

# La Aviación Militar española: su partida de bautismo\*

CECILIO YUSTA VIÑAS  
Miembro de número del SHYCEA

**T**enemos bien aprendido que la Aviación Militar española dio sus primeros pasos el día 7 de marzo de 1911 en un terreno de unas diez hectáreas, ubicado en el término municipal de Carabanchel Alto, habilitado para las operaciones que se preveían y que, con el tiempo, tras sucesivas ampliaciones y modificaciones, se convertiría en el próspero aeródromo de Cuatro Vientos, con la muy distinguida condición, adquirida por derecho natural, de ser la cuna de la Aviación Militar española<sup>1</sup>.

La citada fecha coincide con la de creación de la Comisión de Experiencias del Material, un hecho que se produce estando ya instaladas en el aeródromo fuerzas del Cuerpo de Ingenieros en condiciones meteorológicas muy adversas (viento, lluvia y nieve), lo que demostró el inicio de las operaciones. Desde el mes de marzo de 1911, fecha real del

inicio de los vuelos hasta el reconocimiento oficial de la Aviación Militar española, transcurre el período de tiempo que José Ramón Marteles<sup>2</sup> ha calificado como “los 23 meses críticos”.

Este lapso de 23 meses ha sido también señalado por Jesús Salas Larrábal y José Warleta<sup>3</sup>, sin olvidar el artículo publicado por José Ramón Salas<sup>4</sup> en el que, al referirse al Real Decreto de 28 de febrero de 1913, por el que se crea el Servicio de Aviación militar, dice textualmente: “como sucede siempre, el acto administrativo no hacía sino dar fe de un acontecimiento producido con an-

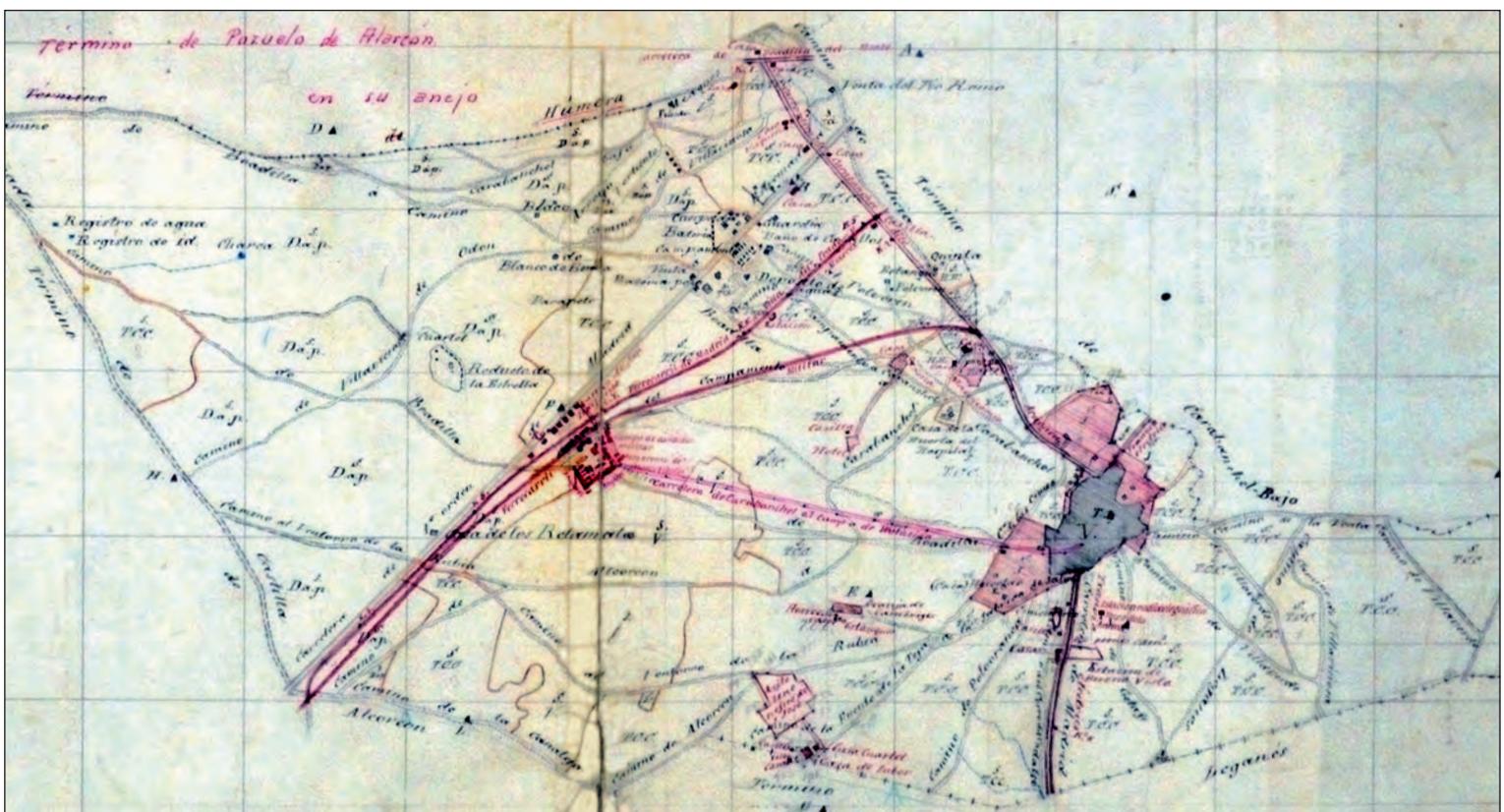
terioridad”, es decir, lo equipara a una partida de nacimiento.

No es fácil escribir sobre lo que ya ha sido narrado, principalmente por el riesgo de caer en la reiteración. No obstante, y bajo la amenaza de esa espada de Damocles, el presente trabajo intenta esclarecer lo ocurrido en los 23 meses críticos, desglosados en dos períodos bien definidos: de los primeros vuelos hasta el accidente de Bayo y desde la tramitación de la Ley considerando el servicio de aeronáutica como de campaña, hasta el reconocimiento oficial de la aviación militar, todo ello a la luz de documentación primaria relevante.

El lector percibirá, también, un intento de rescatar del olvido a determinados políticos y militares que vieron posible, e

↓ **[ La creación del Servicio de Aviación fue un acto administrativo que no hizo sino dar fe de un acontecimiento producido con anterioridad ]**

\* In memoriam: José Warleta Carrillo  
Murcia 1926 – Madrid 2012



Ubicación de la Escuela de Aviación de Cuatro Vientos, rotulada por el Ayuntamiento de Carabanchel Alto, sobre un mapa levantado en el año 1874. (Original en el Instituto Geográfico Nacional)

incluso necesaria, una aviación militar y que, con su trabajo, su entusiasmo y fe en el proyecto contribuyeron a que el sueño se materializara.

## ANTECEDENTES

Cuando la aviación dejó de ser una quimera para convertirse en una realidad susceptible (bien se veía) de aplicaciones militares, el Servicio de Aerostación español llevaba bastante tiempo observando atentamente los progresos del aeroplano en todo el mundo. Ya en el año 1905, en una memoria presentada por el teniente coronel Vives al Ministro de la Guerra, se hacía referencia a la importancia creciente de los aeroplanos con una llamada de atención sobre los vuelos de los hermanos Wright en Dayton (Ohio) USA.

Alfonso XIII, que en el mes de febrero de 1909 se encontraba en San Sebastián inspeccionando su balandro *Hispanía*, aprovechando la cercanía se desplazó al aeródromo de Pont Long en Pau (Francia) para saludar a los Wright en su escuela de pilotos y ver el aeroplano. Invitado a realizar un vuelo no pudo aceptar debido al riguroso protocolo que sobre su seguridad personal se seguía, pero la imagen del Rey de España sentado a los mandos del *Flyer* al lado de Wilbur fue portada de todos los periódicos y revistas gráficas del mundo<sup>5</sup>.

Por su parte, Vives y Kindelán se encontraban viajando en comisión por Alemania, Francia, Inglaterra e Italia informándose sobre el material existente en el mercado aeronáutico. El día 12 de abril de 1909, tras dos intentos fallidos de entrevistarse con Wilbur Wright, Vives consiguió volar en un aeroplano *Wright* en Pau con uno de los alumnos de éste, el conde Lambert.

Quince días después, el 27 de abril, finalizadas las tareas de prospección realizadas en Europa, Vives entregó<sup>6</sup> al Ministro de la Guerra una memoria en la que informaba del estado de los dirigibles y aeroplanos. Recomendaba la adquisición de material argumentando que “había lle-



Dos atuendos del coronel Pedro Vives. (Fotos AHEA)



**[ El Servicio de Aerostación español llevaba bastante tiempo observando atentamente los progresos del aeroplano en todo el mundo ]**

gado el momento de contar con el servicio de los dirigibles, susceptibles de prestar grandes e inmediatas prestaciones militares” y, en cuanto a los aeroplanos, decía luego “que si bien no tienen aplicaciones militares en el momento actual, están llamados a tenerlas muy en breve, siendo conveniente tener personal preparado, ya que la experiencia demuestra que no se puede improvisar”. Finalmente, recomendaba la adquisición de un dirigible *Parseval* y se mostraba partidario de continuar con el estudio de los aeroplanos antes de dar a conocer el modelo objeto de su preferencia. Decidida la adquisición de un dirigible, la elección recayó en el *Astra-Torres*.

A finales del mes de enero de 1910, habiendo finalizado las pruebas de recepción del dirigible bautizado *España* en Billancour (Francia), el coronel Vives solicitó permiso a su Jefatura para traerlo en vuelo sugiriendo los siguientes itinerarios: París-Pau-Behovia-Tolosa-Vergara-Vitoria-Pancorbo-Burgos-Aranda y desde este punto: a) Somosierra-Torrelaguna y Guadalajara o b) Burgo de Osma-Almazán-Barahona-Jadraque y Guadalajara<sup>7</sup>.

Sin duda un vuelo interesante, que no pudo realizarse debido a los muchos y complicados servi-



cios que hubiera sido necesario garantizar al *España* en los distintos puntos de la ruta. Remitido por vía férrea, el día 8 de mayo Vives firmó el acta de recepción en Guadalajara, realizándose el pago el día 9.

Pero el dirigible *España*, del que Vives siempre esperó obtener un buen rendimiento, no prestó “grandes e inmediatas prestaciones militares”. Muy al contrario, tuvo graves problemas de mantenimiento y sufrió frecuentes y costosas averías, aunque es cierto que sirvió para que el Rey y su primo-hermano el Infante Alfonso de Orleans disfrutaran de placenteros paseos sobre Madrid los días 7 y 10 de enero de 1913, respectivamente.

El *España* (el dirigible en general) quedó prácticamente eclipsado por el extraordinario cambio que supuso la irrupción del aeroplano en los teatros de operaciones. Así lo vieron los ingenieros militares en su magna obra realizada para conmemorar los doscientos años del Cuerpo<sup>8</sup> en la que, al comparar las prestaciones de los dirigibles y los aeroplanos, expresaron serias dudas en cuanto al futuro del dirigible.

