

Aniversario de los dirigibles militares “España” (1909) y “Reina María Cristina” (1929)

CARLOS LÁZARO ÁVILA
Miembro del IHCA

INTRODUCCIÓN

Este año vivimos tres conmemoraciones relacionadas con la Aerostación Militar Española. La primera de ellas es el bautismo de fuego de la unidad de globos cautivos que partió a Melilla para cooperar en el restablecimiento del control del Protectorado, soliviantado por los trágicos sucesos del Barranco del Lobo. La expedición aerostera, conocida popularmente por los rifeños como “los ojos del General Marina”, supo ganarse el respeto de propios y extraños y cimentó las bases posteriores de la futura Aerostación Militar española. A continuación, pretendemos centrar nuestro interés en lo que constituye el *Alfa* y *Omega* (o principio y fin) de los globos dirigibles militares españoles, encarnados en el flexible “España”, que se compró para la Aerostación en 1909, y el “Reina María Cristina”, el último dirigible de la Aerostación Militar.

EL DIRIGIBLE “ESPAÑA”

En el Polígono de Aerostación de Guadalajara, los primeros aerosteros españoles tuvieron ocasión de ensayar en 1906 un dirigible semirrígido diseñado por el ingeniero de caminos Leonardo Torres Quevedo. Se han dedicado varios trabajos al que fue, en su época, un proyecto revolucionario de dirigible semirrígido y el fracaso –por la oposición de algunos oficiales de Aerostación– en la incorporación y producción en nuestro país¹. Una comisión militar se encargó de viajar a Europa para adquirir un dirigible, decantándose por un modelo flexible de la casa Astra que, paradójicamente, se estaba deshaciendo de sus viejas aeronaves porque había adquirido la licencia del modelo de Torres Quevedo.

Aparte de cubrir el hueco dejado por el modelo de Torres Quevedo, se seguía con mucha atención las pruebas que Pedro Vives y Alfredo Kindelán hacían en Francia con vistas a su posible intervención en Marruecos. Este hecho no llegó a producirse porque el dirigible sufrió varios contratiempos (el primero de ellos en Meaux, en noviembre de 1909) en su evaluación y la campaña de Melilla finalizó antes de que se recepcionara oficialmente en 1910. Ese año, el “España” se incorporó a su base de Guadalajara y después de que los aerosteros hicieran numerosos ensayos para acostumbrarse a su manejo², realizó cortos trayectos. El más significativo fue el viaje realizado a Cuatro Vientos, donde había otro hangar para albergar a la aeronave. En este aeródromo aéreo madrileño Alfonso XIII solicitó volar en la aeronave, haciendo un corto trayecto con Vives, Kindelán y el general Marina.

¹Véase, C. Lázaro Notas para el Centenario del Torres Quevedo nº 1, primer dirigible español (1907-2007) Aeroplano nº 25. IHCA. Madrid, 2007.

²Sobre el control de esta aeronave, véase el artículo de Enrique Caballero El dirigible “España” más que una maqueta en la sección “Nuestro Museo” de la Revista de Aeronáutica y Astronáutica, junio, 2009).

Desafortunadamente, el dirigible “España” presentaba problemas de porosidad en la envuelta, lo que se tradujo en algunos accidentes y sus consecuentes pérdidas de gas. Se ha afirmado que esta circunstancia supusieron su arrumbamiento en el hangar de Guadalajara, pero sabemos que Vives encargó a Emilio Herrera (uno de los escasos aerosteros que habían obtenido su título de piloto en el “España”) que hiciera un proyecto para reformar el tamaño y composición de la envuelta del dirigible flexible. El objetivo de estudio era mantener operativo el “España” para que formara parte de un poco conocido proyecto de bases de aeronaves. Sin embargo, la falta de presupuestos y el progreso de la Aviación abortaron la petición de Vives, condenando a la Aerostación Militar a carecer de un globo dirigible.

