

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 :

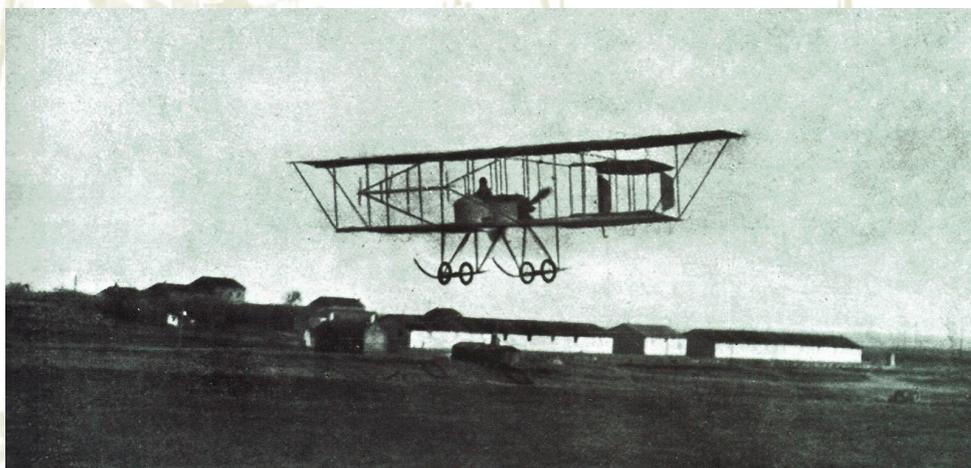
- Primer raid Madrid-Ciudad Real
- Record de España de altura con pasajero
- Vencedor de la Copa De Dion-Bouton
- Copa Delgado de Brackenbury
- Primer piloto de aeroplanos perteneciente a la Guardia Civil

Las efímeras vidas de dos **PIONEROS DE LA AVIACIÓN ESPAÑOLA** llegan a estas páginas de la historia de la aviación.

Dos pilotos militares que encontraron prematuramente la muerte en sendos accidentes, frenando la prometedor carrera de unos arriesgados jóvenes comprometidos

con la novísima aviación militar española.

El primero cayó desafortunadamente en la guerra de Marruecos, y el segundo apenas pudo disfrutar de su licencia de vuelo unos pocos meses antes de perder la vida en un lamentable accidente. **dlb**



Máximo Ramos en el vuelo anterior al de su fatal accidente. Fuente: Revista Blanco y Negro

E N T R E G A N º 4 9

C O N T E N I D O :

Antonio Zubia Casas 241

Máximo Ramos Martínez 254

El joven **Antonio Zubia Casas**, un prometedo muchacho amante de la aviación, encontró la muerte en el campo de batalla. Antes había logrado el record de España de altura con pasajero y también había conseguido una gran actuación en el raid Madrid-Sevilla, pero la mala fortuna hizo que el habilísimo piloto falleciera en un vuelo rutinario en Marruecos.

Otro compañero suyo, **Máximo Ramos Martínez**, apenas pudo disfrutar de su licencia de piloto pues falleció en accidente tres meses después, mientras practicaba en Cuatro Vientos. Fue el primer piloto del cuerpo de la Guardia Civil, y pese a dominar el manejo de su biplano, sus temerarias maniobras le llevaron a cometer un terrible error que le costó la vida.

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.

**Fotografía de portada: Antonio Zubia despidiéndose desde su aeroplano antes de partir. Fuente: Revista Vida Manchega*

27. ANTONIO ZUBIA CASAS

Perteneciente a una familia de arraigada tradición militar, Antonio Zubia Casas nació en La Habana (Cuba) el 24 de septiembre de 1890.

Juan Zubia Bassecourt, director de la Guardia Civil entre 1919 y 1925, y que alcanzó el grado de Teniente General, se casó con Amparo Casas Núñez, con la que tuvo 7 hijos. Al menos dos de ellos, Juan y Antonio, ingresaron en el Ejército, ambos en Infantería, haciéndolo éste último el 31 de agosto de 1905. El 13 de julio de 1908 fue promovido al empleo de 2º Teniente de Infantería y destinado al Regimiento de Línea Gravelinas nº 41 localizado en Badajoz.



27.2. Antonio Zubia Casas ⁵⁴⁴



27.1. Antonio Zubia Casas ⁵⁴³

Ascendió a Primer Teniente el 18 de julio de 1910, incorporándose a su nuevo destino en el Regimiento Serrallo nº 69 de Ceuta.

En 1912 le fue concedida la Cruz roja del Mérito Militar por su comportamiento y méritos en la campaña de Melilla. Formó parte de la columna expedicionaria, mandada por su padre, como Teniente al mando del tren regimental que a finales de diciembre de 1911 partió a Melilla. También participó su hermano Juan mandando el grupo de ametralladoras.



27.3. Juan Zubia Bassencourt ⁵⁴⁵

Posteriormente fue destinado al Regimiento África nº 68, pero atraído por la aeronáutica solicitó la realización de prácticas de aviación a comienzos de 1913. De esta manera se incorporó a Guadalajara el 1 de abril como miembro de la 4ª Promoción.

Las prácticas realizadas en la ciudad manchega, y posteriormente en Cuatro Vientos, a cargo del Servicio de Aerostación, pretendían acostumbrar a los oficiales a permanecer en el aire y reconocer y hacer croquis del terreno desde un globo. Destaca, de las ascensiones realizadas por Zubia, la que tuvo lugar el 21 de abril con el globo *Neptuno* al salir desde Madrid con el Teniente Coronel García del Campo a los mandos y dos compañeros más, y recorrer 166 kilómetros para tomar tierra en la provincia de Zaragoza.

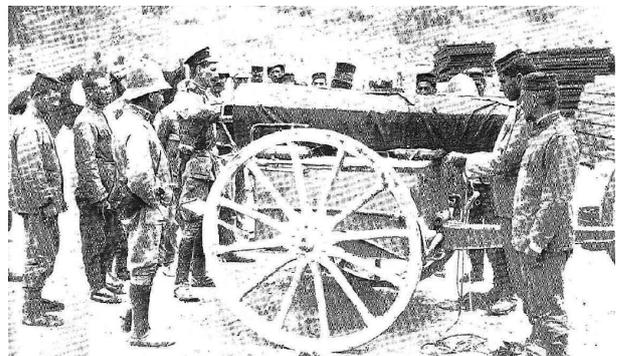
Apenas estaba tomando contacto con sus primeros vuelos cuando recibió la triste noticia del fallecimiento de su hermano Juan en acto de servicio el 11 de julio.



27.5. Su hermano Juan Zubia Casas ⁵⁴⁷



27.4. El General Zubia despidiendo el duelo de Juan ⁵⁴⁶



27.6. Los restos de Zubia transportados al cementerio ⁵⁴⁸

Finalizada la instrucción, Antonio Zubia realizó las pruebas finales para la obtención de la licencia a bordo de un biplano *Bristol* de 80HP en Cuatro Vientos el 16 de octubre de 1913, al igual que su compañero Barreiro que obtuvo la *brevet* de vuelo ese mismo día. Zubia se convirtió de esta manera en el piloto de aeroplanos número 48 del Real Aero-Club de España.

El piloto continuó su formación en el aeródromo de Carabanchel y el 26 de enero de 1914 tuvo la desgracia de presenciar el mortal vuelo del Teniente de la Guardia Civil Máximo Ramos. Pérez Núñez, Zubia y Ramos habían salido a volar a primera hora, pero debido a una avería en su *Farman* Zubia se vio obligado a aterrizar. Una hora después se encontraba éste en tierra observando las evoluciones de Ramos y de Pérez Núñez, que habían vuelto a elevarse, cuando el biplano del desafortunado Ramos impactó contra el suelo.

Pérez Núñez aterrizó inmediatamente para auxiliar al desdichado piloto, y como era médico intentó reanimarlo cuando fue sacado de entre los restos del aparato, pero nada se pudo hacer por su vida. El Teniente Zubia fue comisionado para la desagradable labor de comunicar a la familia la noticia, y como compañero de promoción, fue uno de los integrantes del cortejo fúnebre trasladando a hombros el féretro del finado.