El día 2 de abril de 1910, el Ministerio de la Guerra encargó al Parque Aerostático el estudio del tipo de aeroplano que más conviniera al Ejército. En consecuencia, en su escrito remitido el día 19 de junio, Vives manifestó que en caso de adquirir un solo aeroplano, sería conveniente fuera del tipo *Farman* para dos personas y motor *Gnôme* y, si se adquirieran dos, el segundo podía



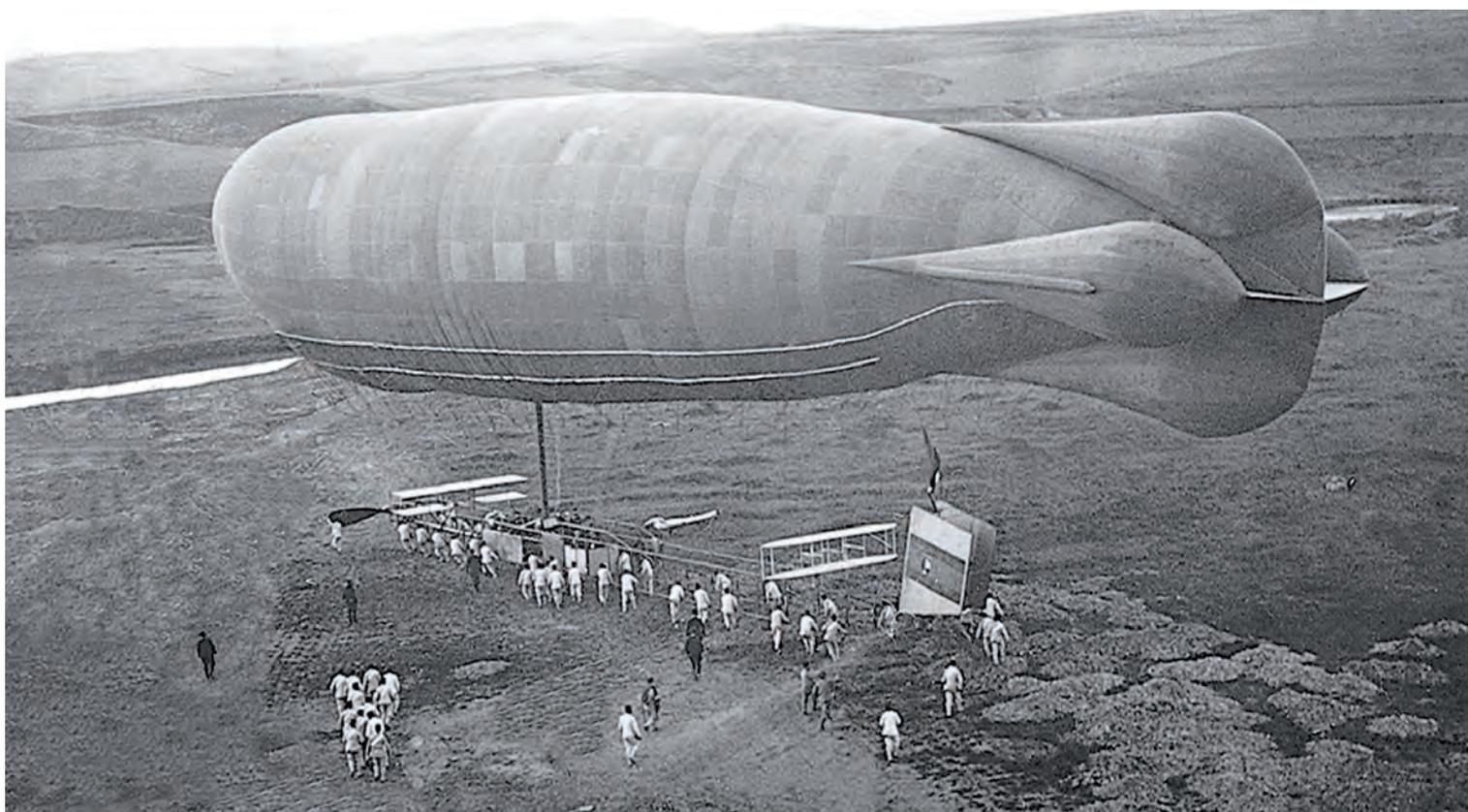
El Rey en Pau escuchando atentamente las explicaciones de Wilbur Wright a los mandos en el Flyer. (Foto AHEA, 1889(2)1ª)

ser un *Wright* o un *Antoinette*. En el mismo escrito pedía un laboratorio aerodinámico y también decía: “he creído que podría ser oportuno remitir al examen de V.E. un proyecto de bases para la reorganización del Servicio en el triple aspecto de aerostación, aeronáutica

ca y aviación, lo que exigiría recursos extraordinarios que sería de la mayor conveniencia obtener en los tres años de 1911, 1912 y 1913”.

Sorprende la capacidad y el acierto de Vives al planificar el desarrollo práctico del proceso que culminaría en la creación de un nuevo servicio de aviación. La previsión en el tiempo de los tres años citados se cumplió con total precisión y su proyecto de bases para la reorganización del Servicio Aerostático, presentado el día 19 de septiembre de 1910, fue el punto de partida para el gran cambio que experimentaría la aeronáutica española, contando ya con la aviación.

↓ [ El dirigible *España*, del que Vives siempre esperó obtener un buen rendimiento, no prestó grandes e inmediatas prestaciones militares. Muy al contrario, tuvo graves problemas de mantenimiento y sufrió frecuentes y costosas averías ]

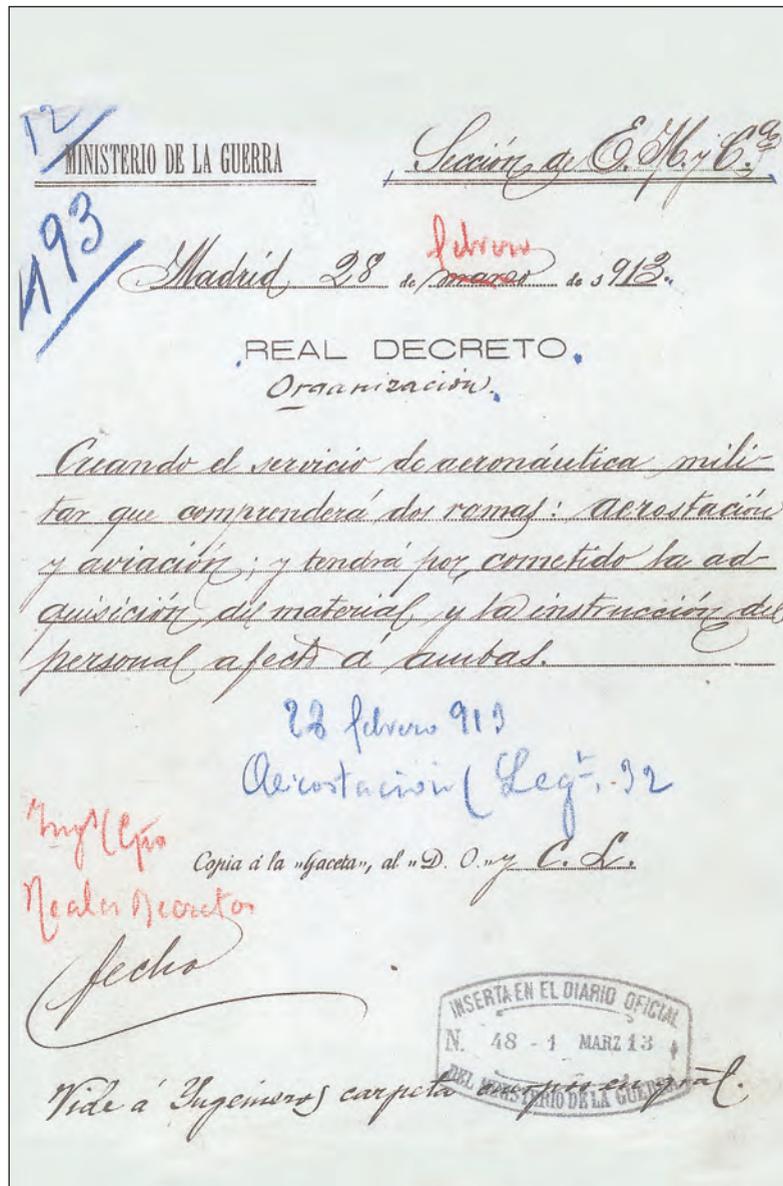


El *España* en el polígono de Aerostación Militar de Guadalajara. (Foto AHEA, 1576(1)2ª)

Se adquirieron tres aeroplanos *Farman* pero no se tuvo en cuenta la petición de un laboratorio aerodinámico, quizás porque el Cuerpo disponía ya del Laboratorio de Ingenieros del Ejército (LIE) fundado y dirigido por el entonces coronel Marvá y es probable que éste, ya General y Jefe de la Sección de Ingenieros en el Ministerio, no estimara conveniente emplear los siempre escasos recursos en un nuevo laboratorio.

El siguiente y obligado paso consistiría en proporcionar cobertura legal al proyecto. El día 21 de septiembre de 1910, por Real Orden comunicada se creó la Comisión de Experiencias del Material (CEM) presidida por el general Marvá, a la que se encomendaron las pruebas y los estudios necesarios para la adquisición y el empleo de los aeroplanos. Todo quedaba a la espera de la recepción del material y la elaboración de un reglamento para realizar las pruebas.

El día 10 de enero de 1911, el coronel Vives, de acuerdo con el protocolo de las relaciones entre el Ministerio de la Guerra y el Real Aero-Club de España (RACE) firmado el día 2 de octubre de 1906, solicitó autorización al Jefe del Estado Mayor Central (EMC), teniente general Julián González Parrado, para que un número de jefes oficiales pilotos pudieran efectuar ascensiones militares con material del RACE<sup>9</sup>.



Partida de bautismo oficial del Servicio de Aviación Militar.

↓ [ Sorprende la capacidad y el acierto de Vives al planificar el desarrollo práctico del proceso de culminaría en la creación de un nuevo servicio de aviación ]

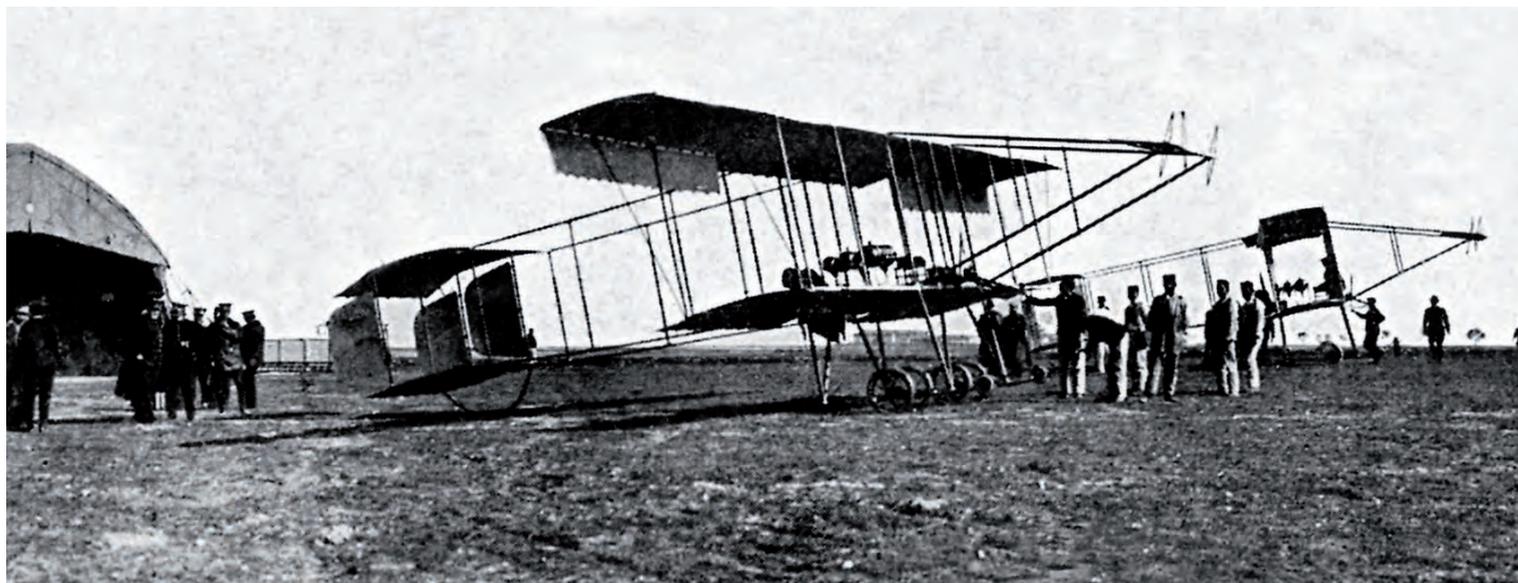
Se trataba, ante la escasez de material propio, de mantener entrenados a los pilotos de la relación que adjuntaba, entre los cuales se encontraban los cinco de la primera promoción de pilotos de aeroplano que iniciarían el curso en el mes de marzo de aquel año.