UN DIRIGIBLE NETAMENTE ESPAÑOL: EL “REINA MARÍA CRISTINA”

Desde la llegada del dirigible “España” hasta los primeros vuelos del dirigible “Reina María Cristina” en 1929, la Aerostación Militar española vivió un completo vacío en el uso de dirigibles militares. La única excepción constituye la adquisición que se hizo en Italia, a principios de los años 20, de cuatro dirigibles semirri-

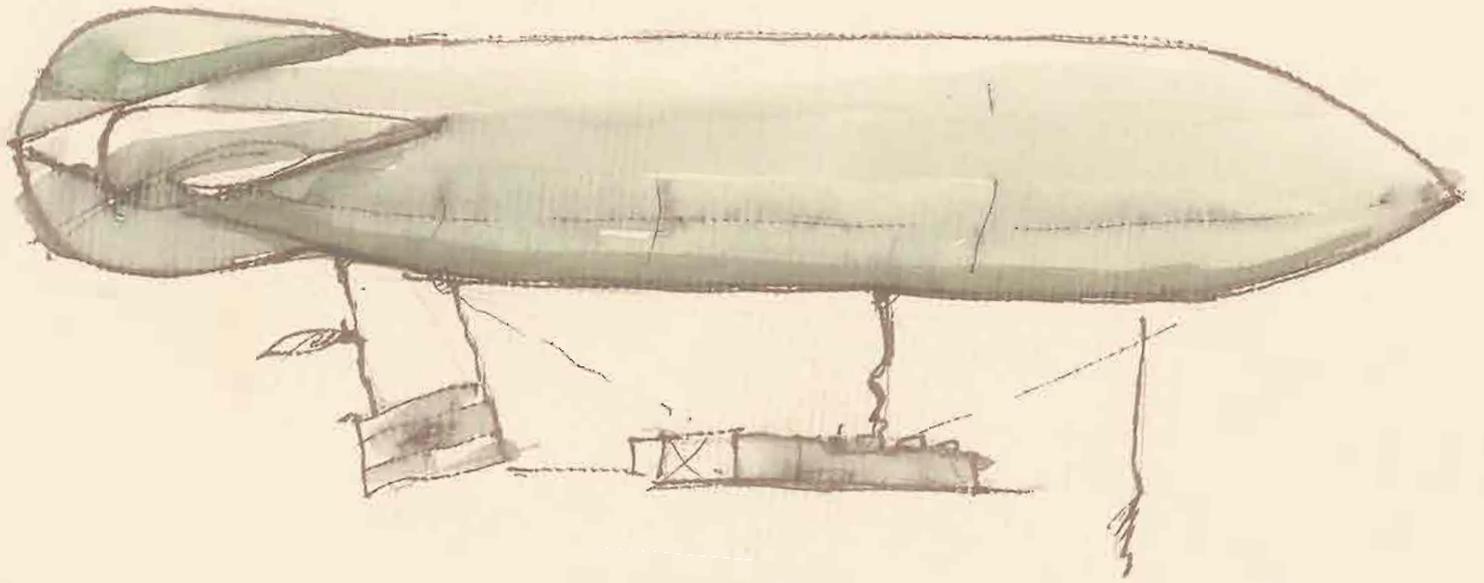
El “España” maniobra entre el hangar de dirigibles y el de globos (Foto Colección Latorre y Vegas. Centro de la Fotografía y de la Imagen en movimiento de Guadalajara).