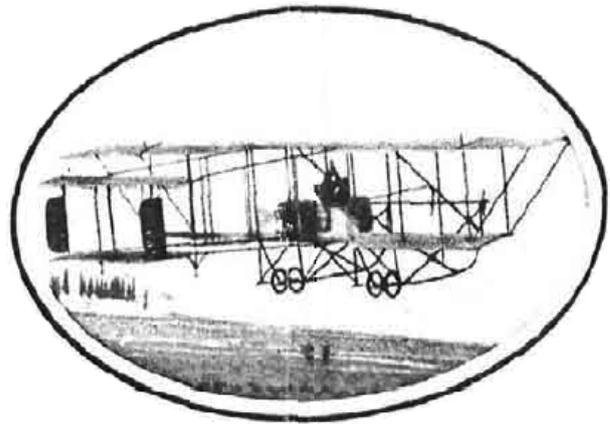
Pasado el mal trago, Zubia continuó, al igual que el resto de sus compañeros, volando casi inmediatamente. Así, el primer domingo de febrero de 1914 realizó un vuelo acompañado de José Valencia como observador, alcanzando Toledo en un biplano *Farman*. Junto a ellos volaba, en otro de iguales características, Roberto White con Felipe Matanzas que aterrizando en el Polígono de la ciudad manchega, alcanzó a tres espectadores. Zubia pudo regresar sin contratiempos.



27.7. El alcalde Sr. García Serrano al despedirse del piloto Zubia ⁵⁴⁹

El primer día de marzo, Zubia, que voló con el Teniente Matanza en un *Farman*, completó el *raid* Madrid-Ciudad Real. Con ambos Tenientes viajaron en un monoplano *Nieuport* los Capitanes Pérez Núñez y Aparici, alcanzando el campo sin ningún contratiempo. La prensa de la época elogiaba la proeza de los aviadores, describiendo la actitud del joven piloto: «*Sólo en Zubia, en este inquieto muchacho, hallo con la impaciencia y el deseo de volar pronto, la rebeldía de temperamento nervioso en lucha contra esta apática cala característica manchega*».

La llegada de los valientes y jóvenes aviadores militares, produjo una inmensa alegría en todo el vecindario y fue motivo para demostrar Ciudad Real entero el amor que tenía al Ejército y lo entusiasta que era por cuantos adelantos proporcionaba la ciencia en aquellos primeros años de la aviación española.



27.8. Momento de levantar el vuelo el biplano de Zubia ⁵⁵⁰

Ese mismo día por la tarde Antonio Zubia deleitó a la población con un magnífico vuelo sobre la capital a una altura de 400 metros en un viaje que le llevó 25 minutos. Los aviadores y sus acompañantes fueron obsequiados por las autoridades y por los Centros de Recreo.



27.9. Preparativos para la salida del biplano de Zubia hacia Madrid ⁵⁵¹

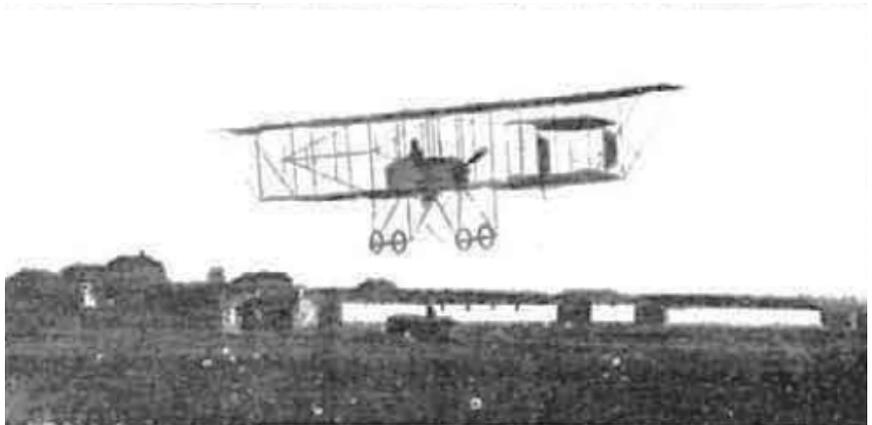
Al día siguiente partieron hacia Madrid ante la presencia de numeroso público que aclamó a los pilotos. Zubia evolucionó sobre la capital y puso rumbo a Cuatro Vientos. Al salir Núñez, se rompió un tensor que enganchándose en la hélice hizo caer el aeroplano desde dos metros de altura sin consecuencias para los pilotos, aunque el aeroplano hubo de ser reparado.



27.10. Fotografía tomada por Matanza al aterrizar en Ciudad Real ⁵⁵²

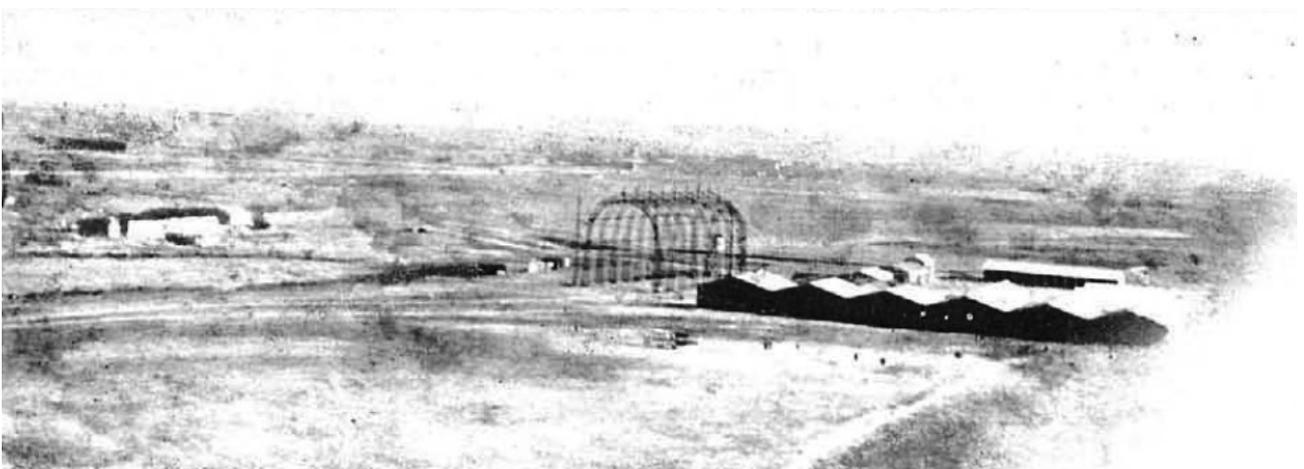
Este viaje le sirvió a Zubia para la obtención del título de piloto militar de 1ª categoría el 3 de marzo de 1914.

Apenas un mes después acompañó a Martínez de Baños y a Pérez Núñez en el *raid* que los tres intrépidos pilotos protagonizaron a Zaragoza (ver página 151 Volumen 2 y página 55 Volumen 3). A su regreso a la capital, Zubia y su acompañante se vieron obligados a tomar tierra en el pueblo llamado Esteras de Medinaceli (Soria) debido a un fortísimo vendaval y por haber sido muy fatigoso el viaje a Zaragoza. Almorzaron y reemprendieron el vuelo a la 3 de la tarde.



27.11. El Teniente Zubia tomando tierra en Cuatro Vientos ⁵⁵³

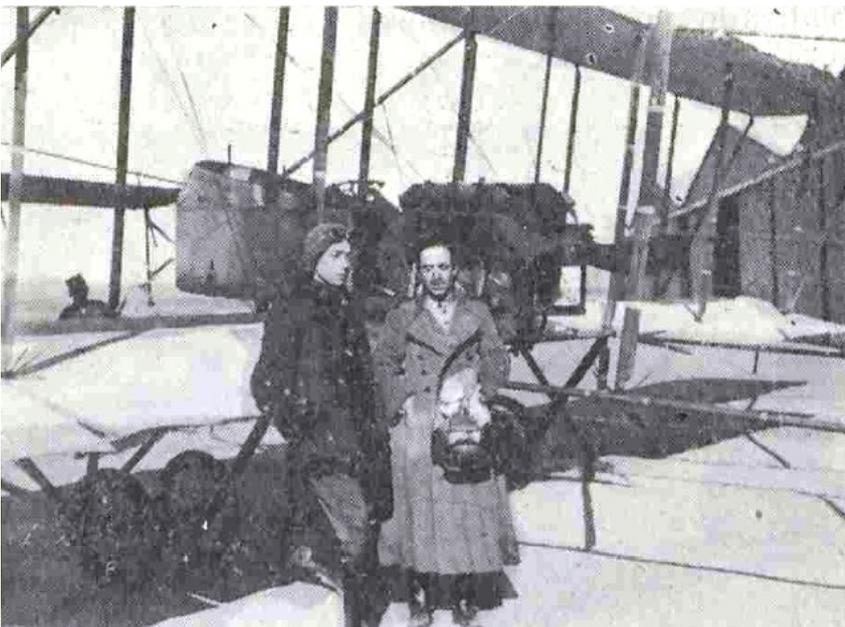
Más de 4.000 espectadores les despidieron con aclamaciones de entusiasmo, pero cuando el aparato se encontraba a 300 metros de altura un violento huracán hizo inclinar el aeroplano. El público irrumpió en gritos de terror.



