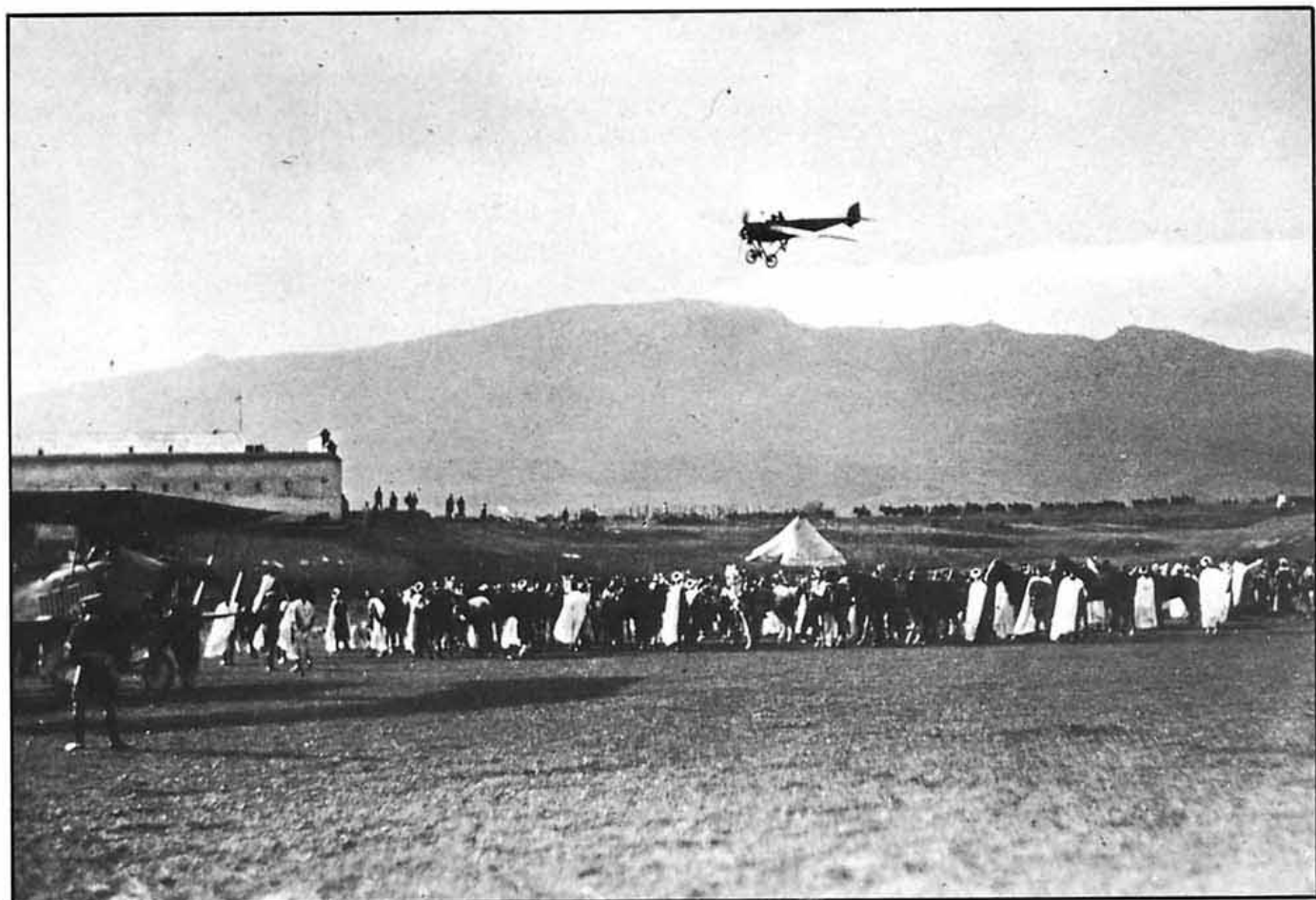


AEROPLANO

Revista de Historia Aeronáutica. Junio 1983. N°1.