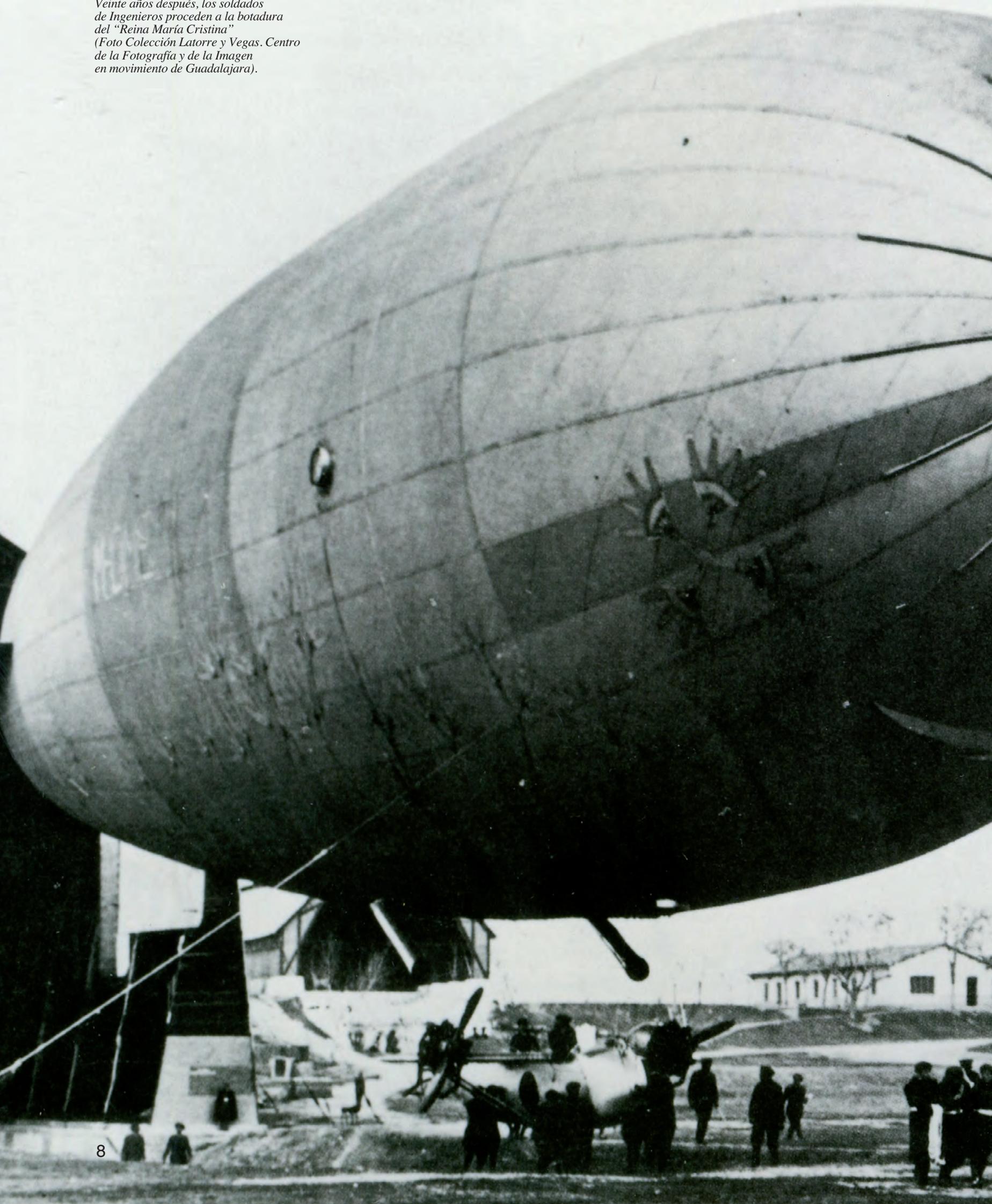
gidos y dos flexibles (Modelos “SCA” y “0”) para equipar a la sección de dirigibles de la Aeronáutica Naval y al portaaeronaves *Dédalo*. La razón de este “páramo” aerostero se encuentra en la importancia de la progresión técnica de la Aviación (a nivel nacional e internacional) sobre todo después de la I Guerra Mundial.