27.12. Fotografía de Cuatro Vientos tomada en vuelo por Matanza ⁵⁵⁴

Zubia, con pasmosa tranquilidad dominó la situación planeando hacia tierra y descendiendo vertiginosamente sobre el río Jalón. Así pudo el piloto sobreponerse y virar en redondo para volver al lugar de partida, pero un fuerte remolino obligó al aeroplano a dar una vuelta de campana. El aparato cayó a plomo y el vecindario corrió a auxiliar a los pilotos que fueron extraídos de debajo de los restos del biplano. Fue un verdadero milagro que no cayese sobre la multitud, aunque sí que aplastó varias ovejas en la caída pues lo hizo sobre un rebaño que pastoreaban dos vecinos. Tardaron un buen rato en volver en sí. El propio Kindelán que viajó al lugar del accidente, al ver el amasijo de hierros, telas y madera al que había sido resumido el biplano dijo a los pilotos: *«Habéis vuelto a nacer. Jamás he visto caída tan horrible ni salvación más milagrosa»*.

Según el primer parte médico, a Zubia se le observó una distensión ligamentosa de la articulación del pie izquierdo, aunque al tenerlo muy hinchado no se supo hasta días después la gravedad de la lesión. Al hacersele una radiografía se observó la rotura de peroné y maléolo del pie izquierdo, por lo que estuvo de baja hasta julio de ese año.



27.14. Zubia y Macorra posando junto al biplano con el que lograron el record ⁵⁵⁶



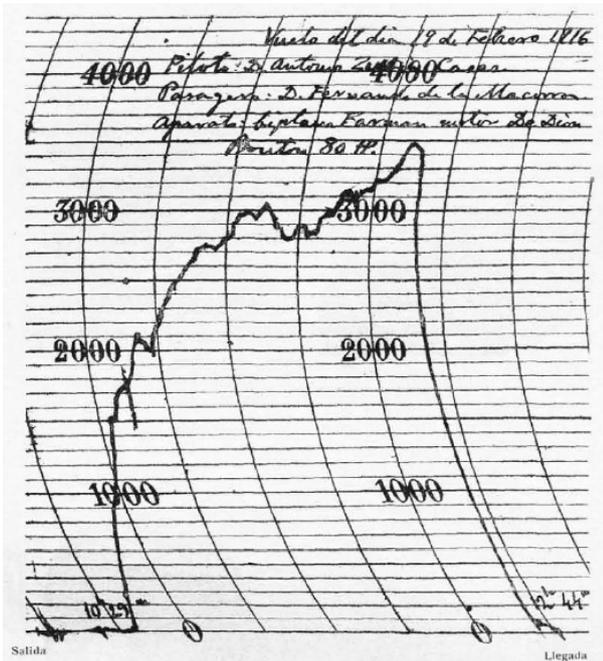
27.13. Dibujo de Antonio Zubia por Gárate ⁵⁵⁵

El día 23 de ese mes, restablecido ya de su accidente, voló en Cuatro Vientos ante la atenta mirada del Jefe del Gobierno Sr. Eduardo Dato, siendo felicitado efusivamente por el político.

Fue destinado al aeródromo de Arcila debiéndose incorporar el 20 de agosto, pero no llegó a viajar, pues pasó a prestar servicio como ayudante de profesor de vuelo en Cuatro Vientos.

En septiembre le fue concedida la Cruz roja del Mérito Militar pensionada por especiales méritos contraídos en el Servicio de Aviación.

Entrado 1915, Zubia ascendió a Capitán con antigüedad de 16 de marzo y fue destinado al Batallón de 2ª Reserva de Tortosa 73, aunque continuó en comisión al Servicio de Aeronáutica.



27.15. Gráfico obtenido por el barómetro registrador 557

Enviado a la campaña de Marruecos en mayo, prestó servicio en Tetuán hasta comienzos de 1916. Al poco de llegar a la península, el intrépido piloto logró el *record* de España de altura con pasajero.

El 19 de febrero de 1916, con Fernando de la Macorra, alcanzó los 4.170 metros de altura sobre el nivel del mar, constituyendo un gran éxito y posicionándose de forma destacada para la obtención de la Copa De Dion-Bouton de 1916. No conforme con cumplir al pie de la letra el precepto reglamentario, el comisario del Real Aero-Club de España, el Capitán Emilio Herrera, que intervino como comisario responsable de la prueba, envió al Observatorio Meteorológico del Retiro el barómetro registrador que sirvió para la ascensión, certificándose en dicho centro el perfecto funcionamiento del aparato.



27.16. Zubia con Fernando de la Macorra a punto de partir para lograr el record de altura 558

EVENTOS

LA COPA DE DION-BOUTON

El Reglamento para la obtención de la Copa De Dion-Bouton era el siguiente:

«Artículo 1º. La S.A. De Dion-Bouton hace donación de una Copa para ser disputada entre pilotos de aeroplano, de nacionalidad española del R.A.C.E.

Artículo 2º. Los aeroplanos sobre que puede disputarse esta Copa, deberán estar provistos de motor o motores De Dion-Bouton, exclusivamente.

Artículo 3º. La prueba consistirá en un record de altitud sobre el nivel del mar, llevando a bordo un pasajero con 65 kilogramos de peso, como mínimo, completando este peso con lastre a su caso.

Artículo 4º. La Copa se otorgará provisionalmente en la primera reunión de la Comisión deportiva del Aero-Club de cada año, al que tenga el record en las condiciones indicadas anteriormente.

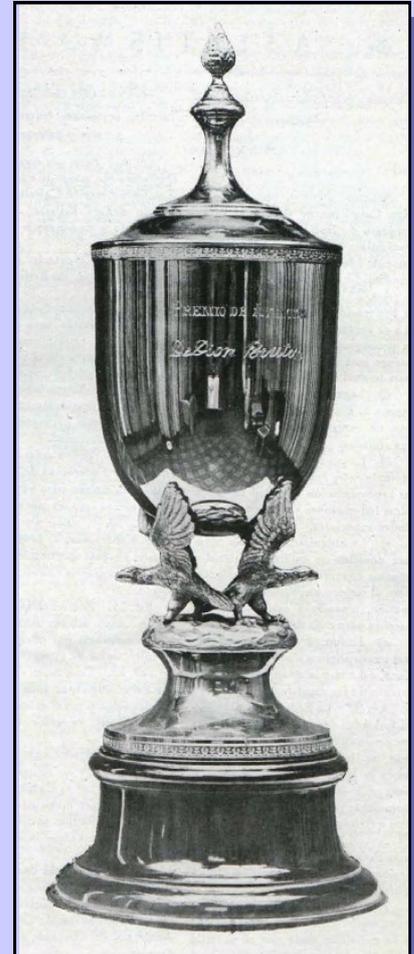
El vencedor recibirá además un cronógrafo donado por la Casa Dion-Bouton.

Artículo 5º. La Copa quedará en posesión del que la gane dos veces, y se grabará en ella los nombres de todos los ganadores anuales.

Artículo 6º. Los documentos justificativos para acreditar las circunstancias que indican los artículos 1º, 2º y 3º de este Reglamento serán, según el de la F.A.I., la hoja del barógrafo, precintado por un Comisario del Aero-Club y un certificado de uno de esos Comisarios.

Artículo 7º. El estado de los records referentes a esta Copa formará parte del que trimestralmente publique la Comisión deportiva del R.A.C.E.

Artículo 8º. Según el art. 196 del Reglamento F.A.I. este record, por ser de altura, no puede ser batido por diferencia menor de 150 m.



27.17. Copa de aviación De Dion-Bouton ⁵⁵⁹

Artículo 9º. La autoridad absoluta para la concesión de esta Copa es el R.A.C.E.»

La Copa del año 1916 fue ganada por el piloto militar Capitán Antonio Zubia Casas al lograr ascender a 3.470 metros de altura (4.170 metros sobre el nivel del mar) acompañado del Observador Militar Capitán Fernando de la Macorra de pasajero en un Maurice Farman equipado con un motor De Dion-Bouton de 80HP.