Cincuentenario del Vuelo
Sevilla-Camagüey



Los principios de la AVIACION ESPAÑOLA en AFRICA

JAIME DE MONTOTO, Comandante de Aviación

ANTECEDENTES HISTORICOS

A finales del Siglo XIX el Imperio Marroquí sólo tenía de tal su nombre. La influencia del Sultán de Rabat sobre las tribus no inmediatas a su propia capital era muy reducida. Surgían jefes rebeldes, que se desligaban totalmente de la autoridad central y organizaban, con la ayuda más o menos encubierta de aventureros y gobiernos europeos, pequeños estados autónomos donde gobernaban despóticamente. En 1901 un cabecilla, el Rogui Bu Hamara se proclamó "Sultán del Rif" y estableció su corte cerca de Melilla. Aprovechando el debilitamiento de la autoridad del Sultán, el Bajá de Arcila, Ahmed Raisuni, amplió sus atribuciones, ocupó territorios ajenos a su jurisdicción y se proclamó independiente de la autoridad de Rabat. Francia, que siempre se había interesado por Marruecos debido a la continua anarquía que se extendía hasta su colonia Argelia, consiguió que la Conferencia de Algeciras aprobase un acuerdo según el cual el Sultán conservaba la soberanía formal bajo el protectorado de las potencias europeas. A España le correspondía ocupar y pacificar la zona del Norte, el Rif montañoso y xenófobo que redeaba las ciudades españolas de Ceuta y Melilla. Los vacilantes gobiernos españoles fueron incapaces de lograr la ocupación de todo el territorio y la paz estable.

LA ESCUADRILLA EXPEDICIONARIA EN MARRUECOS

En el mes de agosto de 1913 el Ministerio de la Guerra español decidió reemprender las acciones bélicas en Marruecos durante el período indispensable para alcanzar una paz ventajosa. Se empezaron las operaciones con una acción contra la cábila de Beni-Arós, cuyo cabecilla era Muley Ahmed el Raisuni. Para estudiar la posibilidad de emplear aeroplanos y globos para el apoyo a las fuerzas terrestres se comisionó al Coronel don Pedro Vives Vich, como Director General de Aeronáutica, a fin de que comprobara sobre el terreno la viabilidad de dicho apoyo. El Coronel Vives marchó a Tetuán en el mes de agosto, para reconocer la zona y proponer al Ministro los medios y elementos necesarios. En vista del tipo de operaciones a realizar se consideró necesario el empleo de una Escuadrilla de aeroplanos y, para ello, era necesario disponer de un terreno adecuado para servir de aeródromo de campaña. El Coronel Vives, después de recorrer los sitios que parecían preferibles sobre el papel, escogió un terreno en el campo de Sania Ramel, de Adir, situado en la orilla izquierda del Río Martín. Tenía el inconveniente de que estaba a tiro de fusil de los cabileños asentados en la orilla derecha, pero era el único terreno despejado de la zona cuyas dimensiones reunían las condiciones mínimas, aunque estuviera parcialmente cubierto de palmitos.

El Ministro aprobó la propuesta del Coronel Vives y, a finales de agosto, se seleccionaron algunos Oficiales de los designados para el 4.º Curso de Pilotos y que acababan de realizar las prácticas de Observador de Aeroplano en Cuatro Vientos, para formar parte de las tripulaciones de la Escuadrilla como observadores.

El 18 de octubre se recibió en Cuatro Vientos un telegrama del Ministerio de la Guerra que decía lo siguiente: "Con objeto de marchar a Africa, si lo pide el General en Jefe, ordene que se prepare con urgencia una Escuadrilla y su parque móvil de reserva. Avise cuando esté preparada la operación".