Incluía también una lista de los doscientos treinta socios del RACE, entre los que figuraban personas tan relevantes como el Duque de Alba, Cánovas del Castillo, Juan de la Cierva y Peñafiel, Benito Loygorri, Ruiz Ferry, Celestino Bayo y, gran novedad en aquellos años, dos mujeres, la Marquesa de Quirós y María de los Dolores Nuñez del Pino señora de Kindelán.

El día 7 de marzo de 1911 fue aprobado el Reglamento para la prueba del material. El aeródromo de Cuatro Vientos estaba ya precariamente habilitado, los dos hangares Bessonneau de lona desmontables y los tres primeros *Farman* había llegado y comenzado su montaje. Las experiencias se podían iniciar en cualquier momento.

### DE LOS PRIMEROS VUELOS AL ACCIDENTE DE BAYO (MARZO 1911-JUNIO 1912)

Vives ha dejado escrito que el día 13 de marzo terminó el montaje del primer aparato, pero que hacía mucho



Los primeros Henry Farman en Cuatro Vientos dispuestos para volar. (Foto prensa gráfica de la época)



Biplano Henry Farman en Cuatro Vientos. (Fotografía en formato par estereoscópico sobre vidrio de 50 x 120 mm, fechada el día 9 de abril de 1912. Cortesía familia Quintana Ladrón de Guevara)

viento, lo que da a entender que no se pudo volar. Por su parte, el domingo día 12, Benito Loygorri había llegado en vuelo con el aeroplano *Henry Farman* de su propiedad, de la Ciudad Lineal a Cuatro Vientos. Así, vemos que el primer vuelo registrado en el aeródromo militar de Cuatro Vientos fue realizado por un civil con aeroplano propio.



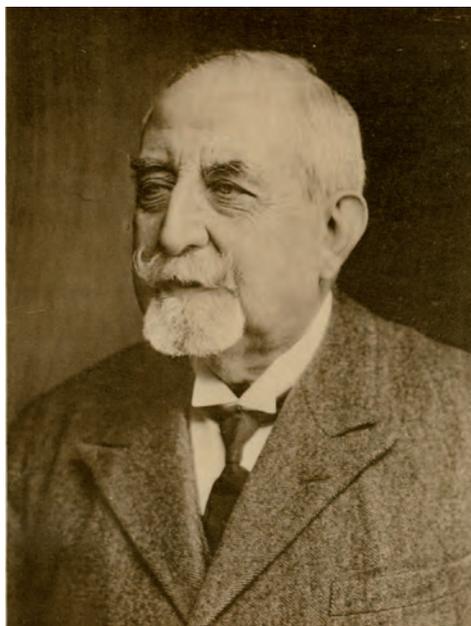
**[ Al igual que en aerostación en el año 1908, se abrieron de forma general los cursos de pilotos a todos los miembros de las distintas Armas y Cuerpos del Ejército ]**

Sobre el primer vuelo militar, existe el relato publicado en la revista *Aviación* el día 1 de abril de 1911 cuyo texto, por la precisión del lenguaje y la veracidad de la información que maneja, bien pudo ser facilitado por un profesional (probablemente Kindelán). Es, sin duda, una buena versión y literalmente dice lo siguiente:

“El día 15, tuvieron lugar en el Campo de Aviación Militar de Cuatro Vientos, cerca de Carabanchel, las primeras pruebas de los *H. Farman* adquiridos por el Estado. La escuela, bajo la dirección del capitán señor Kindelán, cuenta con dos *H. Farman* último modelo, de 16,5 metros de envergadura, motor Gnôme de 50 HP y un *M. Farman* con motor Renault.

Dicho día, el profesor de la casa *H. Farman*, M. Osmont, efectuó numerosos vuelos, solo y llevando como pasajeros al coronel Vives, capitán Kindelán y otros oficiales.

Por el mal tiempo que ha reinado en Madrid, no se pudo hacer recepción oficial de los aparatos hasta el día 23, en



Dos atuendos del general José Marvá y Mayer. (Fotos de Kaulak facilitadas por el Laboratorio de Ingenieros Militares)

cuya fecha, el profesor M. Osmont hizo el vuelo exigido en las condiciones de compra, ó sea de permanencia mínima en el aire de una hora; su vuelo duró 1 h, 2 m, 59 s.; dos minutos 59 segundos más del tiempo exigido para confirmar la prueba y después de un breve descanso, M. Osmont se remontó de nuevo, llevando como pasajero al capitán Kindelán, permaneciendo en el espacio unos cinco minutos, lo preciso para dar por buena la primera prueba.

El primer día, el aviador Sr. Loygorri, con su aparato *H. Farman*, y no *Blériot* como equivocadamente decíamos en el último número, ejecutó varios vuelos muy interesantes, en uno de los cuales llevó como pasajero al capitán Sr. Ortega.

El campo de Cuatro Vientos, se compone de unas diez hectáreas de terreno absolutamente llano, próximo al f.c. de Villa del Prado y lindando con la carretera de Extremadura.

La comisión encargada de su organización, ha adquirido dos hangares de lona desmontables, que pueden armarse en un día y han sido construidos por la casa Bessonneau, de Angers.

Además, se está construyendo y toca ya su término, un vasto cuerpo de edificios de madera y ladrillo, en el que se instalarán las oficinas y talleres de reparación y almacenes. Dispone, asimismo, de una torre observatorio con semáforo, anemómetro y otros aparatos para observación de las corrientes aéreas”.

Por aquellas fechas, el Cuerpo de Ingenieros celebraba el bicentenario de su fundación, cerrando el ciclo de actos festivos con la presencia del Rey en la inauguración de la Estación Central de Radiotelegrafía (ECR), acto celebrado el día 24 de abril de 1911. Ubicada en terrenos

militares de Carabanchel, la construcción y puesta a punto de la ECR fue dirigida por el capitán de Ingenieros Luis Castañón Cruzada<sup>10</sup> con el resultado de una moderna estación, en la que se instaló la Escuela de Radiotelegrafistas militares y prestó un gran servicio en la comunicación constante con los buques de la Armada y otras unidades involucradas en las operaciones en el norte de África.

Terminado el acto inaugural, el Rey, acompañado por el general Marvá, se trasladó al aeródromo de Cuatro Vientos para ver volar a los aeroplanos, pero el fuerte viento lo impidió y con esta noticia debería terminar la reseña de los actos llevados a cabo para la celebración del segundo centenario de la creación del Cuerpo de Ingenieros, pero no fue así. Anochecido y de regreso a Madrid, el automóvil que conducía al general Marvá volcó en la carretera, debido a la rotura de un neumático. Los ocupantes: el comandante Pineda, ligeras erosiones, el capitán de navío Carranza, conmoción cerebral, el coronel Moreno Gil de Borja, extensa herida en la cabeza y el general Marvá, rotura de clavícula.

El general Marvá tardó un año en recuperarse y, por este motivo, fue sustituido en la Jefatura de la Sección de Ingenieros en el Ministerio, por el coronel Banús que ascendería a General el mes de noviembre de aquel año 1911. Es el momento de señalar que en el proceso de creación de la Aviación Militar española, tanto Marvá como Banús, no deberían pasar desapercibidos.

José Marvá y Mayer (1846 - 1937). Tras una breve estancia en Infantería cursó con excelentes notas en la Academia Especial de Ingenieros. Años más tarde fue profesor y director de la Academia en Guadalajara popularizando la frase "no sólo hay que saber, si no que hay que saber enseñar". Alcanzó un gran nivel científico y encarnó ejemplarmente en su persona lo que se conoció como "el espíritu de Guadalajara", es decir, un compendio de honorabilidad, lealtad, rigor científico, capacidad de trabajo, integridad y tenacidad.

Autor de un gran número de trabajos de carácter científico, fue el creador y primer Director del LIE, pero no sólo destacó en el ámbito de



*La única fotografía que se ha podido localizar del general Carlos Banús y Comas. (Cortesía del Laboratorio de Ingenieros Militares)*



**[ A primeros de marzo de 1912 Vives planteó por primera vez la posibilidad de pasar a una acción destinada a probar la utilidad de los aeroplanos militares españoles en un conflicto armado ]**



*El capitán Arrillaga sobre el Henry Farman, primer aviador militar accidentado grave el día 30 de diciembre de 1911. (Foto cortesía familia Arrillaga)*

su profesión. Por encargo del Gobierno, fue el creador de un sistema de seguridad social y pensiones para los obreros, así como fundador de un Instituto de Reformas Sociales origen del Instituto Nacional de Previsión del M<sup>o</sup> de Trabajo.

Cuando se creó la Aviación Militar española, Marvá, como Jefe de la Sección de Ingenieros en el Ministerio de la Guerra y Presidente de la CEM fue el jefe que acogió con la mejor disposición el torrente de ideas y propuestas que aportaba el coronel Vives, para estudiarlas y pasarlas favorablemente informadas a su Ministro, el general Luque. En el año 1933, cuando el coronel Emilio Herrera Linares ingresó en la Real Academia de Ciencias Exactas y Naturales, tuvo el honor de que su discurso de ingreso fuera contestado por Marvá<sup>11</sup>.

Su sucesor, Carlos Banús y Comas (1852- 1934), ingresó en la Academia de Ingenieros y alcanzó el empleo de teniente a la temprana edad de veinte años. Luchó contra los carlistas a las órdenes del general Arsenio Martínez Campos y fue profesor en la Academia durante trece años. Dotado de una excelente preparación como científico, acreditó también estar muy versado en el arte de la guerra y la historia militar,

habiendo dejado, en ésta especialidad, una estimable obra escrita, en la que destaca su trilogía de estudios de Arte e Historia Militar<sup>12</sup>.

Cuando se hizo cargo de la Jefatura de la Sección de Ingenieros sustituyendo a Marvá, en lo que respecta a la creación de la Aviación Militar mantuvo los criterios de actuación seguidos por éste y fue el jefe que vivió en primera línea la tramitación de la Ley considerando el Servicio de Aeronáutica como de campaña y el tramo final que culminaría con la creación del Servicio de Aviación.

Pero volviendo a la CEM y a la Escuela de Cuatro Vientos vemos que, a finales del mes de agosto, los cinco pilotos de la 1<sup>a</sup> promoción habían conseguido el título de piloto lo que, sin duda se podía considerar, a pesar de la escasez de medios y de las especiales circunstancias de partir de cero, un gran éxito. Si, pero todo estaba aún por hacer. Había que administrar un aeródromo todavía con muchas carencias, era



*El capitán Emilio Jiménez Millas, segundo aviador militar accidentado grave el día 9 de abril de 1912, convaleciente de sus heridas ya en su domicilio. (Foto prensa gráfica de la época)*

necesario mantener el material volante y formar al personal encargado del mantenimiento, se esperaba la llegada de nuevo material y tres pilotos de la 1ª, Barrón, Herrera y Kindelán, se estaban preparando para actuar como profesores de una nueva promoción.

La 2ª promoción empezó a formarse a partir de la Real Orden de 27 de noviembre de 1911 por la que se modificaba el Reglamento para la prueba de aeroplanos, eliminando la exclusividad existente atribuida a los Ingenieros, quedando los cursos de pilotos abiertos a todos los miembros de las distintas Armas y cuerpos del Ejército.

Esta decisión, lejos de ser un gesto de generosidad por parte del Cuerpo de Ingenieros, como en alguna ocasión dio a entender Kindelán, fue totalmente lógica, correctamente aplicada, en absoluto improvisada y perfectamente coherente con otra similar tomada el mes de mayo de 1908 por la que “se abrían de forma general los ejercicios y prácticas de aerostación a los jefes y oficiales de las distintas Armas y Cuerpos del Ejército y de la Armada”.

En el EMC, se registraron cincuenta y cuatro peticiones para asistir a las escuelas prácticas previas de aviación, entre las cuales estaban las peticiones de varios de los componentes de la 2ª promoción, figurando en primer lugar Celestino Bayo con fecha de inscripción 21 de noviembre.