27.18. Motor De Dion-Bouton 80HP para ser montado en un Maurice Farman ⁵⁶⁰

Al diagrama original del barómetro se adjuntó la siguiente certificación: «Don Emilio Herrera y Linares, Comisario Deportivo del Real Aero-Club de España, Certifica: que el día diez y nueve de febrero del presente año, a las diez y veinte minutos de la mañana, se elevó en el Aeródromo de Cuatro Vientos, el piloto aviador D. Antonio Zubia Casas, en un biplano Maurice Farman, con motor De Dion-Bouton, de ochenta caballos, acompañado de D. Fernando de la Macorra como pasajero, siendo el peso de este último, con el traje e instrumentos que llevaba a bordo, superior a sesenta y cinco kilogramos. Dos horas y quince minutos después de la partida, aterrizaron en el mismo Aeródromo, habiendo alcanzado una altura de tres mil cuatrocientos setenta metros sobre el nivel del Aeródromo, o sean: cuatro mil ciento setenta metros de altitud sobre el nivel del mar, según marcaba el altímetro registrador que llevaban a bordo, y cuya hoja se acompaña».

Cabe recalcar que la hélice que empleó para lograr la gesta fue fabricada en Getafe por Amalio Díaz.



27.19. Fernando de la Macorra ⁵⁶¹



27.20. Foto aérea de la jura de bandera tomada por Fanjul desde el biplano de Zubia ⁵⁶²

A comienzos de abril de 1916 pilotó en el desfile aéreo durante la solemne jura de bandera por los nuevos reclutas celebrada en el campamento de Carabanchel. De Cuatro Vientos salieron, el 6 de abril por la mañana, dos escuadrillas compuestas de 4 *Farman* y 3 *Lohner* y de Getafe dos monoplanos *Deperdussin*. Zubia pilotaría el segundo de los *Lohner* con el Capitán Fanjul de pasajero, el cual tomó espectaculares fotografías aéreas del evento.

El 28 de abril finalizó felizmente un viaje de ida y vuelta a Toledo. El piloto había llegado a las once de la mañana tomando tierra en el polígono de la Vega baja, y emprendió el regreso a última hora de la tarde.

Su incansable actividad le llevó a ser uno de los pilotos que tomaron parte en el viaje aéreo Madrid-Alcázar-Albacete-Los Alcázares, *raid* del que se hizo eco la prensa nacional por lo excepcional de sus características, siendo considerado un ensayo de transporte rápido de aparatos a un punto determinado de concentración. Primero partieron 4 biplanos *Farman* el día 23, y el 27 hacían lo propio 4 biplanos *Lohner*, el segundo de ellos pilotado por Zubia llevando de observador a Martín Prast, pero los aventureros no tuvieron buena fortuna. Pilotando el *Lohner n° 3*, después de girar sobre Albacete, sufrieron un accidente al tomar tierra y chocar contra una obra de albañilería, rompiendo un ala. El aeroplano fue facturado para Madrid al no poderse reparar las averías *in situ*.

Antonio Zubia continuó en Madrid destinado en el aeródromo de Cuatro Vientos como adjunto al profesorado de vuelo.

En la segunda mitad del año 1917 realizó distintas prácticas de apoyo al tiro, con un biplano *Flecha* en Soria y posteriormente en Carabanchel.

Sufrió un accidente de motocicleta, a finales de septiembre, al salir del campamento y chocar contra un carruaje, pero afortunadamente sin consecuencias.

El 12 de noviembre de 1917, durante las prácticas del curso de tiro de artillería efectuadas en Carabanchel, se elevó un biplano tripulado por el Capitán Zubia contra el que dispararon dos ametralladoras con cartuchos de fogeo, montadas en un trípode que permitía variar la puntería. Al evento asistió el Rey Alfonso XIII acompañado del ministro de Guerra. Finalmente, Zubia pasó destinado como piloto al aeródromo de Getafe.

En marzo de 1918, Zubia asistió al banquete celebrado por el Real Aero-Club de España para festejar el traslado a las nuevas instalaciones de Alcalá 16 en Madrid. Zubia era fiel socio de un Aero-Club que había sufrido algunos vaivenes durante su corta existencia, pero gracias a miembros como él lograba subsistir.

El 6 de mayo de ese año, Zubia perdía el *record* de altura en favor del Capitán Fanjul que lograba alcanzar los 4.800 metros con un *Barrón W* con motor *Hispano-Suiza* de 140HP.

A comienzos del siguiente año, el arriesgado aviador intentó llevarse la Copa Delgado donada al Aero-Club por el piloto sevillano Guillermo Delgado de Brackembury. El ganador debía de efectuar el viaje Madrid-Sevilla, o viceversa, en el menor tiempo posible antes del 31 de marzo de 1919.

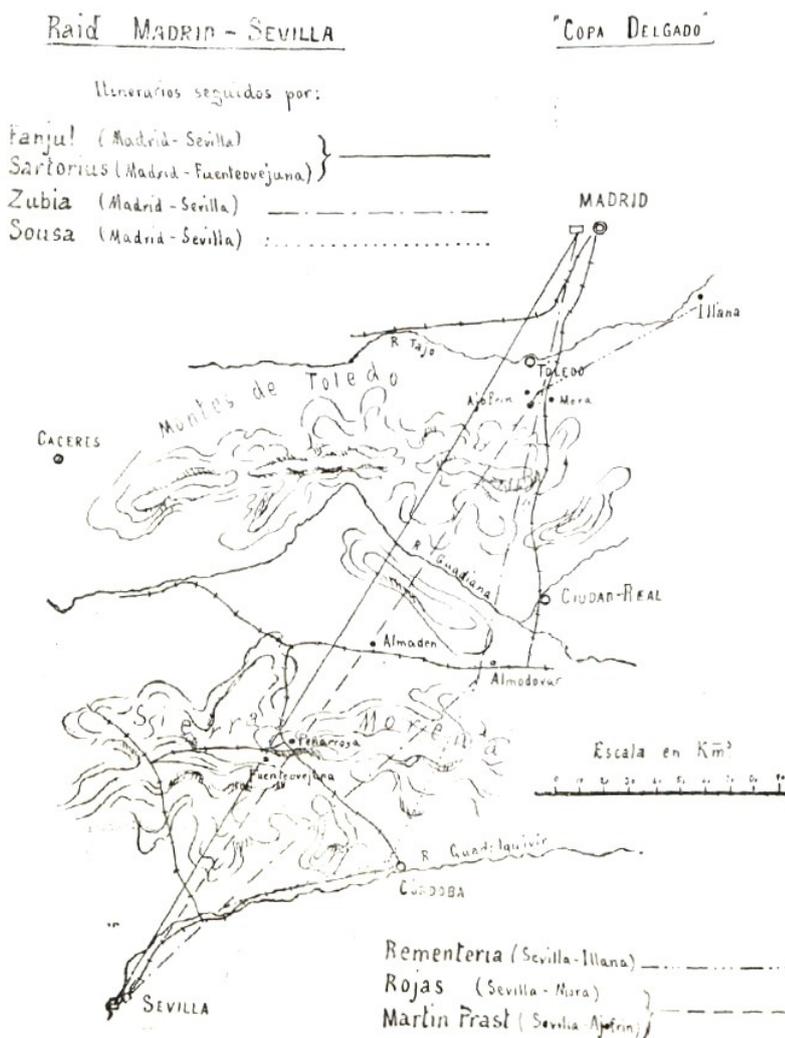


27.21. Antonio Zubia y Luis Delgado ⁵⁶³

Cuatro pilotos intentaron la travesía desde Madrid, Zubia, Sousa, Fanjul y Sartorius; y tres en sentido contrario, Rementería, Rojas y Martín Prats. Los primeros fueron favorecidos por los vientos, logrando mejores marcas.

Antonio Zubia, acompañado por el hermano del donante de la Copa, el también piloto Luis Delgado de Brackembury hizo su viaje por Ciudad Real y sufrió la rotura del radiador de refrigeración del motor una hora antes del término de su viaje, en el que finalmente invirtió dos horas y cuarenta y un minutos. El aeroplano que utilizó en su viaje fue un biplano *Barrón W* equipado con motor *Hispano-Suiza* de 140HP, ambos de construcción totalmente nacional.

Como consecuencia de esta gesta fue el aviador entrevistado por la prensa, y preguntado por su iniciación en la aviación relató: «Hace once años, cuando acababa de cumplir 17, salí de la Academia, y desde Toledo fui a Marruecos, donde permanecí seis años. Hallandome en Ceuta, en 1911, supe un día que acababan de abrir una Escuela de Aviación Civil, completamente particular, y con otros tres oficiales me matriculé y realicé las primeras prácticas. Pero a poco, exigencias del Servicio me obligaron a internarme en Marruecos y hube de abandonarlas. Cuando en 1913 se publicó una convocatoria, pedí venir, y pude conseguirlo. De esta promoción fui el primer piloto superior».



