.



24.3. Los camiones de la Escuadrilla de aeroplanos al pasar frente al Palacio ⁴⁷⁹



24.4. Los camiones transportaban soldados y material para Marruecos ⁴⁸⁰



24.5. El público expectante ante el paso de los camiones de la Escuadrilla ⁴⁸¹



24.6. Aspecto del campamento a la llegada de la Escuadrilla expedicionaria ⁴⁸²

Además se desplazarían 65 soldados y Cabos, 2 Sargentos y el fotógrafo Leopoldo Alonso, único personal no militar.

A primera hora del día 22 de Octubre de 1913 emprendió la marcha el convoy compuesto por un automóvil, 2 camiones taller, 4 autocamiones con sus correspondientes remolques y 20 plataformas para llevar los aeroplanos, 3 barracones Bessoneau y 8 tiendas. A las 12 del mediodía la caravana pasó a la altura del Palacio Real, recibiendo el fraternal saludo de la Reina desde un balcón, y prosiguió hasta la estación de ferrocarril de Atocha, donde el Coronel Vives se unió a la expedición.

La comitiva fue despedida en la estación por los Reyes y un amplia representación de la nobleza, militares y ciudadanos, saliendo el tren al anochecer para Algeciras. La comitiva llegó el día 23 y una vez allí subieron en el buque *Almirante Lobo*, desembarcando en Ceuta dos días después.

Los primeros elementos llegaron a Tetuán el día 28 bajo un intenso aguacero estableciéndose en el campamento de Adir, lugar designado por el Coronel Vives en agosto cuando estuvo comisionado para localizar el mejor emplazamiento para el aeródromo. Era un terreno llano a pocos kilómetros de Tetuán, en la orilla izquierda del río Martín.



24.7. La Escuadrilla de aviación en el campamento ⁴⁸³

El 29, fuerzas de Ingenieros auxiliadas por otras de los Regimientos del Rey y de León comenzaron a fortificar el campo, llegando el resto de material el 1 de noviembre.

La tarde del domingo día 2 de noviembre se realizó el primer vuelo de la aviación militar española sobre Marruecos. A las 17:09, Carlos Alonso con el Alférez de Navío Mateo Sagasta de Observador, voló durante 8 minutos con el *Nieuport N.5*.

El día siguiente por la mañana se elevaron de nuevo Alonso con Sagasta y también Olivie con Arcante. Después de estos vuelos de prueba se elevaron Alfredo Kindelán y el Coronel Vives que volaron sobre Tetuán, Monte Dersa y las cabilas de Beni-Osmart. Después los aviadores continuaron hasta el mar y volaron algún tiempo sobre el agua, regresando al aeródromo sin novedad. Durante los vuelos se estudiaron las capas atmosféricas, las corrientes de aire, y los remolinos que se producían entre las montañas.



24.8. Los cobertizos de los aeroplanos en Marruecos ⁴⁸⁴

Los pilotos maniobraron con mucha habilidad y se tomaron importantes fotografías al pasar sobre las cabilas, con las que posteriormente se dibujarían croquis de las posiciones que ocupaban. Los moros que estaban en la orilla opuesta del río tirotearon a los aviadores, pero no hubo que lamentar incidente alguno. La altura de vuelo, superior a los 1.000 metros de altura impidió que tanto los aeroplanos como los pilotos resultasen dañados.