El día 5 de diciembre, el Subsecretario de Estado trasladó al Ministro de la Guerra un escrito remitido por el Emba-



**[ Con su informe al Rey planteando la creación de una Aviación Militar española, Kindelán ponía de manifiesto su gran talento y excepcional conocimiento de las jóvenes aviaciones militares de otros países ]**



*El capitán Celestino Bayo Lucía, primer aviador militar fallecido en accidente de aviación (Foto extraída de otra, en grupo, archivada en el AHEA, DIG-00-271-04)*

jador de Italia en la Corte, preguntando “si los que tienen el título de pilotos aviadores de la Escuela de Aviación del Reino, podrían encontrar empleo en el Ejército español ó en los especiales institutos del Gobierno de Su Majestad Católica”. Todo quedó en una petición poco corriente, sin que se haya localizado la respuesta, si es que la hubo<sup>13</sup>.

Con fecha 30 de noviembre y 27 de diciembre 1911, el coronel Vives cursó a la Jefatura de Ingenieros (Banús) sendos escritos<sup>14</sup> solicitando la construcción de dos barracones para cobijar y conservar “los aeroplanos recientemente encargados a las casas *Nieuport* y *Doutre* de París” y sugería que su construcción sería mejor y más barata si pudiera realizarse en los Talleres del Material de Ingenieros de Guadalajara.

Por supuesto que la razonada petición de Vives fue atendida, aunque llevó algún tiempo. Los barracones fueron montados en Cuatro Vientos exactamente un año después, pero de esta nota de petición de Vives podemos extraer, con cierta seguridad, la fecha de adquisición de los primeros monoplanos *Nieuport* y la del *Doutre* (que era un *Farman* equipado con el estabilizador *Doutre*).

Pero cuando parecía que el año 1911 podría finalizar felizmente, el día 30 de diciembre se produjo el accidente del capitán Enrique Arrillaga López. Realizando un vuelo de entrenamiento con el *H. Farman n° 1*, al regresar para toma final inexplicablemente se estrelló, resultando tan mal herido que se vio forzado a dejar de volar y, peor aún, perdió la carrera militar pasando al cuerpo de mutilados. Una seria advertencia de que el pilotaje de los aeroplanos, considerado un deporte por algunos sectores de la sociedad, no era precisamente una broma.

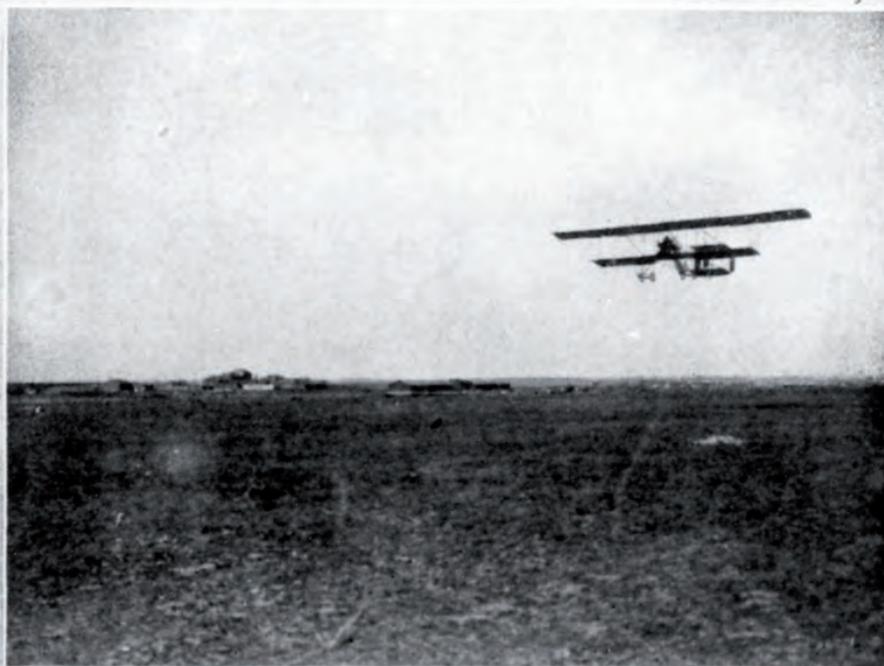
Con el nuevo año, el Agregado Militar de la Embajada de España en Londres, comandante de Artillería Julio Vicens Rozalén, envió al 2º Jefe del EMC una carta manuscrita fechada el día 5 de enero de 1912, en la que decía: “con motivo de la proyectada creación de una Sección de Aviación en el Ejército inglés, el War Office me hace las preguntas contenidas en el cuestionario adjunto, deseando tener información de la información análoga en las demás potencias amigas”.

El comandante Vicens, que ignoraba hasta que punto podía facilitar lo solicitado, hacía su trabajo pidiendo instrucciones y finalizaba “esperando que V.E. se sirva aprobar mi contestación al War Office y resolver en su superior criterio, ruego se sirva contestar a la brevedad posible, por demandar la información con urgencia”.

El cuestionario constaba de siete preguntas solicitando el número de aeropla-

# CRÓNICA GRÁFICA

## LA AVIACIÓN MILITAR



[ Bayo se fue al aire con el biplano Farman nº 2 y, al regresar al campo, por causas no bien determinadas se estrelló violentamente de morro contra el suelo con las peores consecuencias posibles para él, que resultó con terribles heridas, falleciendo poco después ]



*El accidente del capitán Bayo en la prensa gráfica de la época.*

nos, cuantos aviadores habilitados había, cuantas escuelas militares de aviación o se pensaba inaugurar en breve plazo, cuantos pilotos militares estaba previsto formar, organización existente o probable ¿batallones, compañías o secciones?, ¿los aeroplanos se manufacturan en España o son comprados en el extranjero y que tipo se prefiere?, la información sobre dirigibles será también agradecida<sup>15</sup>.

Trasladada la petición del War Office a la CEM, el día 30 de enero el coronel Julio Rodríguez Mourelo firmó por auto-



**[ El trágico final de Bayo, la nueva situación que se creaba y afectaba a los miembros del Servicio de Aeronáutica unido a la impresión causada en las altas esferas, motivó que algo se moviera en el Gobierno ]**

pesetas de la época. Pero es que, además, informaba de que “con los aeroplanos *Farman* existentes en Cuatro Vientos, los ofrecidos por la casa *Bristol* y los

tares españoles en un conflicto armado, precisamente en un momento en el que Vives no podía ignorar que los italianos, en la campaña de Libia, en el mes de octubre de 1911, habían desplegado dos escuadrillas, la primera en Tripolitania y la segunda en Cirenaica, con dos globos *Draken*, los dirigibles P-2 y P-3 y una docena de aeroplanos *Blériot*, *Nieuport*, *Farman*, *Etrich* y *Asteria*, habiendo lanzado bombas de pricato de potasio (no específicas de aviación pero bombas al fin y al cabo) sobre concentraciones enemigas<sup>17</sup>. Es probable que estos hechos, ampliamente divulgados por la prensa de la época, se convirtieran en una referencia para Vives estimulando su interés e impaciencia por acelerar el proyecto de creación de una aviación militar, que debía culminar con la demostración práctica de su efectividad.

El día 11 de abril de 1912, el Subsecretario de Estado remitió un escrito al Ministerio de la Guerra, advirtiendo de que España había sido invitada a participar en un próxima asamblea para tratar la Aerostación científica, que se reuniría en Austria. A tal efecto el Subsecretario proponía que la representación española estuviera compuesta por el coronel Vives y Vich, de Guadalajara, y el Director del Observatorio Meteorológico de Madrid, don José Galbis. Vives no faltó a esta cita a finales del mes mayo en Viena.

También en el mes de abril, el Alcalde constitucional de Toledo organizó un homenaje al gran precursor de los menos pesados, Bartholomeu Lorenzo de Gusmao, que falleció en el Hospital de la Misericordia de la imperial ciudad el día 19 de noviembre de 1724 y se encontraba enterrado en la Iglesia de San Román.

El servicio de aeronáutica fue invitado al acto y no carecía de lógica la iniciativa del Alcalde al estimar que en el homenaje, celebrado el día 5 de junio, la participación de algún globo o aeroplano del Servicio de Aeronáutica evolucionando sobre Toledo, le hubiera dado mayor brillantez y sentido al acto pero, como consta en la contestación oficial<sup>18</sup>, no pudo ser “por hallarse los oficiales en prácticas y parte del material en Melilla”. Vives no pudo asistir porque se encontraba en Viena.

El día 9 de abril, se produjo el segundo accidente de cierta gravedad ocurrido en la Escuela. El teniente de Ingenieros Emilio Jiménez Millas<sup>19</sup> se estrelló, quedando el aeroplano destrozado y él con heridas de pronóstico reservado de las que, afortunadamente, tras dos semanas internado en el Hospital Militar de Carabanchel, salió restablecido.

Con estos problemas, la Escuela siguió funcionando hasta que, en el mes de junio, se produjeron otros aconteci-



*El Presidente del Consejo de Ministros, José Canalejas y el Ministro de la Guerra, Agustín Luque, fotografiados en la entrada principal de Palacio en la época en que se tramitó la creación del Servicio de Aviación Militar. (Foto prensa gráfica de la época)*

rización del General Presidente de la Comisión (Banús), una correcta y mesurada contestación en la que, en realidad, no facilitaba dato alguno que pudiera ser útil al Ejército inglés.

A primeros de marzo de 1912, Vives envió a su Jefatura un escrito, incluyendo una memoria y presupuesto, que es excelente fuente de información sobre el material de vuelo, en ese momento disponible, así como su coste expresado en

que ya están adquiridos y en período de recepción, se reunían los elementos suficientes, por lo que se refiere al material, para formar una escuadrilla que pudiera emplearse en el Norte de África ó donde conviniera en plazo breve”.

Fue la primera vez que Vives, dispuesta la fuerza, adquirido el material y denotando cierta premura, planteó la posibilidad de pasar a una acción destinada a probar la utilidad de los aeroplanos mili-

mientos de muy distinto signo. Positivos, como el informe Kindelán y los primeros vuelos de reconocimiento y el trágico accidente de Celestino Bayo.

Kindelán, Jefe de la Escuela de una aviación militar (nacida pero no reconocida), a mediados de aquel mes de junio envió al Rey un informe presentando un razonado proyecto para la creación de una Aviación Militar española. En este informe al Rey, Kindelán pone de manifiesto su gran talento y excepcional conocimiento de las jóvenes aviaciones militares de los países del entorno, ofrece una acertada visión de su futuro y demuestra estar informado del empleo que se había empezado a hacer del aeroplano como arma<sup>20</sup>. El original de este informe se conserva en la biblioteca-archivo del Palacio Real, va escrito en papel especial sin membrete, firmado y rubricado pero sin fecha y todo apunta a que fue remitido a título personal.

Con la primera luz de un caluroso 22 de junio de 1912 dos aeroplanos de la Escuela de Cuatro Vientos iniciaron sendos vuelos de reconocimiento: el capitán Herrera y el Oficial 1º Alonso en *Nieuport* y el capitán Kindelán y el capitán Alfonso Bayo en *Doutre*. No fueron vuelos de larga duración, ni muy complicados ni mucho menos penosos, pero si fueron los primeros que realizaron aviones militares españoles y muy útiles en cuanto a la preparación de los servicios de observación del campo enemigo que le serían asignados a la 1ª Escuadrilla expedicionaria. Hoy parecerá muy simple pero, en aquel momento, un informe de los vuelos realizados y el croquis de las trayectorias de estos primeros reconocimientos merecieron ser enviadas al Ministro de la Guerra.

Finalizando el mes de junio, tras un total de siete horas y diecinueve minutos de vuelo, de las cuales tres horas y treinta minutos las había volado solo (suelto en la jerga aeronáutica), con un total de 110 vuelos (63 suelto), el capitán Celestino Bayo, que había realizado ya virajes cambiando de mano, se estaba preparando para realizar las pruebas finales para el título, que básicamente consistían en realizar un vuelo de proyección horizontal en forma de 8 y un aterrizaje de precisión.