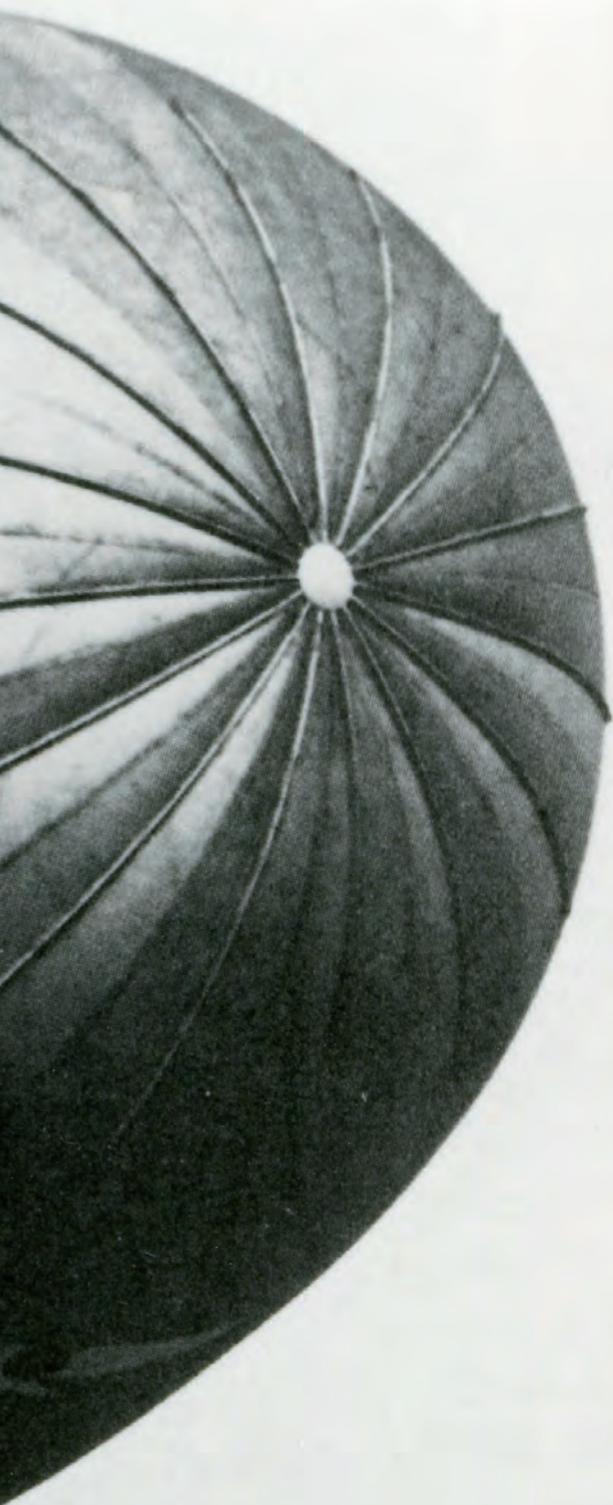
Sin embargo, aún se confiaba en las prestaciones de los grandes dirigibles para acometer retos aeronáuticos para los que los aviones todavía no habían alcanzado el suficiente desarrollo técnico como la travesía aérea del Atlántico del *Graf Zeppelin* y el viaje al Polo Norte del *Norge*. Además, no podemos olvidar que en 1919, el ingeniero militar Emilio Herrera Linares había hecho todos los cálculos aeronáuticos y económicos para establecer una línea aérea comercial Sevilla-Buenos Aires que utilizaría tanto zeppelines como dirigibles sistema Torres Quevedo, que se construirían en Guadalajara.

El proyecto de esta empresa aérea comercial fue algo muy popular en España durante los años veinte y principios de los treinta, constituyendo un gran aliciente para el comandante de ingenieros Enrique Maldonado de Meer que, con la ayuda



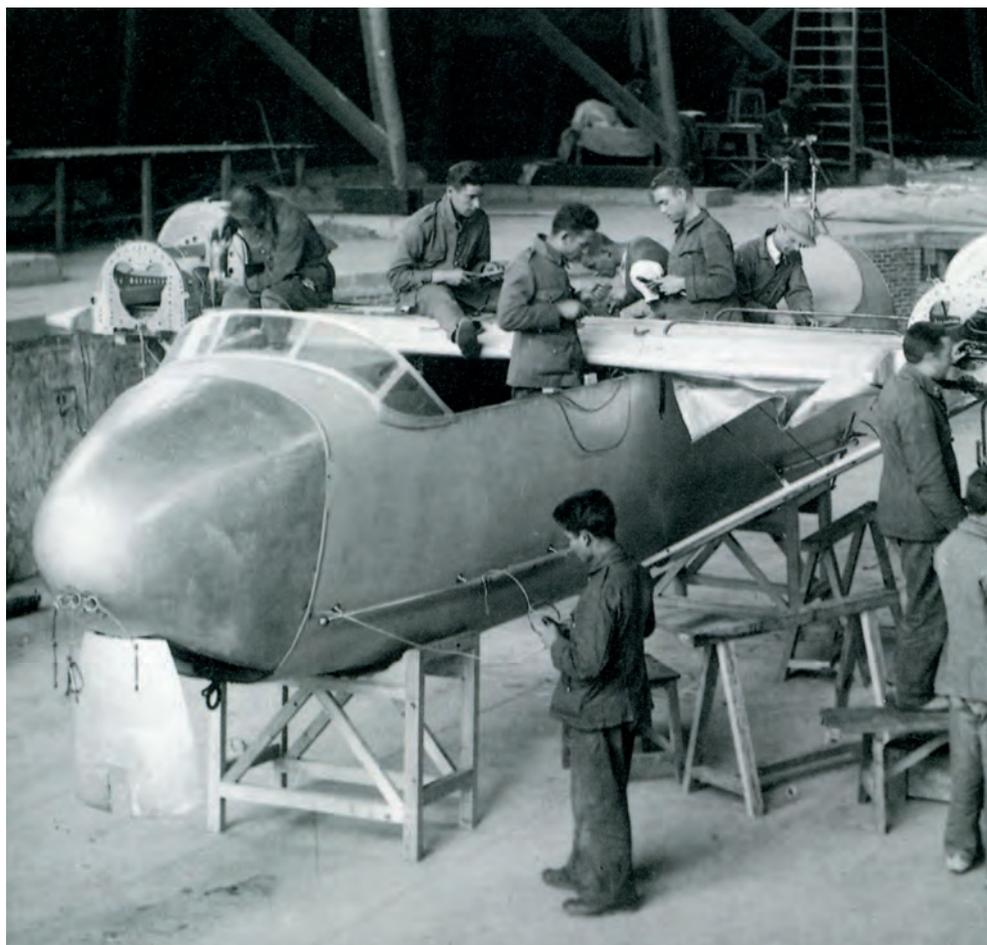
*Veinte años después, los soldados de Ingenieros proceden a la botadura del "Reina María Cristina"
(Foto Colección Latorre y Vegas. Centro de la Fotografía y de la Imagen en movimiento de Guadalajara).*