El piloto continuó comentando como había comenzado el viaje Madrid-Sevilla, «El día del santo del Rey, muy tarde, más que de costumbre, yo estaba en la cama. Entró el asistente en mi alcoba y me dijo que hacía muy buen tiempo. Yo pensé: “podía irme a almorzar a Sevilla”. Y acariciando la idea, me vestí, fui a ver al jefe para demandar de él permiso, y cuando lo obtuve fui a Cuatro Vientos para preparar el aparato. Por cierto que salí volando y que hube de aterrizar otra vez en seguida... No sé, porque otra vez volví a elevarme, y ya seguí sin dificultad. A las 12:40 salí de Cuatro Vientos, y 2 horas y 41 minutos después aterrizaba en Sevilla, en el aeródromo de Tablada. Cuando aún me faltaban cerca de 200 km. para Sevilla, bien pasado Ciudad Real, se me reventó el radiador de agua. Temí por un momento no poder seguir... pero quité el encendido, despedí gases y el mismo frío intensísimo que hacía produjo en el motor enfriamiento natural»

27.22. Itinerarios seguidos por los participantes en la Copa Delgado 564

El joven aviador se permitió opinar sobre el porvenir de la aviación: *«Esta misma tarde, hace un instante, acabo de hablar con un aviador francés, recién llegado a España, y me ha enterado de que en su país ya está organizado, pronto a funcionar, el servicio postal aéreo. En Inglaterra hace ya tiempo que funciona con éxito una línea de pasajeros, donde se conducen hasta cuarenta, a impulsos del motor Rolls-Royce.*

Según parece, aquí ya se han constituido Compañías que han solicitado concesiones del Estado. El Servicio Postal es de esperar que se efectúe enseguida. El transporte de pasajeros tardará un poco más, porque ha de ser un poco lenta la tarea de educar a la gente hasta hacerla que se someta a lo que considera un riesgo; pero tampoco será obra de muchos años. Esto en cuanto a la paz, que si se consideran las ventajas que puede reportarnos la guerra...»

Homologado los recorridos por la Comisión aeronáutica del Aero-Club, la Copa Delgado fue finalmente a parar a las manos del Capitán Alfonso Fanjul con el Sr. Aymat de pasajero, que logró efectuar el recorrido en 2 horas y veintiocho minutos. Este piloto llevaba instalado un motor más potente, de 180HP, frente al resto que emplearon propulsores de 140HP. Además Fanjul realizó el vuelo en línea recta, lo que le permitió aventajar en 13 minutos el tiempo que Zubia había logrado el 23 de enero y que finalizó la prueba en segundo lugar.



27.24. El Capitán Zubia en pleno vuelo ⁵⁶⁶



27.23. La Copa Delgado de Brackembury ⁵⁶⁵

La Sociedad del Real Aero-Club de España organizó un banquete en obsequio de todos los aviadores participantes.

En abril de 1919, el Capitán Zubia se incorporó al aeródromo de Tetuán, para prestar servicio como piloto efectuando vuelos de reconocimiento y bombardeo.

Desgraciadamente, el joven y experto piloto no tuvo tiempo de demostrar su maestría pues apenas un mes después de su llegada sufrió un terrible accidente.

El 12 de mayo de 1919, a las 10 de la mañana se elevó un biplano *Flecha* llevando como piloto al Capitán Antonio Zubia y al Capitán de Caballería Joaquín Rodríguez Echagüe como observador. El aparato tomó la dirección de Río Martín, y apenas había salido, cuando se encontraba a unos 200 metros de altura, sufrió la rotura del ala derecha, y cabeceando fue a estrellarse a tierra. Rápidamente acudió al sitio de la caída el personal de aviación encontrando bajo un montón de hierro y tela los cuerpos sin vida de ambos aviadores militares. Para conseguir extraer los cuerpos, fue necesario romper los restos del aeroplano siniestrado.



27.25. Restos del aeroplano tras la caída ⁵⁶⁷



27.26. Carro fúnebre transportando los restos de Zubia ⁵⁶⁸

El Capitán Antonio Zubia recibió sepultura en el cementerio de Tetuán, al lado de donde había sido enterrado su hermano Juan en 1913. El Teniente General Juan Zubia Bassencourt, Director de la Guardia Civil, perdía de esta manera a sus dos hijos varones en el conflicto de Marruecos.

Por el contrario, el cadáver de Rodríguez Echagüe fue embalsamado por los médicos militares y trasladado a Madrid para enterrarle en el panteón familiar del cementerio de San Justo.

La muerte de ambos Capitanes produjo general sentimiento, muy justificado, pues por sus dotes de carácter y por su inteligencia, los dos aviadores disfrutaban generales simpatías tanto en el Ejército como en el ámbito civil.

✠

EL SEÑOR

Don Antonio Zubia y Casas

Capitán de Infantería, piloto aviador.

Murió el día 12 de Mayo de 1919
en Tetuán (Africa).
víctima de un accidente de aviación.

R. I. P.

Sus desconsolados padres, los excelentísimos señores D. Juan Zubia y doña Amparo Casas; sus hermanas, Sor Amparo y doña María Zubia, viuda de Morote; sus tíos, primos y demás parientes

SUPPLICAN a sus amigos le encomienden a Dios en sus oraciones.

El manifiesto de los días 12 y 13 y todas las misas que se digan mañana 12 en la iglesia del Santísimo Cristo de la Salud (Ayaia, 6); las de mañana 12 y el 13 en Toledo, parroquia de San Justo, y las gregorianas en el convento de Santa Clara (Málaga) serán aplicadas por el eterno descanso de su alma.

Los excelentísimos e ilustrísimos señores nuncio de Su Santidad, arzobispos de Toledo y Sevilla y obispos de Madrid-Alcalá, Sión y Málaga han concedido indulgencias en la forma acostumbrada.

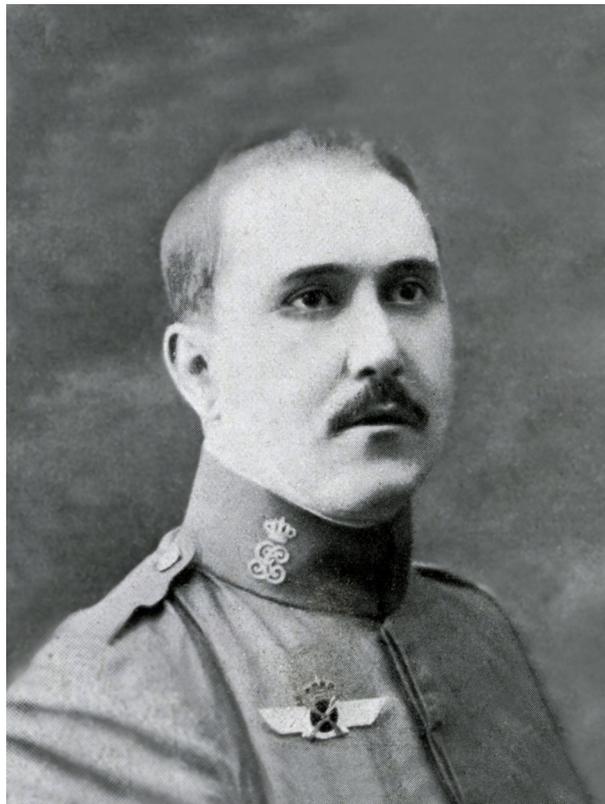
(4)

27.27. Esquela de Antonio Zubia Casas ⁵⁶⁹

28. MÁXIMO RAMOS MARTÍNEZ

Nacido el 16 de julio de 1886 en Viana do Castelo (Portugal), Máximo Ramos Martínez obtuvo plaza de alumno en la Academia de Infantería de Toledo el 11 de julio de 1903, siguiendo los pasos de su padre, también militar, el General de Brigada Máximo Ramos Orcajo.

El 22 de octubre de 1905 prestó Juramento de Fidelidad a la Bandera, y el 13 de julio del año siguiente fue promovido a 2º Teniente, siendo destinado al Batallón de Cazadores de Madrid nº 2, demostrando su valía y aptitud como topógrafo. Hasta su promoción a Primer Teniente el 13 de julio de 1909, pasó por varios destinos, incorporándose al Regimiento de Infantería África nº 68, y prestando servicio de operaciones de campaña en Melilla.



28.1. Máximo Ramos Martínez ⁵⁷⁰

Por Real Orden de 11 de abril de 1910 le fue concedido el ingreso en el instituto de la Guardia Civil, siendo destinado a la 6ª Compañía de la Comandancia de Guadalajara, pasando a la Línea de Pastrana para realizar las prácticas establecidas en Guadalajara hasta mediados de verano.