24.9. Campamento de Adir visto desde un aeroplano ⁴⁸⁵



24.10. El Infante trabajando en el campamento ⁴⁸⁶



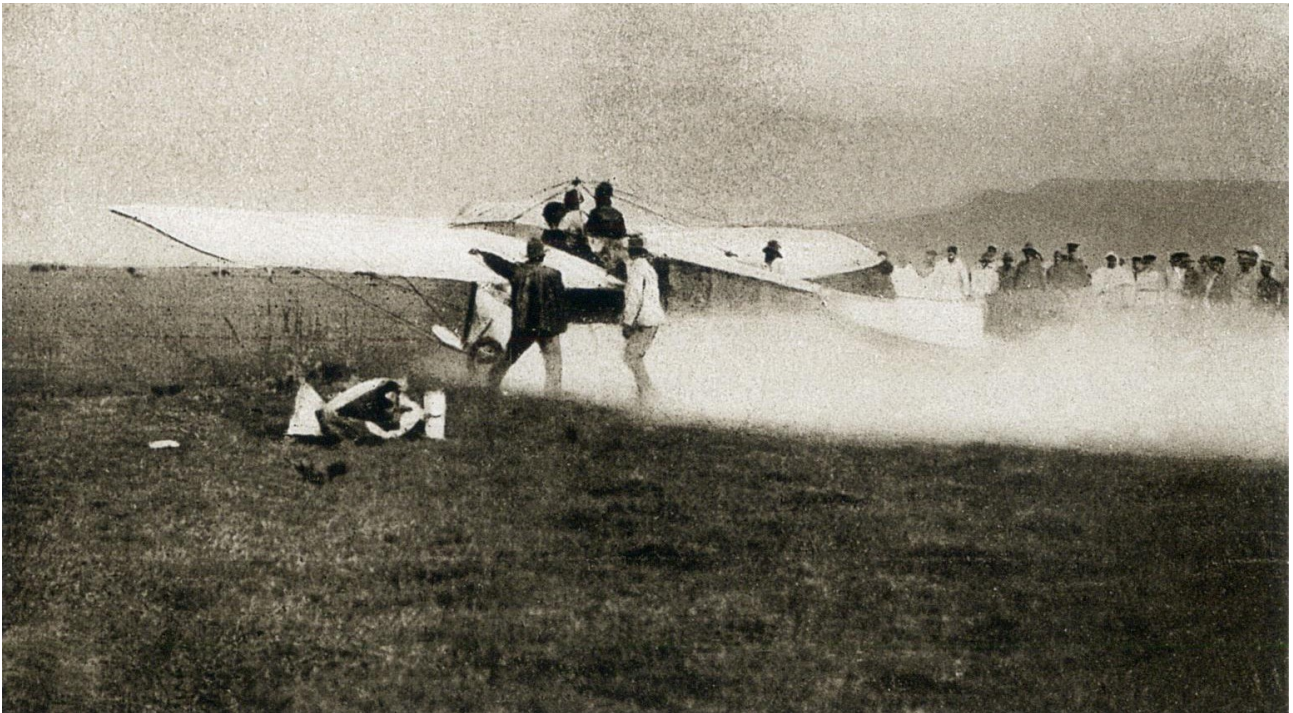
24.11. Momento de ir a emprender el vuelo el primer aeroplano en Marruecos ⁴⁸⁷

A las cuatro de la tarde se realizaron distintos vuelos, asistiendo al aeródromo que posteriormente sería denominado como Sania Ramel, el Jalifa, el Gran Visir, los Ministros, un sequito de moros notables, los Generales Marina, Aguilera, Primo de Rivera con sus Cuarteles Generales y muchos europeos y moros.

El Infante Alfonso de Orleans, valiéndose del intérprete Sr. Cerdeira, explicó al Jalifa el funcionamiento de los aparatos. Seguidamente, Vives y Kindelán le acompañaron en su visita a los cobertizos y los Tenientes Olivie y Alonso se elevaron con sendos pasajeros volando a 15 metros sobre el campo de vuelo.