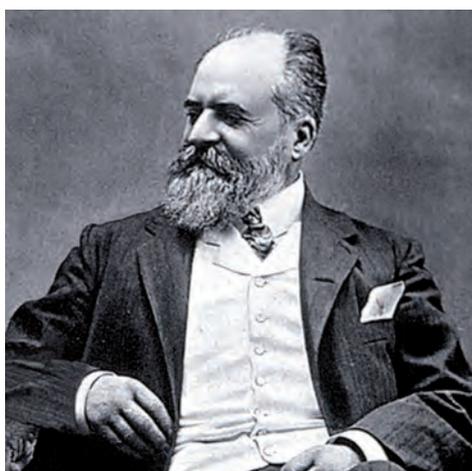
El día 27, realizó dos vuelos por la mañana. Por la tarde, el capitán Kindelán le ordenó salir para "hacer un 8 si al estar en el aire se encontraba en condiciones"<sup>21</sup>. Bayo se fue al aire con el biplano *Farman nº 2* y, al regresar al campo, por causas no bien determinadas se estrelló violentamente de morro contra el suelo. Un trágico vuelo de tres minutos, con el peor de los resultados posibles para Ba-



*El conde de Romanones, Álvaro Figueroa y Torres, Presidente del Congreso y Presidente del Consejo de Ministros cuando se tramitó la creación del Servicio de Aviación Militar. (Foto prensa gráfica de la época)*



*El Secretario del Congreso y Ministro de Gracia y Justicia, Diego Arias de Miranda, que intervino activamente en la tramitación del Servicio de Aviación Militar. (Foto cortesía familia Arias de Miranda)*



*Segismundo Moret Prendergast, citado por Vives como "el ilustre Moret que tanto se ha interesado siempre por la aeronáutica". (Foto prensa gráfica de la época)*

yo, que resultó con terribles heridas, a consecuencia de las cuales falleció el día 29 en el Hospital Militar de Carabanchel.

Sobre el capitán Bayo y el accidente que le costó la vida, cabe señalar dos textos, el primero el del coronel Vives, publicado en el Memorial de Infantería<sup>22</sup>, que ha sido el más próximo a la fecha del accidente y ha constituido la principal referencia que de él tenemos. Y el del general José Sánchez Méndez, que es un excelente análisis del accidente y apunte biográfico de Bayo, que el autor ha tenido el acierto de publicar recientemente<sup>23</sup> coincidiendo con el centenario de su fallecimiento. Queda pues poco margen para el comentario, excepto el que podría suscitar la lectura de la narración que hace Vives de los problemas que tuvo Bayo como alumno.

Dice Vives que Bayo empezó a volar el día 12 de marzo, que el día 23 de abril lo hizo solo y que el día siguiente, el 24, volando solo se estrelló, con averías para el aparato "sin accidente en su persona". Siguió volando y el día 13 de mayo tuvo "otra caída que pudo haber ocasionado un grave accidente personal, pero que, por fortuna, no tuvo más consecuencias que la destrucción del aparato".



**[ Teniendo en cuenta el normal funcionamiento del Congreso, el trámite para la elaboración de un proyecto de una ley considerando de campaña el servicio aeronáutico se puso en marcha con inusitada velocidad ]**

Aclara Vives que Bayo "tenía un carácter impetuoso que le hacía, en ocasiones, precipitarse e ir más deprisa de lo que hubiera sido conveniente y que, tras el segundo accidente, tuvo dudas sobre en sí mismo" por lo que el capitán Kindelán, su hermano Alfonso y el propio Vives le habían amonestado con frecuencia para que refrenara sus ímpetus. Pero no facilita pistas sobre quien fue su profesor, ni da a entender que en algún momento se hubieran planteado darle la baja tras el segundo accidente.

Vemos que Vives, al describir los rasgos característicos de Bayo, transmite una sensación contenida de responsabilidad que le preocupa y le induce a agarrarse al clavo ardiendo que le ofrecen las recomendaciones del jefe de la aeronáutica militar francesa, coronel Hirschmaner, que al hablar de los pilotos aconseja "no exagerar las medidas contra algunas naturalezas ardientes si llegan a cometer alguna falta".

Es más que probable, que en una escuela actual de pilotos, un alumno con las



Personalidades civiles y militares en el entierro de Moret. Entre otros el Conde Romanones, el Infante Alfonso de Orleans y el Ministro de la Guerra, general Agustín Luque. (Foto prensa gráfica de la época)

características de Bayo hubiera causado baja. Pero en este caso ¿deberían los responsables de la Escuela haber tomado medidas más efectivas que las frecuentes amonestaciones? Antes de contestar a esta pregunta es prudente recurrir al conocido aforismo *distingue tempora*, que nos recuerda que para conciliar diversos criterios, sobre un mismo asunto, debe tenerse en cuenta las épocas en que se han producido. Todo apunta a que los medios y los métodos empleados en la Escuela fueron los mejores que, en ese momento, el Ejército tenía a su alcance.

Desde que se produjo el accidente, todas las autoridades civiles y militares se mantuvieron pendientes de la evolución del capitán Bayo. La Reina estuvo en el Hospital interesándose por el herido y el Rey, que se encontraba en La Granja, fue informado del estado de Bayo hasta su muerte.

En aquella época, la difusión en prensa de los accidentes de trabajo que se producían, mayoritariamente obreros de la construcción, no se publicaban con una tipografía especial, pero el accidente de Bayo fue objeto de un tratamiento diferente por varias razones. Aunque ya habían fallecido en España por accidente dos aviadores franceses (Le Blon en San Sebastián en el año 1910 y Leforestier en Huelva en el año 1911), Bayo era el primer aviador español muerto por accidente en tierras españolas<sup>24</sup>.

El accidente de un oficial alumno de la primera escuela de pilotos en España,

se convirtió en un filón para los periodistas, la morbosidad de los detalles de las horribles heridas que había sufrido, su agonía en el hospital y el interés mostrado por las más altas autoridades civiles y militares favorecieron que la desgracia de Bayo fuera la gran noticia que despertó un inusitado interés, motivando que las revistas gráficas y periódicos más importantes ofrecieran a sus lectores la más amplia información.

Por la esquila publicada en el ABC sabemos que al entierro, celebrado en el Cementerio de Carabanchel Bajo, asistió la Reina, el ministro de la Guerra, la cúpula Militar, todos sus compañeros, varios miembros del Gobierno, un gran número de personas y, por supuesto, los familiares: su padre Pedro Bayo Guía (un prestigioso coronel de Artillería con el valor acreditado en campaña), su madrastra doña Concepción Giroud y sus hermanos, dos de los cuales, Alfonso Bayo Lucía y Alberto Bayo Giroud, fueron destacados pilotos militares<sup>25</sup>.

↓ **[ La promulgación de la Ley considerando el servicio militar aeronáutico como de campaña, fue el gran avance en la apreciación de un servicio de alto riesgo que funcionaba de hecho pero fue, sobre todo, la puerta grande que se abrió a su consideración plena como un servicio más en el Ejército ]**

## DE LA LEY CONSIDERANDO EL SERVICIO DE AERONÁUTICA COMO DE CAMPAÑA, AL REAL DECRETO RECONOCIENDO OFICIALMENTE A LA AVIACIÓN MILITAR (JULIO 1912-FEBRERO 1913)

El alto riesgo que comportaba el servicio aeronáutico, se creaba una situación que afectaba a los miembros Servicio de Aeronáutica, verificado ya por los accidentes del teniente Jiménez Millas (del que se recuperó), el del capitán Arrillaga a consecuencia del cual quedó inútil y perdió la carrera y, ahora, el trágico final de Bayo, la nueva unido a la impresión causada en las altas esferas de la Administración, motivó que algo se moviera en el Gobierno.

Decidido que era necesario garantizar un incentivo y una protección en el caso de accidente a los profesionales involucrados en la aviación militar, se planteó la solución de considerar, por ley, el servicio aeronáutico como de campaña. Pero resuelto el qué, faltaba el cómo.

La participación del Ministro de la Guerra, teniente general de Infantería Agustín Luque y Coca, estuvo lógicamente asegurada, ya que de él probablemente partió la iniciativa, así como la colaboración de los profesionales del Cuerpo de Ingenieros, generales Marvía y Banús, coroneles Vives y Rodríguez Mourelo, teniente coronel José de Soroa y Fernández de Somera y el capitán Kindelán entre otros.

Los políticos se pusieron rápidamente

de acuerdo ofreciendo su favorable disposición en la tramitación de la nueva ley desde sus altos cargos que, en varios casos, se alternaron en un corto espacio de tiempo. El proyecto contó con el apoyo de figuras tan relevantes como: Segismundo Moret Prendergast (como diputado y en la Presidencia del Congreso), José Canalejas y Méndez (en la Presidencia del Consejo de Ministros), Álvaro Figueroa y Torres, conde Romanones (en la Presidencia del Congreso y en la del Consejo de Ministros) y Diego Arias de Miranda y Goitia (en la Secretaría del Congreso y como Ministro de Gracia y Justicia).

Teniendo en cuenta el normal funcionamiento del Congreso, el trámite se puso en marcha con inusitada velocidad. El día



**[ El mismo Moret del que Vives, al referirse a la nutrida representación militar y civil presente en el entierro de Bayo, dejó escrito: “entre los que merece citarse al ilustre Moret, que tanto se ha interesado siempre por la aeronáutica” ]**

el Ministro de la Guerra leyó el proyecto de ley considerando de campaña el servicio de aviación militar, anunciando el Secretario, Sr. Arias de Miranda, que el proyecto pasaría a las Secciones para nombramiento de la correspondiente Comisión. Aquí se aprecia de nuevo la celeridad impresa al proyecto que, en la

el valor se le supone” Tras algunas puyas, deslizadas en el florido intercambio de opiniones con la elocuencia propia de la época, el proyecto fue aceptado a trámite y publicado en el apéndice 2º al Diario nº 154 del día 4 de julio.

En el Diario de las Sesiones nº 155 del viernes 5 de julio, en una nota de la Secretaría del Congreso, se dio a conocer la composición de una Comisión para dar dictamen acerca del proyecto de ley considerando de campaña el servicio de aviación militar, integrada por los siguientes diputados: Argente, Barrasa, Esbry, Gayarre, López (don Daniel), Morote (don José) y Moret<sup>27</sup>. Pero llegados a este punto, todo quedó súbitamente parado en el Congreso debido al perío-



*Vives y Kindelán sobre un Farman. Cuando regresaban de Aranjuez, se vieron forzados a tomar tierra en Cienpuzuelos para que bajara Vives y, aliviado el peso, el aeroplano pudiera regresar volando a Cuatro Vientos (Foto AHEA, 1313(1)2º)*

4 de julio (a sólo cinco días del fallecimiento de Bayo) el general Luque pidió permiso al Rey para presentar a las Cortes un proyecto de ley considerando como de campaña el servicio de aviación militar. Con la misma fecha el Rey contestó autorizando lo solicitado.

El siguiente paso remite a la presentación del proyecto en el Congreso de los Diputados<sup>26</sup>. En el acta de la sesión del jueves 4 de julio de 1912, presidida por el conde de Romanones, se recoge que

misma jornada, fue presentado al Rey, aprobado por éste, dado de alta, leído y discutido en el Congreso.

En la defensa de su proyecto, el general Luque sólo encontró la débil resistencia (en realidad un apoyo) del diputado Sr. Soriano que decía “mientras que en España se conceden recompensas á porrillo, los gloriosos aviadores (a los que califica de insignes luchadores del porvenir) no tienen siquiera como estímulo á veces aquella nota fría que dice:

do estival y el inicio de las ansiadas vacaciones de verano.

Por aquellas fechas (septiembre a octubre) empezó a formarse la 3ª promoción de pilotos. En la documentación consultada se aprecia un abundante intercambio de escritos entre el EMC y la CEM, en los que aparecen relacionados los nombres de un buen número de aspirantes (Olivié, Sastre, Ventos, Matanzas, Sousa, Montero, Cifuentes, Dávila y un largo etcétera). Algunos de éstos, in-



*Se compraron camiones taller Dion-Bouton. En la foto, el convoy pasando por la calle Bailén hacia la estación de Atocha destino final Tetuán (África), formado parte de la 1ª Escuadrilla Expedicionaria (Foto cortesía familia Laviña)*

cluyendo los oficiales de la Armada Viniestra y Cheriguini, entraron con la 3ª, otros con la 4ª y los restantes simplemente no ingresaron en aviación<sup>28</sup>.