del capitán Félix Martínez Sanz, pretendía resucitar el uso de los dirigibles en la Aerostación Militar y, a la postre, proporcionar tripulaciones para el proyecto aeronáutico de Herrera. Maldonado tenía una amplia experiencia aerostera y había participado en la prestigiosa competición aerostática "Gordon Bennet". Entre 1925-26, Maldonado estuvo en la Escuela de Aerostación de Scott Field (USA) donde obtuvo su título de piloto de dirigible militar. En 1927, presentó su proyecto de dirigible al Ministerio del Ejército, siendo aprobado por su jefatura. Bajo la supervisión técnica del capitán Martínez Sanz, la construcción se hizo en los talleres del Parque de Aerostación de Guadalajara, empleando el antiguo hangar del dirigible "España" para guardar el material.

El dirigible, que había experimentado considerables modificaciones respecto al modelo original (más volumen y dos motores más potentes) se terminó de construir en febrero de 1929 y guardaba una clara similitud con los Modelos C o Blimp norteamericanos fabricados por las empresas Goodrich y Goodyear en los que ha-



Montaje de la bancada de los motores Walter de 120 CV en el interior del hangar (Foto Colección Latorre y Vegas. Centro de la Fotografía y de la Imagen en movimiento de Guadalajara).

bía aprendido a pilotar Maldonado en Scott Field. La aeronave realizó sus primeras pruebas bajo los mandos de Maldonado, llevando como pasajeros a Martínez Sanz y a dos mecánicos, recibiendo en la envuelta la matrícula militar (M-DME1). A este dirigible, como al resto de los aerostatos militares, se le otorgó un nombre; a petición del coronel Alfredo Kindelán, Jefe de Aeronáutica, fue bautizado como "Reina María Cristina" en recuerdo de la madre del rey Alfonso XIII, fallecida a mediados de febrero de ese año. El éxito de la pruebas del M-DME1 alentaron el espíritu aeronáutico de Maldonado y Martínez Sanz y solicitaron permiso para construir otra aeronave que sirviera para entrenar a los futuros pilotos de dirigible.

Al contrario que los dirigibles de la Aeronáutica Naval, no se tienen más noticias sobre las actividades del "Reina María Cristina". De hecho, gracias a la catalogación y difusión de los fondos de la colección aeronáutica Latorre y Vegas, que se custodia en el Centro de la Fotografía y de la Imagen Histórica de Guadalajara, hemos podido conocer más aspectos de la construcción y las pruebas preliminares de este dirigible³. Es muy probable que el "Reina María Cristina" fuera una de las aeronaves que se usaron como "globos-barrera" en la Casa de Campo el 22 de octubre de 1936, siendo todos ellos destruidos por una patrulla de Fiat CR.32 integrada por G. Cenni y Julio Salvador Díaz-Benjumea.

³Ver, Guadalajara, cuna de la aeronáutica española Catálogo de la exposición celebrada en el Centro Cultural Ibercaja de Guadalajara (3 al 26 de mayo de 2001). Editado por Ibercaja-Diputación de Guadalajara. Guadalajara, 2001.