24.12. Uno de los primeros vuelos de la Aviación Militar española en Marruecos ⁴⁸⁸



24.13. Carlos Alonso al salir para efectuar el primer vuelo presenciado por el Jalifa, el Infante Alfonso de Orleans, el General Marina y demás Generales Invitados ⁴⁸⁹



24.14. Un monoplano en vuelo. En tierra se aprecia un Lohner a la izquierda ⁴⁹⁰



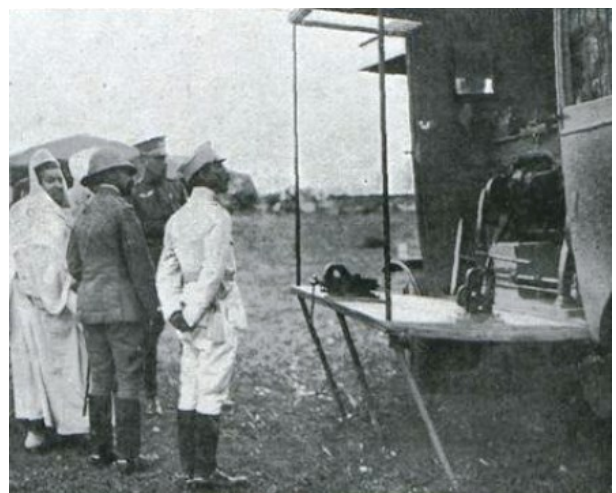
24.15. Observando las evoluciones de un aeroplano ⁴⁹¹

El Jalifa del Visir no ocultaba su asombro exclamando en repetidas ocasiones «¡Ayuba! ¡Ayuba!», que significa maravilloso, extraordinario. En cuanto aterrizaron mostró deseos de subir, y el General Marina tuvo que afirmarle rotundamente que no era práctica habitual entre soberanos volar en aeroplano. No obstante, al Gran Visir, que también deseaba volar, se le prometió que subiría muy pronto.

Regresados todos a Tetuán a las cinco de la tarde, llegaba el Jalifa muy satisfecho de su visita al aeródromo. Los indígenas no salían de su asombro al ver a aquellos pájaros metálicos volar sobre sus cabezas, contemplando el vuelo de los aeroplanos embobados. Los moros que habían presenciado el espectáculo de cerca salieron corriendo y llenos de pánico al ver funcionar la hélice del motor y que el aparato avanzaba.



24.16. El General Marina saludando al Jalifa ⁴⁹²



24.17. El Jalifa visitando un camión-taller ⁴⁹³

Curiosamente denominaban a los aeroplanos militares “cigarrones farrucos” en su pintoresca jerga.

Esos primeros días se dedicaron a la puesta a punto del material, vuelos de prueba, incursiones para conocer el terreno enemigo, ensayos de tácticas, prueba de los nuevos visores para el lanzamiento de bombas y algún vuelo ordenado por el Jefe de la Escuadrilla para realizar croquis del terreno y distintos servicios de exploración.



24.18. Los moros observando los aeroplanos en el aeródromo ⁴⁹⁴

Los pilotos realizaron vuelos diariamente, distinguiéndose entre ellos el Infante Alfonso, quien en una de sus excursiones aéreas, y a consecuencia de una avería del aparato *Lohner* que pilotaba, se vio en peligro de caer en pleno campo enemigo, pudiendo salvarse gracias a su serenidad y a sus amplios conocimientos de aviación.

La tranquilidad con la que se desarrollaban las primeras operaciones se vio truncada al producirse el bautismo de sangre resultando heridos dos miembros de la Escuadrilla el día 19 de noviembre. El Teniente Ríos y el Capitán Manuel Barreiro fueron alcanzados por fuego enemigo al sobrevolar a baja altura el monte Cónico.