Por su comportamiento y méritos contraídos en la conducción de convoyes durante las operaciones realizadas en Melilla y servicios prestados en las posiciones, le fue concedida la Cruz de 1ª Clase del Mérito Militar con distintivo rojo. También se le concedió el derecho al uso de la Medalla conmemorativa de dicha campaña y a los pasadores de Sidi-Hach y Gurugú. Igualmente le fue reconocido en su Hoja de Servicios el “Valor Acreditado”, y su conocimiento del Árabe y dominio del francés.

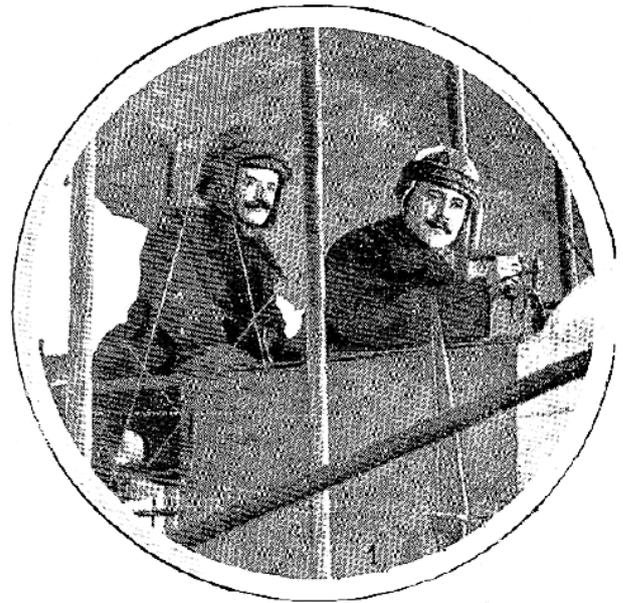


28.2. Su padre, Máximo Ramos Orcajo ⁵⁷¹

Tras varios destinos marchó en comisión a Getafe con su Capitán, otros dos Oficiales y un centenar de hombres para prestar servicio de mantenimiento del orden público en el *raid* de aviación París-Madrid celebrado a finales de mayo de 1911 (ver Capítulo 20 del Volumen 1). Fue sin duda la llegada del aviador Védrines la mañana del 26 de mayo al aeródromo de Santa Quiteria, la que encendió la llama de la aviación en el menuedo Teniente Ramos, que desde aquel día soñaba con poder pilotar un aeroplano.

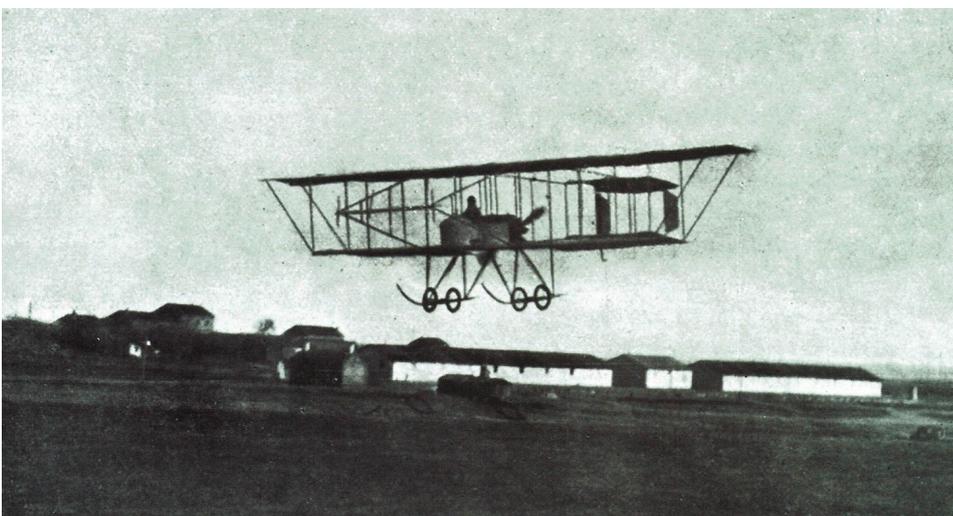
Desde comienzos de 1912 continuó prestando servicio en Madrid y en noviembre pasó a la 2ª Compañía de la Comandancia Norte del Tercio. El 26 de febrero de 1913 elevó instancia de súplica para que se le concediese tomar parte en las prácticas previas a la adquisición de la licencia de piloto aviador, siendo autorizado un mes más tarde e incorporándose a Guadalajara para comenzar. Al igual que sus compañeros realizó una serie de ascensiones en Guadalajara y Madrid hasta comienzos de mayo, fechas en las que se reincorporó en el 14º Tercio de la Comandancia del Norte.

Calificado como apto, el Teniente Ramos se incorporaría al Aeródromo de Cuatro Vientos el primer día de septiembre, formando parte de la cuarta promoción de pilotos militares, y logrando su sueño de volar.



28.3. El Teniente Ramos con el Capitán de Infantería Ferrer Valdivieso, al aterrizar ⁵⁷²

Ramos comenzó a hacer prácticas de vuelo en la Escuela Auxiliar de aviación del Campo del Ángel en Alcalá de Henares, para posteriormente pasar a Cuatro Vientos. Se ejercitó con los *Farman* y con el *Bristol Boxkite* y para el 25 de octubre de 1913 lograba obtener su licencia de piloto. A bordo de un biplano *Boxkite* equipado con un motor *Gnome* de 80HP superó la prueba para la obtención de la *brevet* que hacía la número 49 expedida por el Real Aero-Club de España.



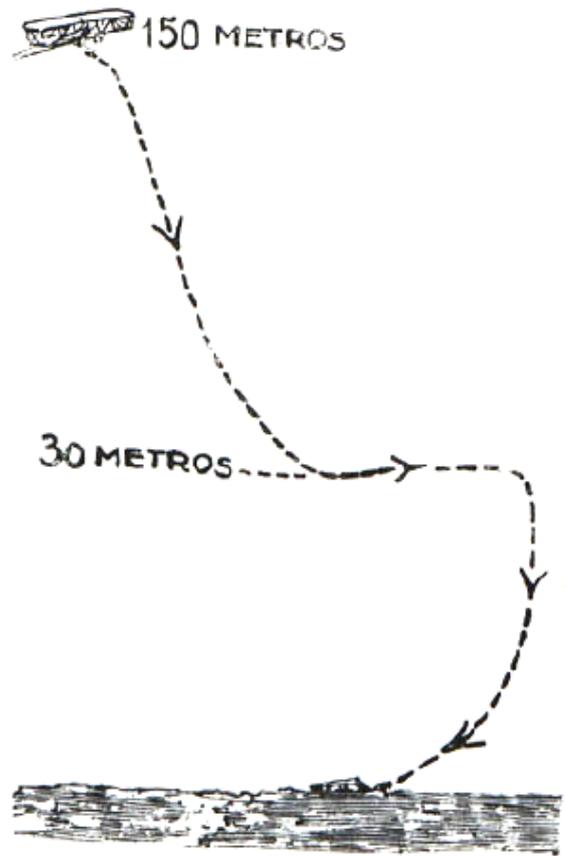
28.4. Vuelo de Ramos antes del accidente que le costó la vida en Cuatro Vientos ⁵⁷³

Ramos Martínez continuó volando en el aeródromo madrileño con el objetivo de prepararse para la obtención de título de piloto militar de primera categoría. Hasta fin de 1913 había conseguido efectuar 50 vuelos como observador y 105 como piloto al mando, con una duración de algo más de 21 horas de vuelo.