Recuperada la actividad en el Congreso, el jueves 17 de octubre los miembros de la Comisión fueron convocados a reunión a celebrar el día siguiente a las 5 de la tarde en el Congreso, tras la cual la Comisión quedó formalmente constituida, siendo elegidos Presidente don Segismundo Moret y Secretario don José Morote.

El lunes 28 de octubre, reunida de nuevo la Comisión entregó su dictamen en el que, sobre la base del texto presentado por el Ministro de la Guerra, propuso al Congreso se sirviera adoptar el proyecto de ley que constaba de dos artículos. Este dictamen fue publicado en el apéndice 10º al número 168, del Diario de las Sesiones de Cortes el lunes 28 de octubre de 1912 aunque, para este trabajo, se facilita como el original presentado por la Comisión y firmado por todos los miembros de la misma.

El martes 29 octubre la Secretaría del Congreso dio cuenta de que el Dictamen había sido leído y aprobado sin discusión y que pasaba a la Sección de corrección de estilo y el día 30, corriente por la Sec-



**[ El proceso de reconocimiento oficial estaba en corta final cuando el Ministro de la Guerra, general Luque, presentó al Rey un proyecto de decreto para la creación de un servicio de aeronáutica militar que comprendería dos ramas: aerostación y aviación ]**

ción de corrección de estilo y previa declaración de estar conforme con lo acordado, se aprobó definitivamente anunciándose que pasaría al Senado<sup>29</sup>, como así hizo el Secretario del Congreso, Diego Arias de Miranda. Sólo faltaba la aprobación del Rey que, como se sabía, estaba asegurada, pero un trágico acontecimiento retrasó de nuevo el proceso.

A media mañana del día 12 de noviembre de 1912, cuando se dirigía dando un paseo al Ministerio de la Gobernación para celebrar consejo y al detenerse ante el escaparate de la Librería San Martín en la madrileña Puerta del Sol, el Presidente don José Canalejas y Méndez recibió dos tiros a quemarropa<sup>30</sup>, cayendo de espaldas y quedando tendido en el suelo sin hacer movimiento alguno.

El magnicidio provocó importantes cambios en el Gobierno, sin que ello afectara de forma negativa a los hombres que habían participado activamente en la tramitación de la ley para considerar como de campaña el servicio aeronáutico. El día 19, Romanones fue nombrado Presidente del Consejo de Ministros, Moret fue elegido Presidente de las Cortes con 300 votos de un total de 301 y Arias de Miranda se hizo cargo de la cartera de Gracia y Justicia.

El día 21, superada la conmoción ocasionada por el asesinato de Canalejas, el Senado presentó a la sanción del Rey un pliego con la nueva Ley aprobada en Cortes, en el que Alfonso XIII estampó su firma con el publíquese, legitimado con la firma del ministro de Gracia y Justicia, Diego Arias de Miranda y Goitia. El día 22 (fecha de entrada en vigor de la Ley), Arias de Miranda remitió el documento al Congreso, cuyo texto fue publicado en el apéndice 11º al nº 187, Diario de las Sesiones de las Cortes del martes 26 de noviembre de 1912.

La promulgación de la Ley considerando el servicio militar aeronáutico como de campaña, fue el gran avance en la apreciación de un servicio de alto riesgo que funcionaba de hecho pero fue, sobre todo, la puerta grande que se abría a su consideración plena como un servicio más en el Ejército.

El reconocimiento y su declaración como servicio de aviación, que diera fe de su existencia (su partida de nacimiento) mediante la formalidad del acto administrativo al que se refirió Ramón Salas Larrazábal en el año 1988, era imparable porque, de otro modo, ¿cómo se podría aplicar la recién promulgada Ley a un servicio que aún no existía oficialmente?



**[ Sobre el emblema, se decía escuetamente que consistiría en unas alas de plata con un disco rojo en medio y una corona real encima, al que se añadirían: los pilotos de globo, un ancla, los de dirigible, una rueda de timón y los de aeroplano, una hélice de cuatro ramas ]**

Finalizando el año, el coronel Pedro Vives, remitió al Ministro de la Guerra un presupuesto con el que, caso de aprobación, se podría establecer “una estación permanente de aeroplanos en el polígono de Guadalajara”. Se quejaba de que en la últimas prácticas previas habían tenido que utilizar (levantadas ya las cosechas) terrenos de propiedad privada y razonaba que un nuevo aeródromo, situado al otro lado del ferrocarril, respecto del actual polígono de aerostación, “podría ser la residencia de una escuadrilla para realizar las prácticas previas y serviría para desahogar el aeródromo de Cuatro Vientos”. Dispondría de “una pista de tomar tierra y de lanzamiento y estaría unido al polígono por una franja de terreno de 150 metros de anchura”<sup>31</sup>.

El día 28 de enero de 1913, falleció Segismundo Moret y Prendergast. Nacido en Cádiz el día 2 de junio de 1833, fue escritor y catedrático, gran jurista, di-

plomático y hombre Estado. Ocupó importantes cargos en los gobiernos de Amadeo I, Alfonso XII, la Regencia y Alfonso XIII; diputado en Cortes y Embajador, desempeñó los ministerios de Ultramar, Hacienda, Estado, Fomento, así como la Presidencia del Consejo de Ministros y la del Congreso de los Diputados. Entre sus muchos logros políticos destaca la promulgación de la Ley Moret

referirse a la nutrida representación militar y civil presente en el entierro de Bayo, dejó escrito: “entre los que merece citarse al ilustre Moret, que tanto se ha interesado siempre por la aeronáutica”<sup>32</sup>.

Tras la impresionante manifestación de duelo que vivió Madrid en el entierro de Moret, el día 7 de febrero de 1913 el Rey realizó un vuelo local en el dirigible España. A media mañana, el Rey, su es-



*Alfonso XIII charlando con el piloto francés Reanux en presencia de Vives y de Quiñones de León, en la playa de La Concha. (Foto prensa gráfica de la época)*

sobre la libertad de vientre que, como se sabe, fue el inicio del fin de la esclavitud en nuestros territorios de ultramar.

Moret (con su compañero de partido José Canalejas) se interesó activamente por la aviación, facilitando su llegada a nuestro país y presidió la Comisión que, tras la muerte de Bayo, redactó el dictamen que sirvió de base para la promulgación de la Ley considerando de campaña el servicio aeronáutico militar. Se trata del mismo Moret del que Vives, al

posa y los hermanos de ésta los príncipes de Battenberg, se trasladaron al aeródromo de Cuatro Vientos donde “por casualidad, pues la visita del Rey no había sido anunciada” se hallaban los generales Marina y Banús, el coronel Vives, el teniente coronel García del Campo y por supuesto el capitán Kindelán y la tripulación del *España* con el dirigible inflado y listo para salir.

Luego de varios vuelos realizados por los aeroplanos de la Escuela y otros de

demostración de representantes de las casas *Deperdussin* y *Taube*, el *España* se fue al aire con los siguientes: pasajeros observadores Alfonso XIII, el príncipe Maurice de Battenberg y el general Marina; tripulantes Vives (dirección), Kindelán (estabilidad), Millas (ruta) y Quesada (motor). Un agradable vuelo de veinte minutos sobre los alrededores que dejó muy complacido al Rey y sus acompañantes. Tres días después, el Infante Alfonso de Orleans y su esposa Beatriz de Sajonia, realizaron un vuelo de cincuenta y siete minutos sobre Madrid, con la misma tripulación<sup>33</sup>. Muy similar al vuelo del Rey excepto por la ausencia de los grandes jefes.

En el mes de febrero, el proceso de reconocimiento oficial de una aviación militar estaba en corta final. Efectivamente, el día 28, el Ministro de la Guerra general Luque, de acuerdo con el Consejo de Ministros, presentó al Rey un proyecto de decreto para la creación de un servicio de aeronáutica militar que comprendería dos ramas: aerostación y aviación.

En su exposición, el general Luque argumentaba que el servicio de aviación no había pasado del periodo experimental por falta de recursos y que podría, en breve, adquirir mayor desarrollo, tanto por existir ya algunos pilotos como por disponer de material adecuado para maniobras y operaciones de campaña. Razonaba también que el aeroplano era un elemento importante en el servicio de exploración y que podría con el tiempo ser susceptible de otras aplicaciones que ya se iniciaban pero que no resultaban todavía prácticas<sup>34</sup>. Fue un trámite rápido y el Rey sancionó con su firma el Real Decreto de 28 de febrero de 1913 compuesto de cuatro artículos, decreto que, con la misma fecha, causó efecto en el Ministerio de la Guerra. Se extendía la partida de bautismo oficial del Servicio de Aviación Militar.

## EL ESPÍRITU DE GUADALAJARA

Por real orden circular del 16 de abril de 1913, se publicó el Reglamento<sup>35</sup>, en el que se especificaba que la aeronáutica militar, a cargo de la Sección de Ingenieros, dependería directamente del Ministerio de la Guerra y los servicios de aerostación y de aviación, con sus respectivos jefes y un director común, funcionarían completamente independientes.

En cuanto a la aviación (parte III), el personal navegante debería reunir ciertas condiciones de "edad y robustez" (Art. 40) y se compondría de pilotos que podrían ser oficiales, individuos de tropa

o paisanos, mientras que para los observadores se requería que fueran oficiales (Art. 36). Se tenía también en cuenta a los pilotos civiles (Art. 16), que serían considerados como personal navegante de reserva y se establecían dos categorías de pilotos: 2ª categoría (elemental) y 1ª categoría (superior).

El más caracterizado de los destinados en aviación, debiendo reunir además la condición de piloto de 1ª categoría, se haría cargo de la jefatura acumulando el mando de todos los elementos, con atribución de jefe de batallón sobre el personal y jefe de instrucción en todo lo que se refiere a la enseñanza, siendo responsable ante el Director de Aeronáutica Militar, (Art. 37).

↓ [ El emblema ha sido objeto de varios cambios siguiendo el criterio de los distintos gobiernos, aunque siempre conservó los rasgos básicos de su diseño inicial: las alas y una corona u otra o ninguna sobre el círculo central. En la actualidad, el emblema de la Aviación Militar Española, conocido como *Rokiski* es una fiel representación de su primera versión en el año 1913 ]

Sobre el emblema (Apéndice nº 3), se decía escuetamente que consistiría en unas alas de plata con un disco rojo en medio y una corona real encima, al que se añadirían: los pilotos de globo, un ancla, los de dirigible, una rueda de timón y los de aeroplano, una hélice de cuatro ramas. Los observadores, ostentarían sólo el emblema básico. De metal para soldados y clases de tropa (en el brazo izquierdo) y los jefes y oficiales, bordado a la derecha en la guerrera a la altura del primer botón<sup>36</sup>.

El emblema ha sido objeto de varios cambios siguiendo el criterio de los distintos gobiernos, aunque siempre conservó los rasgos básicos de su diseño inicial: las alas y una corona u otra o ninguna sobre el círculo central. En la actualidad, el emblema de la Aviación Militar Española, conocido como el *Rokiski*, es una fiel representación de su primera versión en el año 1913.

Las actividades de la aviación militar en el año 1913, tras la publicación del Reglamento en el mes de abril, han sido ya ampliamente tratadas en *Aeroplano nº 29 pp.59-62* por lo que no parece oportuno repetir o insistir en ello. Únicamente comentar algunos asuntos que quizás no fueron bien explicados o que, por razones de espacio, se quedaron fuera del relato.

Para el coronel Vives, lo primero era "dotar al servicio tanto de personal como de material y ganado indispensables", y para ello solicitó los presupuestos o créditos especiales que consideró necesarios y que el general Banús trasladó favorablemente informados al Ministro de la Guerra. En aquel momento, la conveniencia de tener lista una escuadrilla, propuesta por Vives en el mes de marzo de 1912, había pasado de una idea brillante a una necesidad apremiante.