El 20 de octubre, sólo dos días después, informaba el Capitán Kindelán, Jefe de la Escuadrilla expedicionaria, de que todo estaba dispuesto. La composición de la Escuadrilla era la siguiente:

Jefe de la Escuadrilla: Capitán de Ingenieros don Alfredo Kindelán Duany.

Pilotos: Capitán de Ingenieros don Eduardo Barrón Ramos de Sotomayor, Capitán de Estado Mayor don Alfonso Bayo Lucía, Teniente de Infantería S.A.R. don Alfonso de Orleans y Borbón,

Teniente de Ingenieros, don Jenaro Olivie Hermida, Teniente de Infantería don Julio Ríos Angüeso, Teniente de Ingenieros don Antonio Espín, Teniente de Infantería, don Luis Moreno Abella, Teniente de Intendencia don Carlos Alonso Ilera y Teniente de Sanidad don Carlos Cortijo, que actuaba además como médico de la Escuadrilla.

Observadores: Capitán de Estado Mayor don Victoriano Castro-deza, Capitán don Carlos Cifuentes, Capitán de Artillería don Manuel Barreiro Alvarez, Teniente de Artillería don Manuel Ruíz de Arcaute, Teniente de Infantería de Marina don Manuel O'Felan y Correoso y Alférez de Navío don Pablo Mateo Sagasta; a veces volaba como observador el Maestro de Taller don Joaquín Quesada Guisasa cuando se lo permitían sus obligaciones.

Personal auxiliar del Escalón de Tierra: Maestro de Taller Quesada, un fotógrafo, dos Sargentos y 55 Cabos y Soldados.

La Escuadrilla estaba compuesta de 8 aeroplanos en primera línea y 4 de reserva. El material de tierra estaba dividido en dos escalones. El primero estaba constituido por un automóvil rápido y 4 camiones con remolque. El segundo estaba compuesto por un camión-taller y 2 camiones-almacén. Además, como material de campamento, se contaba con 3 barracores Besonneau, de los denominados "hangars demontables" por la casa fabricante, y 8 tiendas de campaña para el personal.

De los 12 aeroplanos, 4 eran Nieuport II, 4 Lohner "Pfeilflieger" y 4 Maurice Farman MF.7.

Los Nieuport eran monoplanos, con un peso total de 350 Kg. Su motor era un Gnome rotativo, de 50 C.V., que le permitía alcanzar una velocidad de 85 km/h. Los mandos de vuelo consistían en una palanca del tipo "mango de escoba" patentado por Robert Esnault-Pelterie en 1907 y una barra denominada "palonnier". La palanca accionaba el timón de profundidad al moverla hacia delante o hacia atrás y, al inclinarla lateralmente, actuaba sobre el timón de dirección. Los pies apoyaban sobre la barra horizontal del "palonnier" y, al moverla, por medio de unos cables alabeaban las puntas de las alas, pues este avión no empleaba alerones para el mando de inclinación lateral.

Los Lohner "Pfeilflieger" (avión-flecha) eran biplanos, con las alas en flecha, bastante acentuada para la época. Era del tipo sesquiplano, con el ala inferior de menor tamaño que la superior. Estaban entonces entre los aviones más veloces y de mayor capacidad ascensional, merced a su magnífico motor Austro-Daimler de 6 cilindros en línea que proporcionaba 90 C.V. y accionaba una hélice tractora bipala. Tenían una velocidad máxima de 100 km/h. Su longitud era de 9,70 m., su envergadura de 13,50 m. y tenía una superficie alar de 42 m.². Pesaba en total unos 420 Kg. Para facilitar la acción del piloto no llevaba un mando de profundidad y alabeo tipo "mango de escoba", sino una palanca con volante para facilitar el movimiento de los alerones. Los pies accionaban una barra de "palonnier", que, a su vez, actuaba el timón de dirección. Este aeroplano había batido en 1912 el récord de altitud con un pasajero ascendiendo a más de 4.500 m. de altura.