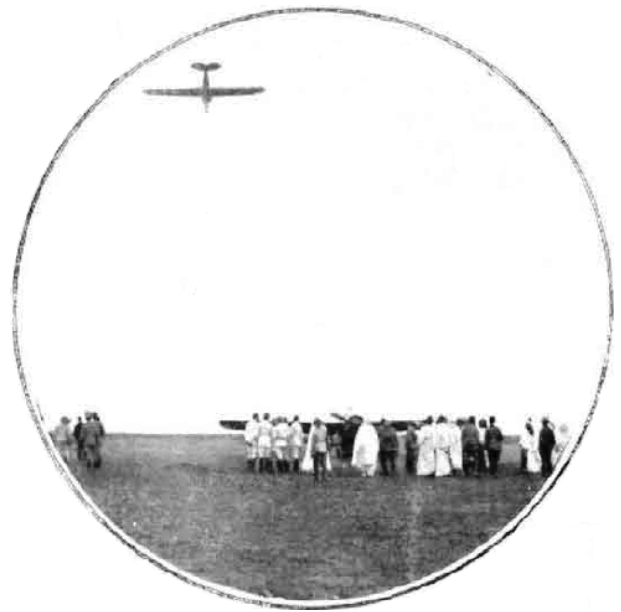


24.19. El General Marina y el Jalifa presenciando los vuelos de los aviadores militares ⁴⁹⁵

Cumpliendo ordenes de Alfredo Kindelán, salieron a reconocer las inmediaciones del monte Cónico y las posiciones que rodeaban Lausien, fijándose especialmente en los trabajos de fortificación que pudiera haber y en los grupos de enemigos que se divisasen. Partieron a las cuatro de la tarde a bordo de uno de los *Maurice Farman* con la intención de volar a una altura de entre 800 y 1.300 metros.

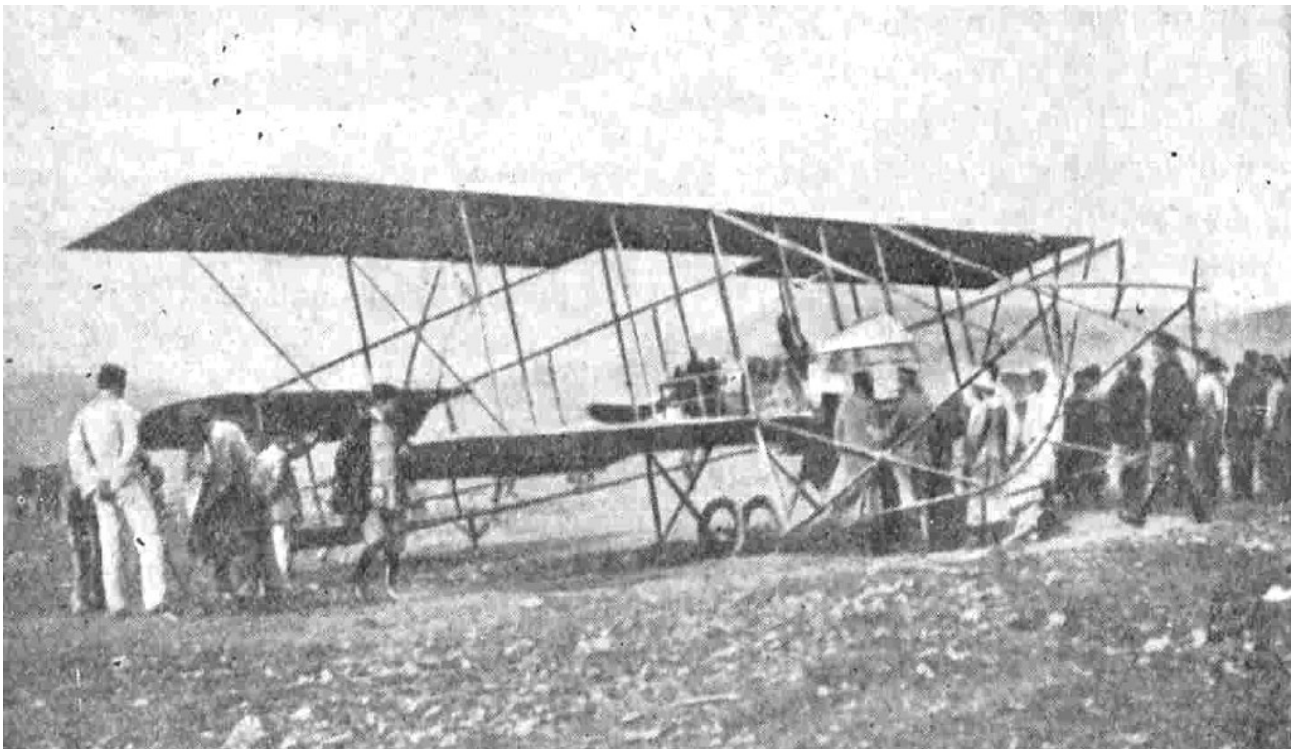
Estando ya de regreso, en su afán de cumplir lo mejor posible su misión, fueron alcanzados por balas de fusil cuando volaban a baja altura, sufriendo simultáneamente dos heridas graves el piloto y una el Observador. Ríos, a pesar de sus heridas, una de ellas tremendamente dolorosa, consiguió maniobrar con gran audacia para evitar caer sobre campo enemigo, tomando tierra junto al Campamento General.