La Escuela de Cuatro Vientos, requería atención especial y unos gastos considerables y fue también necesario enviar personal (Barrón, Herrera, Kindelán, Oliví, Tiana y Quesada) a París, Salysbury y Viena para la recepción y prueba del material. Pero los desplazamientos al extranjero, que implicaban viajes agotadores, largas estancias del personal y elevados gastos adicionales, fueron suspendidos (excepto Viena) cuando, en Salysbury, se produjo el incendio en vuelo de un aparato *Bristo*<sup>37</sup>. Se trataba, ateniéndose a lo contratado, de realizar las pruebas de recepción a la entrega del material en destino (Cuatro Vientos) y si surgían problemas las casas constructoras se encargarían de solucionarlos.

Respecto al ganado (la tracción de sangre) se adquirieron caballos y mulos, se compraron camiones tractores y camiones taller de la marca *Dion-Bouton* y un automóvil *Hispano Suiza*, así como el material necesario para equipar adecuadamente los talleres. Sobre al reclutamiento del personal de tropa (de otros Cuerpos) se reforzaron las plantillas de motoristas, conductores de automóviles, herreros, carpinteros, aparatistas, ajustadores, cordeleros, ebanistas, caldereros en hierro, pintores, torneros en metales, forjadores, electricistas, lampistas, torneros en madera, guarnicioneros y sastres hasta un total de noventa y ocho individuos<sup>38</sup>.

En cuanto al personal tripulante, la 3ª promoción había finalizado el curso y se estaba ya organizando y seleccionando a los oficiales que formaría la 4ª promoción, la más numerosa hasta ese momento compuesta de diecinueve alumnos.

En el mes de junio y a propuesta del coronel Director del Servicio de Aeronáutica Militar, el general Banús declaró reglamentario para los jefes y oficiales del citado Servicio en las guarniciones de África el uniforme de diario color kaki por ser más conveniente para el trabajo cotidiano, continuando usándose para el vuelo, el chaquetón de cuero y el pantalón azul durante el invierno y la chaqueta y pantalón azules en el verano, sobrepuestos al nuevo uniforme<sup>39</sup>.



*El primer piloto que voló en Cuatro Vientos, Benito Loygorry, con su aeroplano en la playa de La Concha. Aunque no compitió, hizo acto de presencia en el concurso de hidros de San Sebastián. (Foto AHEA, 1312(1)2ª)*

También en el mes de junio, se produjeron tres accidentes sin graves consecuencias. Cuando el oficial 1º de Intendencia Carlos Alonso Ilera, procedía de Valladolid a Cuatro Vientos en el *Nieuport n°4*, al sobrevolar San Rafael se vio obligado a aterrizar de emergencia debido a la parada del motor, sufriendo heridas en la nariz y la espalda, quedando averiado el aparato.

↓ **[ La idea de mandar el aeroplano a la guerra había arraigado plenamente en el Gobierno ]**

En el ejercicio de escuadrilla realizado el día 24 entre Cuatro Vientos y Aranjuez, en el que tomaron parte siete aeroplanos, el *Nieuport n° 8* pilotado por el teniente médico Antonio Pérez Núñez, debido a parada de motor se estrelló al despegar quedando el avión destrozado y los ocupantes, Pérez Núñez y Fernando Balseyro, con heridas de carácter reservado. En el mismo día, al regresar de Aranjuez, el capitán Kindelán al mando del *Maurice Farman n° 5* se vio obligado a aterrizar en un terreno llano cerca de Cienpозuelos para que se bajara el coronel Vives, que regresó por ferrocarril y el aparato, con menos carga, pudo volver a base por sus propios medios<sup>40</sup>. Estas cosas pasaban en aquella época.

La puesta a punto del material, la intensa actividad a que estaban sometidos



*Un póquer de jefes en Cuatro Vientos: Echagüe, Rodríguez Mourelo, Marvá y Vives. Sin fecha, pero dado que aparece un hangar de lona Bessonneau y que Marvá se accidentó el día 24 de abril de 1911, que estuvo un año de baja y fue sustituido por Banús, la foto sólo pudo ser tomada entre los días 15 de marzo y 23 de abril del citado año. (Foto AHEA, 1393(1)2ª)*

los pilotos, la realización de maniobras y ejercicios combinados denotan el esfuerzo realizado por Vives para tener el personal disponible y dispuesto de acuerdo con los artículos 53 y 54 del Reglamento. El día 10 de julio de 1913, remitió un escrito<sup>41</sup> al Ministro de Guerra solicitando la aprobación de un presupuesto de 59.000 pesetas para entretenimiento del material haciéndole

saber, una vez más, que con “los elementos recibidos y los que están a punto de recibirse se podía organizar una escuadrilla provisional compuesta de dos secciones”.

La nota, redactada y firmada por Kindelán con el visto bueno de Vives, se proponía el envío de dos secciones con la participación de aviadores como Alonso, Bayo, Dávila, Herrera y Pérez

Nuñez entre otros, algunos de los cuales formarían parte de la 1ª Escuadrilla Expedicionaria que partió para África a finales del mes de octubre de 1913.

Con la casi obsesiva idea de preparar una escuadrilla para enviar a África, durante los meses de julio, agosto y septiembre el Servicio de Aviación mantuvo una intensa actividad, que se puede seguir a través de los importantes presupuestos que fueron aprobados para la adquisición de material y preparación del personal. Se adquirieron los *Lohner*, se aceptó la donación de dos aeroplanos *Morane-Saulnier*<sup>42</sup> y se gestionó la compra de las bombas *Carbonit* sin descuidar el funcionamiento de la Escuela en Cuatro Vientos.

Otro de los muchos indicadores de que la idea de mandar el avión a la guerra había arraigado plenamente en el Gobierno y se estaban tomando medidas para ello, está en el escrito cursado a los capitanías generales de las siete regiones el día 21 de julio de 1913, ordenando que los noventa y cuatro individuos de las clases y tropa detallados en una lista, que empezaba con Francisco Rodrigo Noriega y terminaba con Clementino Valdaro Tijeiro, con la mayor urgencia pasaran a prestar servicio como agregados a las tropas afectas al Servicio de Aviación<sup>43</sup>.

En el mes de septiembre, el Ministerio de la Guerra subvencionó con 15.000 pesetas, material y personal<sup>44</sup>, un concurso de aviación programado por el RACE que fue conocido como la Semana de Aviación de San Sebastián. Aunque la Aviación Militar española no disponía aún de hidroaviones (no tardaría mucho en tenerlos) el mando estimó podría ser útil la observación del vuelo de los hidros en San Sebastián. Se había previsto también la participación de aeroplanos terrestres, pero el concurso quedó desierto por falta de candidatos.

Las pruebas se celebraron del 21 al 28 de septiembre con la asistencia de Alfonso XIII y su primo el Infante Alfonso de Orleans. En su escrito del día 10 de octubre, el coronel Vives informó detalladamente de los vuelos realizados por los seis pilotos participantes, cuyo ganador fue Renaux con un hidroaeroplano biplano *Maurice Farman*<sup>45</sup>.

Vives, que toma como referencia el concurso de hidroaeroplanos celebrado en Mónaco el mes abril de aquel año 1913, pone de manifiesto en su escrito el interés de las pruebas que “le han permitido observar la condiciones de los aparatos así como aclarar ideas sobre sus posibles aplicaciones militares tanto en lo referente a defensa de costas como operaciones marítimas” ello



**[ La 1ª Escuadrilla Expedicionaria se desplazaría a Marruecos instalándose en Adir, un improvisado campo próximo a Tetuán donde la Aviación Militar española realizaría sus primeras misiones de guerra y recibiría el bautismo de fuego y sangre ]**

con el valor añadido, dice Vives, de que muchos oficiales aviadores hayan tenido la ocasión de examinar de cerca y ver volar estos aparatos.

El día 5 de octubre de 1913, el coronel Vives dejó escrito un “Resumen de los resultados obtenidos en la rama de la aviación, desde los primeros ensayos hasta la fecha”. En este último informe antes de la gran prueba en África, detalla sucintamente el proceso seguido para la instauración del servicio y da por terminado el período de experimentación. Pocos días después la 1ª Escuadrilla Expedicionaria<sup>46</sup> se desplazaría a Marruecos instalándose en Adir, un improvisado campo próximo a Tetuán, posteriormente llamado de Sania Ramel, desde donde la Aviación Militar española realizaría sus primeras misiones de guerra y donde recibiría los bautismos de sangre y de fuego.

Finalizando el año, Vives envió al Ministro de la Guerra (Sección de Ingenieros) un escrito adjuntando un presupuesto por importe de 317.030 pesetas para atender al Servicio de Aviación en África sobre la base de mantener el material y el personal durante tres meses más y la instalación de “un aeródromo de servicio en el punto del Garb que se considere más conveniente para mantener durante

### Acrónimos y abreviaturas

ACD .....	Archivo del Congreso de los Diputados
AGMS .....	Archivo General Militar de Segovia
AHEA .....	Archivo Histórico del Ejército del Aire
CEM .....	Comisión de Experiencias del Material
ECR .....	Estación Central de Radiotelegrafía
EMC .....	Estado Mayor Central
IHCA .....	Instituto de Historia y Cultura Aero-náuticas
LIE .....	Laboratorio de Ingenieros del Ejército
RACE .....	Real Aero Club de España
RD .....	Real Decreto
ROC .....	Real Orden Comunicada
SAM .....	Servicio de Aviación Militar
SHYCEA .....	Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire

### Periódicos y revistas

- Aeroplano
- Aviación (1910-1913)
- La Ilustración Española y Americana (1909-1914)
- Madrid Científico (1904-1914)
- Revista de Aeronáutica y Astronáutica

todo el año los aparatos, material y personal preciso para el servicio”.

El incansable Vives no especificaba la ubicación de ese aeródromo que proponía. Pudo estar pensando a Arcila, o Larrache, o incluso en el futuro Sania Ramel, pero lo que si queda claro es su dedicación a la tarea asignada, el rigor y la oportunidad de sus planteamientos, su tenacidad, su extraordinaria capacidad de trabajo y su permanente actitud de servicio más allá de lo estrictamente encomendado, es decir, la encarnación de ese compendio de virtudes que fue conocido como el espíritu de Guadalajara.

### COMENTARIO FINAL

De antiguo existen, en círculos profesionales, diferencias de criterio sobre la fecha de creación de la Aviación Militar española. Un determinado grupo de profesionales, entre los que se encuentran los miembros del Servicio Histórico del Aire, estiman que empezó su andadura en el año 1911 al crearse la Comisión de Experiencias en Cuatro Vientos y que el reconocimiento o su creación oficial en el año 1913 como un nuevo Servicio, siguiendo la tesis de Ramón Salas, no fue sino una especie de acto formal de bautismo.

En esta polémica, se debe tener presente que todos los Jefes de Aviación en los numerosos actos de conmemoración del nacimiento de la Aviación Militar<sup>47</sup> española han tomado como referencia el año 1911, por estimar que no se puede negar la existencia de una aviación militar que en el lapso de veintitrés meses había conseguido formar a tres promociones de pilotos y una cuarta en la escuela y que contaba con numerosos heridos en accidentes entre sus componentes, uno de ellos mortal.

Pero también es cierto que un sector de profesionales estima que el Servicio de Aviación militar sólo puede ser considerado como tal a partir del Real Decreto de 28 de febrero de 1913. Creemos que la controversia podría quedar zanjada admitiendo la existencia de una Aviación Militar real a partir del año 1911 y de un Servicio de Aviación desde el año 1913, o dicho de otro modo, admitiendo el binomio “nacimiento” y “bautizo”.

Otro dato interesante es el que se refiere a la promulgación de la Ley del 22 de noviembre de 1912 considerando el servicio militar aeronáutico como de campaña. Esta Ley, el episodio jurídico de mayor relevancia en todo el proceso, tramitada reglamentariamente al máximo nivel legal, fue el gran avance en la valoración de una actividad militar

de alto riesgo que funcionaba de hecho y contrasta, en cuanto a la diferencia de rango, con el ulterior reconocimiento del Servicio de Aviación por una disposición limitada al Real Decreto de 28 de febrero de 1913.