Los Maurice Farman eran uno de los modelos militares más típicos de la época. Se trataba de un avión de reconocimiento y bombardeo ligero fabricado totalmente en madera. Llevaba el timón de profundidad en posición anterior (denominada tipo "canard"), sostenido por largueros de gran longitud encorvados en la parte anterior para servir como patines de aterrizaje. Tenía una longitud de 12 m., una envergadura de 15,50 m. y una superficie alar de 60 m.². Su peso máximo al despegue era de casi 500 kg. exactos, de los cuales 280 correspondían a la carga útil. Llevaba un motor Renault de 8 cilindros en V y 70 C.V. de potencia que iba colocado detrás del piloto y de las alas y que accionaba una

hélice propulsora. La velocidad máxima horizontal era de 90 km/h. Los mandos eran como los actuales: "mango de escoba" para accionar timón de profundidad y alerones, y "palonnier" para el timón de dirección. El 11 de septiembre de 1912 Fourdry, en un Maurice Farman, había batido el récord de permanencia (autonomía) y el de distancia en un solo vuelo, recorriendo 1.017 Km. y permaneciendo en el aire durante 13 horas y 17 minutos. Este aeroplano tenía la particularidad de poderse transformar en hidroavión, instalándole dos largos flotadores fabricados por la misma casa Farman.

LAS PERIPECIAS DEL TRASLADO A SANIA RAMEL

El viaje Cuatro Vientos - Tetuán fue considerado demasiado largo para los aeroplanos de la época. Por ello se consideró preferible no trasladar los aviones en vuelo, sino embalarlos en grandes cajones de madera y transportarlos por ferrocarril hasta Algeciras. El día 22 el escalón rodado de la Escuadrilla salió de Cuatro Vientos bajo el mando del Capitán Barrón y los Tenientes Olivé y Alonso, y desfiló en formación de honor por la calle Bailén ante S.M. el Rey y la familia real, que despidieron a la fuerza expedicionaria desde el balcón central del Palacio. La unidad siguió por la calle Mayor y paseo del Prado hasta la Estación del Mediodía donde embarcó en el tren especial, que estaba compuesto de cuatro coches para el personal y un furgón y 20 plataformas para el material. Este material incluía los 12 grandes embalajes donde iban los aeroplanos, los motores, los cajones de repuesto de todas clases, los camiones y remolques, los automóviles ligeros, el camión taller, el material de sanidad, las bombas de 10 y 3 Kg. y las indispensables ollas para guisar la comida de la unidad.

La expedición iba bajo el mando del Coronel Vives, como jefe de la Aeronáutica de Africa, compuesta por la Escuadrilla y las Unidades de globos que también tomaban parte en la campaña. El Capitán Kindelán, como jefe de la Escuadrilla, ejercía las misiones de Jefe de Cuerpo con su autonomía reglamentaria.

En el mismo tren que los llevaba hasta Algeciras dictó el Capitán Kindelán su primera orden que decía: "Día 23 de octubre

de 1913. En el tren. Hoy, a las 18 horas, se reunirán en el departamento número 11 todos los Oficiales, para recibir instrucciones y designar aeroplanos a los observadores". Este último punto era de gran importancia, pues la eficacia de una dotación dependía en gran parte del grado de compenetración existente entre los dos tripulantes.

El día 24 de octubre embarcaba la Escuadrilla en el navío "Almirante Lobo". A causa del enorme peso del camión-taller y de la falta de instalaciones portuarias adecuadas en Algeciras fue necesario llevarlo en una barcaza. El capitán del buque que debía remolcarlo protestó con todas sus fuerzas. Para convencerle fue precisa la insistencia de todos los Oficiales, especialmente el Teniente Moreno Abella, que fue quien más habilidad desplegó para conseguirlo. Las últimas protestas fueron acalladas con la frase "estamos en guerra".