Antes de finalizar el año 1913, otro hito fue logrado el 17 de diciembre cuando Eduardo Barrón y Carlos Cifuentes de Observador consiguieron realizar el primer bombardeo operativo de la Aviación Militar Española.

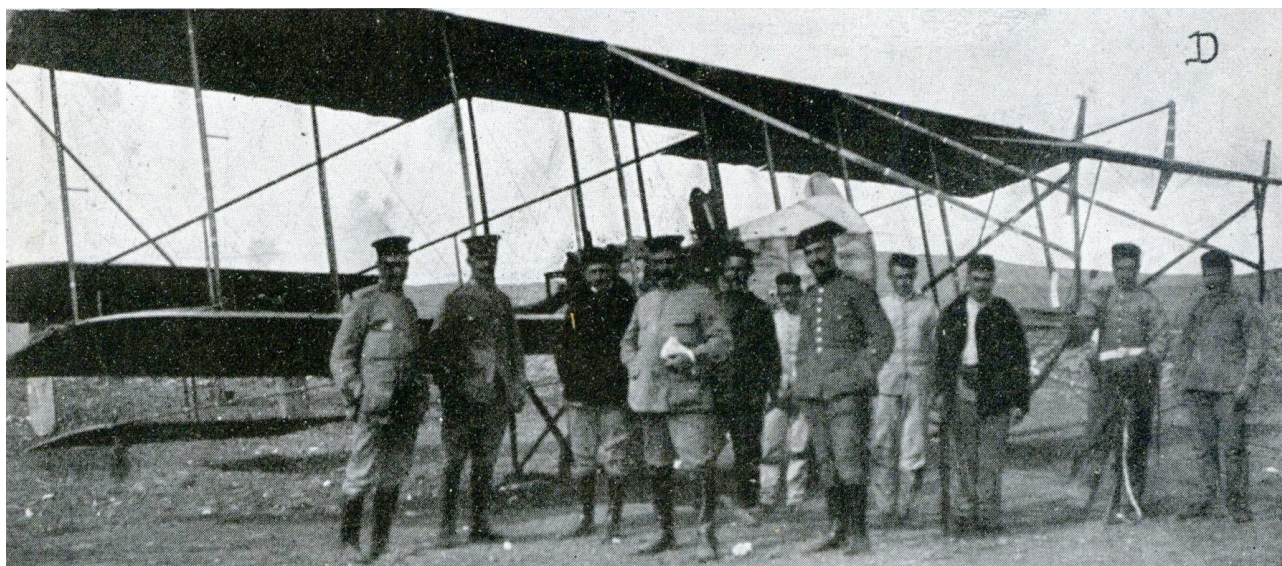


24.20. Un aviador disponiéndose a aterrizar ⁴⁹⁶

Ambos habían volado sobre zona enemiga con un *Lohner Pfeilflieger* los días 14, 15 y 17 de diciembre, lanzando ese último día cuatro bombas de marca *Carbonit* importadas de Alemania sobre el poblado de Ben-Karrik.