Buceando en los archivos del Congreso de los Diputados y el General Militar de Segovia, en los que se facilita generosamente la tarea al investigador, se comprueba que en el largo proceso de creación del Servicio de Aviación la participación de determinadas personas ha sido muy activa y en algunos casos decisiva. Entre los políticos cabe citar a Canalejas, Moret, Romanones y Arias de Miranda y de los militares por supuesto el coronel Vives pero no sólo Vives, ya que está acreditada la colaboración de Marvá, Banús, Luque, Kindelán, Rodríguez Mourelo, Rojas y José de So-roa entre otros.

Finalmente, interpretando el sentir de todos los miembros del Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire (SHYCEA), desearía cerrar este trabajo recordando a esa gran persona que fue José Warleta Carrillo, muy querido y admirado miembro de número y uno de los fundadores del Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica (IHCA). Prestigioso Ingeniero aeronáutico militar de la segunda promoción, dedicó gran parte de su vida y extraordinaria capacidad al estudio y divulgación de la historia de la Aviación Militar española a la que siempre trató con rigor, respeto y veracidad en su más que estimable obra escrita. Una historia que, como profesional de aviación hijo y sobrino de destacados aviadores, llevaba en la sangre.

<sup>1</sup>Sobre Cuatro Vientos, desde su creación hasta la Guerra Civil, ver el excelente trabajo de Adolfo Roldán Villén, *Cuatro Vientos, cuna de la Aviación Militar española*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2011.

<sup>2</sup>José Ramón Marteles López, *100 años de Aviación Militar española*, Aeroplano, especial año 2011, nº 29, Madrid.

<sup>3</sup>Jesús Salas Larrazábal y José Warleta Carrillo, *Setenta y cinco años de la Aviación Militar española*, Revista de Aeronáutica y Astronáutica, nº 547, Ministerio de Defensa, Madrid, 1986.

<sup>4</sup>José Ramón Salas Larrazábal, *75 años de evolución orgánica*, Revista de Aeronáutica y Astronáutica nº 569, Ministerio de Defensa, Madrid, 1988.

<sup>5</sup>La Ilustración Española y Americana (portada), 22 de febrero de 1909, Madrid.

<sup>6</sup>La entregas para el Ministro de la Guerra se cursaban, salvo escasas excepciones, a través de la Sección de Ingenieros cuyo titular, en el año 1909, era el general Marvá.

<sup>7</sup>Archivo General Militar de Segovia (AGMS), sección 2ª, división 10ª, legajo 39.

<sup>8</sup>*Estudio Histórico del cuerpo de Ingenieros del Ejército, tomo II*, Sucesores de Rivadeneira, Madrid, 1911.

<sup>9</sup>AGMS, serie 2ª, división 10ª, legajo 41.

<sup>10</sup>Luis Castañón Cruzada se retiró de coronel y fue el origen de una conocida saga militar: Su hijo, Juan Castañón de Mena, teniente general y Ministro del Ejército y su nieto, Luis Castañón Albo, general de Aviación. A los dos últimos les impusieron las fajas el general Franco y el Rey Juan

## Bibliografía

- Bordonado Bermejo, María Julia, *Laboratorio de Ingenieros del Ejército, "General Marvá"*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2011.
- Falessi, Cesare, *Storia fotografica dell'aviazione italiana*, Newton Compton editori, Roma, 1984.
- López Núñez, Álvaro, *Marvá. Biografía y bibliografía*, Imprenta Clásica Española, Madrid, 1926.
- Marteles López, José Ramón, *100 años de Aviación Militar española, Aeroplano, especial año 2011*, nº 29, Ministerio de Defensa, Madrid.
- Monte, Mario E. del, *La Guerra Italo-Turca 1911-1912* (Italia en Tripoli), Maucci Hermanos Editores, Buenos Aires, 1912.
- Munson, Kenneth, *History of Aviation*, Crown Publishers Inc, New York, 1972.
- Pagliano, Mauririzio, *Storia fotografica dell'aviazione italiana*, Newton Compton editori, Roma, 1984.
- Petit, Edmond, *Histoire mondiale de l'Aviation*, Hachete, París, 1967.
- Roldán Villén, Adolfo, *Cuatro Vientos, cuna de la Aviación Militar española*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2011.
- Salas Larrazábal, Jesús, *Setenta y cinco años de la Aviación Militar española*, Revista de Aeronáutica y Astronáutica nº 547, Ministerio de Defensa, Madrid, 1986.
- Salas Larrazábal, José Ramón, *75 años de evolución orgánica*, Revista de Aeronáutica y Astronáutica nº 569, Ministerio de Defensa, Madrid, 1988.
- Sánchez Méndez, José, *Celestino Bayo Lucía*, Revista de Aeronáutica y Astronáutica, julio-agosto, 2013, pp.660-667, Ministerio de Defensa, Madrid, 2012.
- Sclerandi, Bernardo, *Aviazione 1900-1918 vol 1*, Curcio Periodici, Milano, 1985.
- Taylor, John W R, *History of Aviation*, Crown Publishers Inc, New York, 1972.
- vv.aa., *Estudio Histórico del Cuerpo de Ingenieros Militares, tomo II*, Sucesores de Rivadeneira, Madrid, 1911.
- Vives y Vich, Pedro, *El capitán de Infantería Don Celestino Bayo*, Imprenta Colegio María Cristina, Toledo, 1912.
- Warleta Carrillo, José, *Setenta y cinco años de la Aviación Militar española*, Revista de Aeronáutica y Astronáutica nº 547, Ministerio de Defensa, Madrid, 1986.



**[ Vives fue un genuino representante de ese compendio de virtudes que fue conocido como el espíritu de Guadalajara ]**

Carlos I, respectivamente. El primero recibió las estrellas de Coronel del Rey Alfonso XIII.

<sup>11</sup>Sobre Marvá ver su hoja de servicios en el AGMS, el trabajo de Álvaro López Núñez y el de la profesora María Julia Bordonado.

<sup>12</sup>Sobre Banús ver su hoja de servicios en el AGMS y el trabajo de María Julia Bordonado.

<sup>13</sup>AGMS, sección 2ª, división 10ª, legajo 40.

<sup>14</sup>AGMS, sección 2ª, división 1ª, legajo 2.

<sup>15</sup>AGMS, sección 2ª, división 6ª, legajo 99.

<sup>16</sup>Primer aeroplano construido en Italia y adquirido por el Ejército italiano.

<sup>17</sup>Existe abundante documentación relevante de archivo y de prensa gráfica de la época que permite comprobar que fueron los italianos los primeros en utilizar el aeroplano en misiones ofensivas, lanzando bombas a mano.

<sup>18</sup>AGMS, sección 2ª, división 10ª, legajo 40.

<sup>19</sup>Emilio Jiménez Millas se mató en un Farman-7, sobre Cuatro Vientos, el día 15 de junio de 1917.

<sup>20</sup>En su conflicto con los turcos y partir del mes de octubre de 1911, el ejército italiano empezó a efectuar reconocimientos aéreos y a lanzar, a mano, bombas de picado de potasio sobre concentraciones de tropas enemigas. Ver *La Guerra Italo-Turca 1911-1912* (Italia en Tripoli) pp.116-176.

<sup>21</sup>Cita textual en expresión del coronel Vives.

<sup>22</sup>Coronel Pedro Vives y Vich, *El capitán de Infantería, Celestino Bayo*, Memorial de Infantería, pp.10-11, Imprenta Colegio María Cristina, Toledo, 1912.

<sup>23</sup>General José Sánchez Méndez, *Celestino Bayo Lucía, primera víctima de nuestra Aviación Militar*, Revista de Aeronáutica y Astronáutica nº 815, pp. 660-667, Ministerio de Defensa, Madrid, 2012.

<sup>24</sup>Al hablar de españoles muertos en accidente de aviación, se debe recordar a los dos primeros: Antonio Fernández Santillana en Niza, 6-12-1909 y Mario Pola en Issy les Moulinaux – París, 28-12-1910.

<sup>25</sup>Los aviadores militares y hermanastros Alfonso Bayo Lucía y Alberto Bayo Giroud, combatieron en bandos opuestos en la Guerra Civil.

<sup>26</sup>Diario de las Sesiones de Cortes nº 154, Congreso de los Diputados, jueves 4 de julio de 1912.

<sup>27</sup>El acta de constitución de la Comisión, fechada el día 18 de octubre de 1912, los trabajos y el dictamen de ésta, se encuentran en el Archivo del Congreso de los Diputados (ACD), serie general, legajo 396, nº 20.

<sup>28</sup>AGMS, sección 2ª, división 10ª, legajo 40.

<sup>29</sup>Diarios de las Sesiones de Cortes números 169 y 170, días 29 y 30 de octubre respectivamente

<sup>30</sup>Pocas horas después, su asesino Manuel Pardiñas al ser localizado se suicidó, sin que ningún periódico o revista se interesara, en aquel momento, por los detalles de su captura y muerte.

<sup>31</sup>El presupuesto, fechado en Guadalajara el día 29 de noviembre de 1912, ascendía a 97.800 pesetas. AGMS, sección 2ª, división 10ª, legajo 40.

<sup>32</sup>Pedro Vives, *El capitán de Infantería Celestino Bayo*, p.15. Memorial de Infantería, Toledo, mes de julio 1912.

<sup>33</sup>Memorial de Ingenieros del Ejército, Madrid, febrero 1913, pp. 33-39.

<sup>34</sup>“...ser susceptible de otras aplicaciones que ya se iniciaban pero que no resultaban todavía prácticas”. El Ministro Luque, al que cabe suponer bien informado, ¿se referiría al empleo del aeroplano en misiones de reconocimiento y lanzamiento de bombas a mano realizadas por el Ejército italiano en Tripoli e iniciadas en el mes de octubre de 1911?

<sup>35</sup>AGMS, sección 2ª, división 10ª, legajo 42.

<sup>36</sup>Para una amplia información sobre el emblema y su evolución ver *Aeroplano nº 29*, pp. 56-59, año 2011.

<sup>37</sup>AGMS, sección 2ª, división 3ª, legajo 55.

<sup>38</sup>AGMS, sección 2ª, división 10ª, legajo 41.

<sup>39</sup>AGMS, sección 2ª, división 10ª, legajo 41.

<sup>40</sup>AGMS, sección 2ª, división 10ª, legajo 41.

<sup>41</sup>AGMS, sección 2ª, división 10ª, legajo 41.

<sup>42</sup>Los dos aeroplanos Morane-Saulnier, no viajaron con el resto de 1ª Escuadrilla. Siguió la ruta París-Marsella-Cádiz-Tetuán. AGMS, sección 2ª, división 15ª, legajo 139.

<sup>43</sup>La lista completa se puede consultar en AGMS, sección 2ª, división 10ª, legajo 41.

<sup>44</sup>Personal de apoyo (dos oficiales, un sargento y cuatro soldados) ocho tiendas de abrigo para los hidroplanos, material desmontable, una rampa varadero y material diverso, así como el traslado por cuenta del Estado del material y personal del Aero Club. AGM, sección 2ª, división 10ª, legajo 41.

<sup>45</sup>Tanto el desarrollo del proyecto (pilotos y aviones participantes) como el informe de Vives se encuentran en el AGMS sección 2ª, división 10ª, legajo 41 y sección 1ª, Legajo B-2292 (expediente personal de Vives).

<sup>46</sup>Las actividades de la 1ª Escuadrilla Expedicionaria han sido exhaustivamente tratadas en numerosos artículos de las diferentes publicaciones del Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire y otras del Ministerio de Defensa. Lo más reciente se encuentra en la revista *Aeroplano* nº 29, del año 2011.

<sup>47</sup>Véase por ejemplo las Revistas de Aeronáutica que conmemoran los 25, 50 y 75 años de la Aviación Militar española, así como los numerosos regalos, diplomas, placas, etc, que se encuentran en el Museo del Aire, en el Cuartel General y en diferentes colecciones y domicilios particulares.