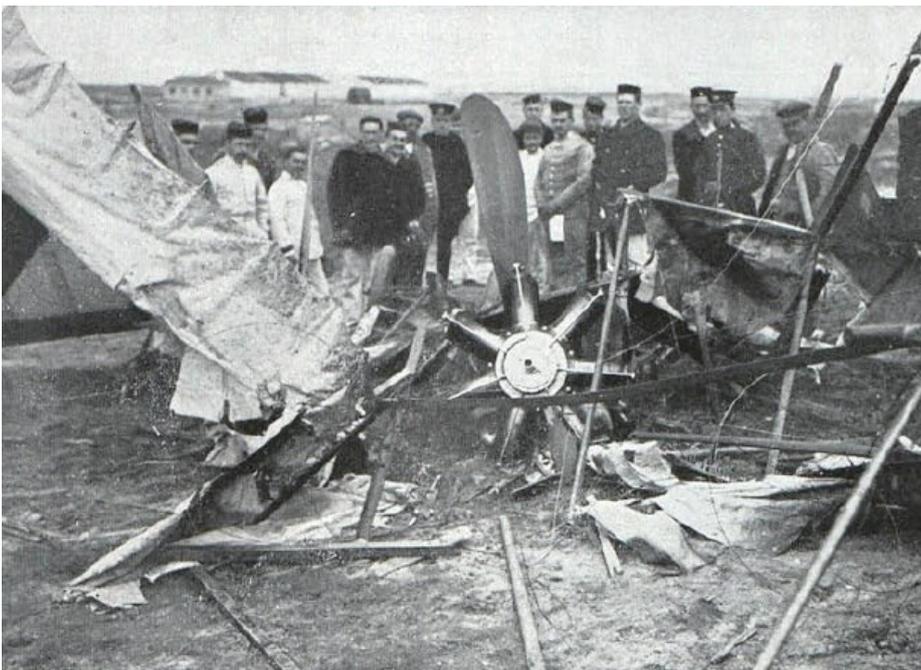
Finalizado el año reanudaba su instrucción tras el parón navideño en el campo de Carabanchel. Gran conocedor del *Boxkite*, en el que había realizado un mayor número de salidas, comenzó a volar a finales de enero, pues durante las primeras semanas el mal tiempo no había permitido salir a los pilotos.

Hacia cinco días que la Escuela había reanudado los vuelos y Máximo Ramos ya acumulaba tres viajes, pero la racha se truncaría el 26 de enero al sufrir una terrible desgracia.

A primera hora de la mañana se encontraban en el campo el Capitán Pérez Núñez, Zubia y Ramos para realizar prácticas de vuelo. Primero salió Pérez Núñez con un *Nieuport* y después Zubia con un *Farman*, pero éste se vio obligado a tomar tierra debido al mal funcionamiento del motor. Entonces salió Ramos a bordo del habitual *Bristol Boxkite* de 80HP elevándose hasta las 200 metros en apenas 3 minutos y realizó un vuelo circular de aproximadamente 15 minutos, aterrizando felizmente, haciéndolo poco después Pérez Núñez que aún permanecía en el aire.



28.5. Dibujo hecho por el Teniente Sousa de la trayectoria del aeroplano de Máximo Ramos ⁵⁷⁴



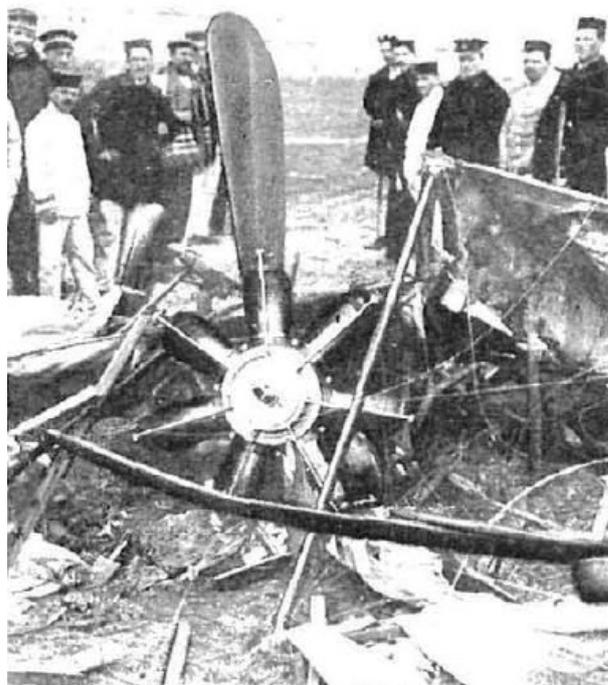
28.6. Estado en el que quedó el biplano Bristol pilotado por Ramos ⁵⁷⁵

Durante un cuarto de hora descansaron los pilotos fumando unos cigarrillos junto a sus compañeros de escuela. Como Zubia tenía el *Farman* averiado, salieron de nuevo a las 10:50 Pérez Núñez y acto seguido Ramos.

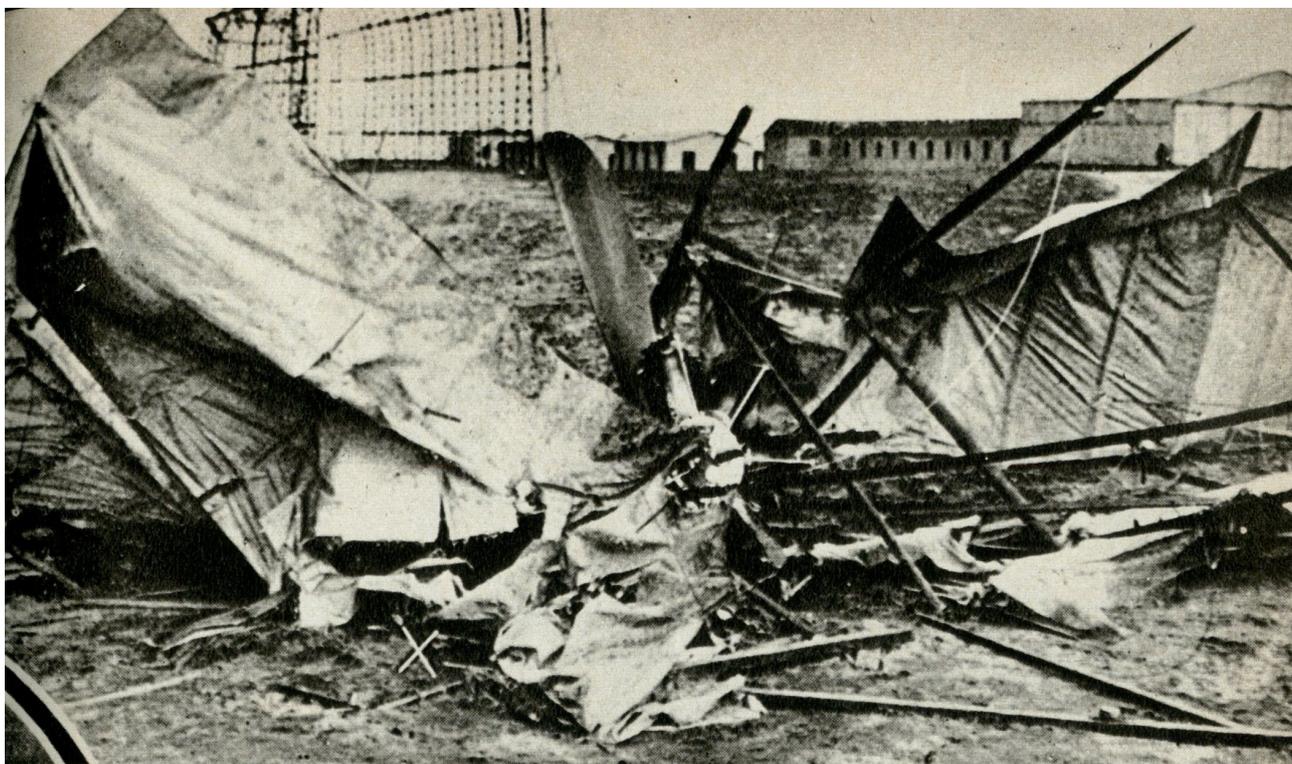
Cerca de 30 minutos estuvieron volando ambos sobre el aeródromo y los alrededores, cuando el Guardia Civil intentó descender en vuelo planeado desde 200 metros de altura parando el motor.

En varias ocasiones los compañeros habían recriminado al piloto que sus descensos eran muy rápidos y demasiado violentos. Cuando terminaba el vuelo picaba hasta casi tocar el suelo, pero hacía un rápido movimiento y el biplano recobraba la horizontalidad y aterrizaba. «*Haces unos picados muy peligrosos, Ramos. Un día sales en los periódicos...*» le decían en broma aunque en el fondo nadie así lo creía, pues dominaba haciendo alarde de una gran destreza. «*Pues ahora veréis otro picado más pronunciado*» replicaba.

Pero esa mañana al corregir el picado a unos 30 metros de altura, el cuerpo del aviador se vio arrastrado por la velocidad adquirida en el brusco descenso, no pudiendo afianzarse en su asiento. Se vio a Ramos con la piernas en el aire, totalmente fuera del aparato. El cuerpo hizo una brutal presión sobre el volante, al que se afirmó el aviador con movimiento instintivo para no caer, quedando el aparato en vertical a pocos metros del suelo y estampándose contra la dura tierra del aeródromo madrileño.