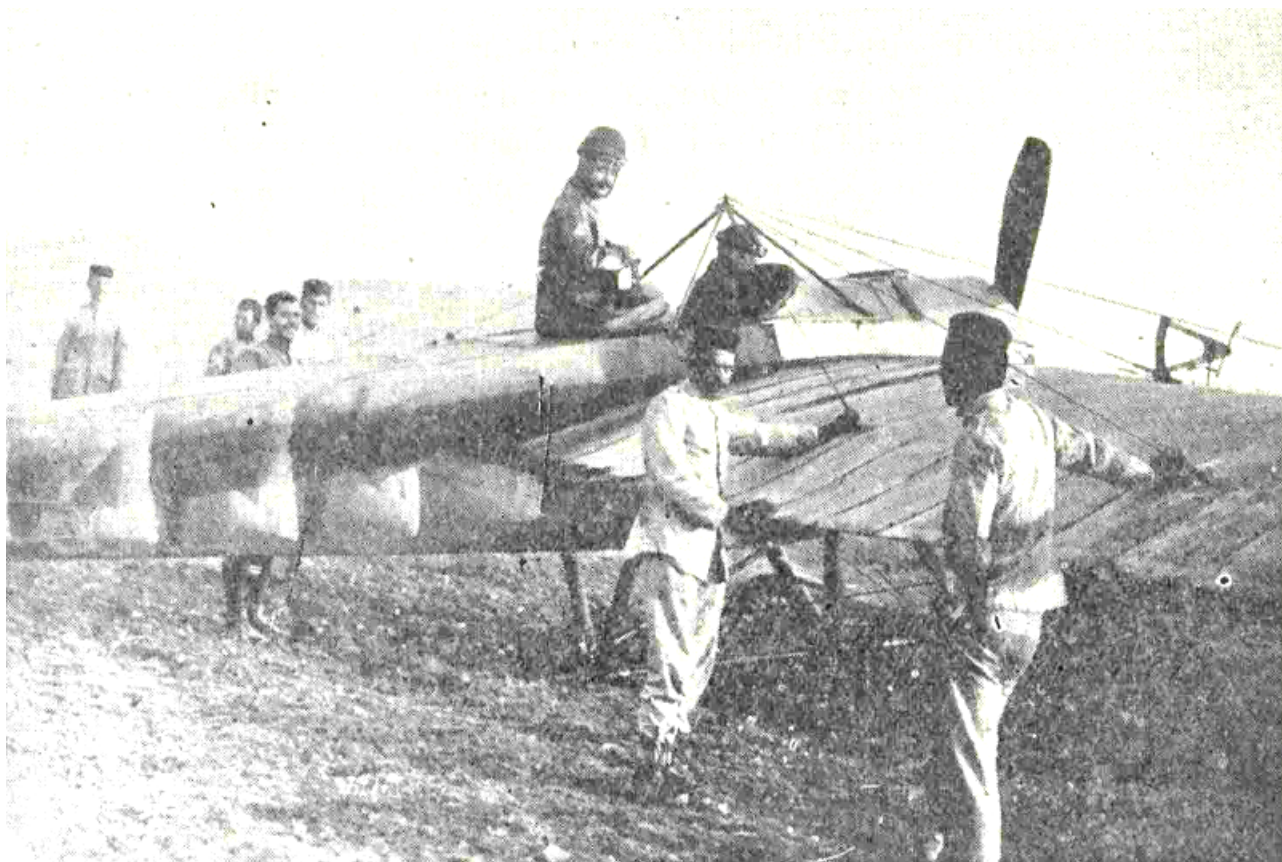
24.21. Miembros de la Escuadrilla inspeccionando los posibles daños del biplano de Ríos y Barreiro ⁴⁹⁷



24.22. El aeroplano hostilizado por los moros inmediatamente después de haber aterrizado ⁴⁹⁸

El lanzamiento se había efectuado utilizando bombas especialmente diseñadas para aviación, usando unos rudimentarios visores de puntería, comenzando de esta forma una nueva manera de luchar contra el enemigo.

Finalizó el año con las únicas bajas, no mortales de Julio Ríos y Manuel Barreiro, y la del Teniente Espín, que contrajo la enfermedad del tifus falleciendo el 28 de diciembre en suelo africano.