28.7. Una de las palas quedó intacta, lo que indica que el motor estaba parado en el momento del impacto ⁵⁷⁶



28.8. Los restos del aeroplano de Ramos en Cuatro Vientos. Detrás se observa el esqueleto del hangar del dirigible ⁵⁷⁷



28.9. Restos del aparato que tripulaba el Teniente de la Guardia Civil Máximo Ramos ⁵⁷⁸

Pérez Núñez volaba cerca y lo vio caer, así que maniobró rápidamente y aterrizó al lado del amasijo de hierro, madera y tela para auxiliar a su compañero. Intentó reanimarlo pero observó que se había roto la base del cráneo, una pierna y tenía hundidas las costillas.

El cadáver del desafortunado Ramos fue llevado al pabellón de oficiales donde se le colocó sobre la mesa de la biblioteca.



28.10. El cadáver de Ramos sobre la mesa de la biblioteca ⁵⁷⁹

«Cuando llegaba a las proximidades del aeródromo sobre la vertical del hangar del Dirigible, el joven oficial quiso descender planeando con el motor parado, quizá confiado en su experiencia, pues era una práctica que realizaba con frecuencia, a pesar de haber sido advertido por su profesor y sus compañeros de la conveniencia de no picar demasiado, ya que los descensos solían ser excesivamente rápidos. Además el aparato podría sufrir presiones excesivas para las que no estaba construido y que pudieran ocasionar la rotura de algún órgano vital o motivar un accidente de otra naturaleza. El aviador inició como siempre el descenso, pero a los pocos segundos el aeroplano picaba con unos 60° de inclinación vertical y comenzó a perder altura con gran rapidez. Ramos al observar que el Boxkite caía con un gran ángulo, debió tratar de corregir la inclinación y para impedir salir despedido de su asiento se agarró fuertemente a la palanca de mando, por lo que debió avanzar el cuerpo lo cual aceleró el picado y el descenso, alcanzando la vertical e incluso rebasándola.



28.11. El féretro de Ramos transportado por sus compañeros al furgón del Hospital Militar ⁵⁸⁰



28.12. Los pilotos militares conduciendo a hombros el féretro de Ramos. Se distingue al joven Zubia a la derecha ⁵⁸¹

Quiso poner de nuevo el motor en marcha, pero ya era muy tarde, estrellándose el aeroplano contra el suelo, fracturándose la base del cráneo, una pierna y varias costillas. El infortunado piloto, yacía inanimado, con la pierna izquierda debajo del depósito de la gasolina. Debió morir instantáneamente. El aparato resultó convertido en un amasijo de chatarra y astillas. Del examen preliminar de los restos del aeroplano pudo comprobarse que los cables de los mandos de vuelo estaban intactos», señalaba el informe oficial del accidente.



28.13. Momento del traslado del cuerpo de Ramos al cementerio ⁵⁸²

El también piloto Teniente Luis Sousa Peco, realizó un croquis del accidente y declaró que: *«La muerte de Ramos ha sido un accidente fatal, del que nadie puede verse libre. Nada se ha roto, nada se ha descompuesto. El motor funcionaba bien. El aviador era un gran piloto. ¿Por qué, pues, lo ocurrido? La fatalidad, únicamente la fatalidad, que tenía dispuesta la muerte del pobre compañero...»*

Zubia fue comisionado para dar la mala noticia a sus familiares, personándose al poco su hermano José Ramos, Teniente de Infantería y ayudante de su padre.



28.14. Eduardo Dato en la presidencia del duelo, en el Cementerio de Carabanchel ⁵⁸³

A las tres y media de la tarde fue el cadáver trasladado al Hospital Militar de Carabanchel, instalándose en la capilla ardiente.

El desafortunado aviador fue enterrado al día siguiente en el Cementerio Parroquial de Carabanchel Bajo, junto a la tumba del Capitán Celestino Bayo, primera víctima de la aviación militar española (Ver Capítulo 18 del Volumen 2), a petición de los Mandos de la Aeronáutica Militar. La familia aceptó la sugerencia y agradeció la presencia del Presidente del Consejo de Ministros, Eduardo Dato, que hizo acto de presencia

en el cortejo hasta el último momento, causando a todo el mundo una gratísima impresión.

El Rey Alfonso XIII, aplicando la Ley de 27 de noviembre de 1912, concedió el empleo de Capitán a D. Máximo Ramos Martínez con antigüedad de 26 de febrero de 1914, por el mérito contraído en accidente de aviación.

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

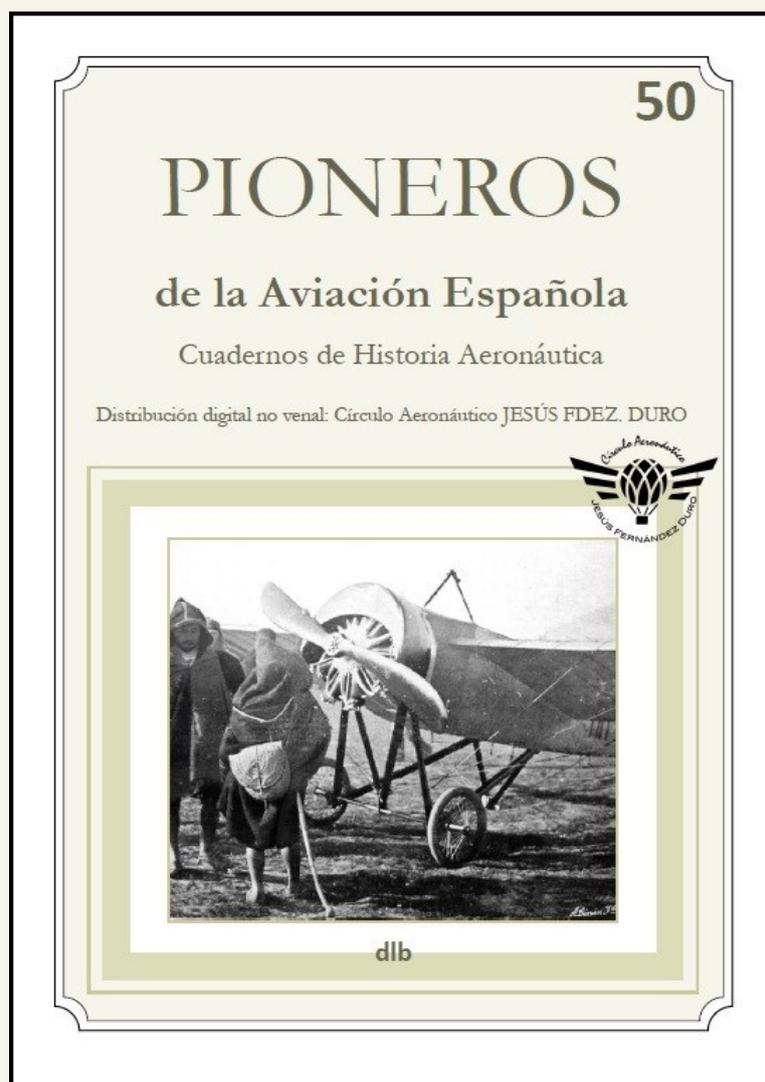
- | | | | | | |
|------------------------------|--------------------------------------------------------------|----------|-----------------------------------|----------|--------------------------------------------------|
| 543, 544 | Revista España Aeronáutica y Astronáutica | 559 | Revista Heraldo Deportivo | 572 | Revista Nuevo Mundo |
| 545 | Revista Técnica de la Guardia Civil | 560 | Internet | 573 | Revista Blanco y Negro |
| 546 | Revista La Unión Ilustrada | 561 | Revista Heraldo Deportivo | 574, 575 | Revista España Aeronáutica y Astronáutica |
| 547 | Revista La Actualidad | 562 | Revista Summa | 576 | Revista Nuevo Mundo |
| 548 | Revista Nuevo Mundo | 563 | Periódico El Fígaro | 577 | Revista Tele-Radio |
| 549, 550, 551, 552, 553, 554 | Revista Vida Manchega | 564, 565 | Revista Heraldo Deportivo | 578 | Revista Mundo Gráfico |
| 555 | Periódico El Sol | 566 | Periódico El Fígaro | 579 | Revista Nuevo Mundo |
| 556 | Historia de la Aeronáutica Española. José Gomá Orduña | 567 | Revista La Unión Ilustrada | 580 | Revista España Aeronáutica y Astronáutica |
| 557 | Revista Heraldo Deportivo | 568 | Revista Mundo Gráfico | 581 | Internet |
| 558 | Revista Summa | 569 | Periódico ABC | 582 | Revista La Hormiga de Oro |
| | | 570 | Internet | 583 | Revista España Aeronáutica y Astronáutica |
| | | 571 | Periódico La Noche | | |

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



LOS AEROPLANOS DE ARTAL
FRANCISCO GIL DE SOLA Y BAUSÁ
MARIANO ZORRILLA POLANCO