24.23. Aparato dispuesto para realizar un servicio de bombardeo en Tetuán ⁴⁹⁹

TECNOLOGÍA

LA ARTILLERÍA DEL AIRE

El uso del aeroplano en la guerra planteó una nueva forma de lucha en la que los ejércitos necesitaban medios capaces de derribar los aparatos del bando contrario, tanto desde tierra como desde el aire.

En 1913 se comenzaban a experimentar distintas armas capaces de lanzar proyectiles a gran distancia y con la mejor precisión. La velocidad y la altura a la que volaban los aeroplanos de guerra hacía imposible, para los fusiles convencionales, acertar en el blanco salvo que volasen a baja cota.

El inventor de la ametralladora Lewis, el Coronel americano Isaak Newton Lewis, al no conseguir venderla al Ejército de los Estados Unidos la comenzó a fabricar en Bélgica.

El arma estaba compuesta por 62 piezas y debido a su ligereza (menos de 12 kilogramos) se hizo pronto muy popular para ser montada en aeroplanos, sobre todo porque el enfriamiento producido por la velocidad del aire, hacía innecesario el tubo enfriador, aligerando aún más el peso del arma.



24.24. El pequeño fusil automático Lewis de tiro rápido fue pronto empleado a bordo de aeroplanos debido a su ligereza ⁵⁰⁰



24.25. Uso de la ametralladora ⁵⁰¹



24.26. Prácticas con ametralladora Lewis para disparar contra aeroplanos ⁵⁰²

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

- | | | | | | |
|----------|--|-----|--|----------|--|
| 461, 462 | Internet | 478 | Revista <i>La Actualidad</i> | 491 | Internet |
| 463 | Revista <i>Heraldo Deportivo</i> | 479 | Revista <i>Tele-Radio</i> | 492 | Revista <i>Mundo Gráfico</i> |
| 464 | Internet | 480 | Revista <i>La Actualidad</i> | 493 | Revista <i>La Hormiga de Oro</i> |
| 465, 466 | Revista <i>El Financiero</i> | 481 | Revista <i>Tele-Radio</i> | 494 | Revista <i>Tele-Radio</i> |
| 467, 468 | Internet | 482 | Revista <i>La Hormiga de Oro</i> | 495, 496 | Revista <i>La Ilustración Artística</i> |
| 469 | Periódico <i>ABC</i> | 483 | Revista <i>Mundo Gráfico</i> | 497 | <i>Historia de la Aeronáutica Española. José Gomá Orduña</i> |
| 470 | Revista <i>Tele-Radio</i> | 484 | Revista <i>Tele-Radio</i> | 498 | Revista <i>La Actualidad</i> |
| 471 | <i>Los Primeros vuelos y aeródromos. Antonio G-Betes</i> | 485 | Revista <i>Aeroplano</i> | 499 | <i>Historia de la Aeronáutica Española. José Gomá Orduña</i> |
| 472 | Internet | 486 | Internet | 500, 501 | Revista <i>Las Ocurrencias</i> |
| 473 | Revista <i>La Unión Ilustrada</i> | 487 | Revista <i>La Ilustración Artística</i> | 502 | Revista <i>Mundo Gráfico</i> |
| 474 | Revista <i>Mundo Gráfico</i> | 488 | Revista <i>Tele-Radio</i> | | |
| 475, 476 | Revista <i>La Unión Ilustrada</i> | 489 | <i>Los Primeros vuelos y aeródromos. Antonio G-Betes</i> | | |
| 477 | Periódico <i>El Heraldo de Madrid</i> | 490 | Revista <i>Aeroplano</i> | | |

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

48

PIONEROS

de la Aviación Española

Cuadernos de Historia Aeronáutica

Distribución digital no venal: Círculo Aeronáutico JESÚS FDEZ. DURO



dlb

EMILIO JIMÉNEZ-MILLAS CANO
MANUEL BARREIRO ÁLVAREZ