Al llegar a Ceuta se presentaron las mismas dificultades, pero aumentadas, pues no había previsto ningún personal para ayudarles a desembarcar y descargar. El Coronel Vives marchó a presentarse al Teniente General don José Marina Vega, Alto Comisario de España en Marruecos. El Capitán Kindelán y el Infante don Alfonso fueron enviados al Estado Mayor de Ceuta a solicitar que les ayudase algún personal, pues sólo contaban con los mecánicos y soldados del escalón de tierra de la Escuadrilla, denominado "sección de arrastre". Fueron recibidos por un Teniente Coronel de Estado Mayor con quien Kindelán mantuvo el siguiente diálogo:

— A sus órdenes, mi Teniente Coronel; somos Oficiales de Aviación y venimos a pedirle el posible auxilio para efectuar la descarga del material que traemos, ya que nuestro personal es muy exiguo.

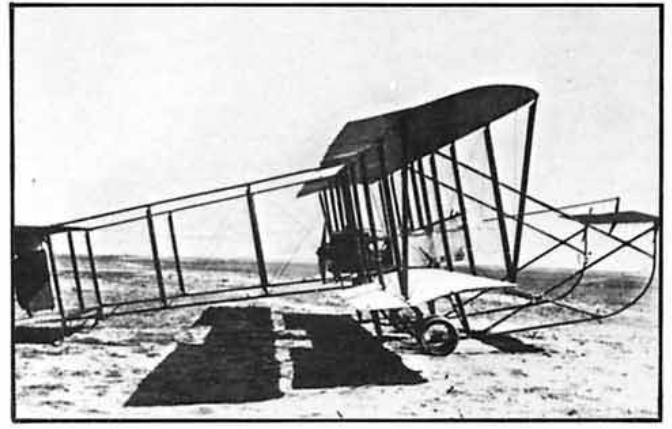
— ¿Por qué vienen aquí, a Africa?

— Porque así nos lo han ordenado, mi Teniente Coronel.

— ¿Ustedes saben volar bien o solamente dar saltitos? Por empleo, ¿Pueden volar de un tirón 80 km?

— Si señor, mi Teniente Coronel. Todos los pilotos que han venido han hecho vuelos de más de una hora y saben volar.





El FARMAN estaba provisto de un motor DE DION BOUTON de 8 cilindros con 80 CV de potencia.

— Parece ser que los franceses, en la campaña de Beni-Snassen o en otra región, han llevado cartas en avión, hace pocos meses. ¿Podrían llevar ustedes correspondencia entre Ceuta y Tetuán?

— No me parece posible, mi Teniente Coronel, porque en Ceuta no hay ningún espacio de terreno llano con las dimensiones mínimas para poder tomar tierra, aunque pensamos establecer un aeródromo cerca de Tetuán, entre Tetuán y Río Martín.

— En tal caso no creo que me puedan ustedes servir para nada.

Con esta frase dio por terminada la entrevista y los aviadores se despidieron sin intentar nada más. El Infante don Alfonso se acordó entonces de cómo había visto, en las maniobras alemanas de 1912, a un Oficial de Húsares decirle a uno de Lanceros, señalando a un Rumpler Taube que volaba sobre ellos: “Estos tontos creen que servirían para algo en una guerra”.

Finalmente, para resolver el problema, con el personal de tropa de la Escuadrilla y algunos miembros de la Guardia Civil, que trataban de apartar al público deseoso de ver los aviones, se formó un cordón de tropa alrededor de los curiosos, casi todos soldados

de permiso o de paseo. Una vez reunidos se les pidió (con cierta presión) que tuvieran el patriotismo y compañerismo de echar una mano, pues el personal de la Escuadrilla era muy escaso. Una vez cargados los camiones y remolques, la Escuadrilla se puso en marcha hacia Tetuán.

El 28 de octubre llegaba a Tetuán el Teniente Ríos con los primeros elementos del convoy, que se depositaron en un extremo del aeródromo. Por la tarde llegaron los Oficiales y el personal de la Escuadrilla. El terreno seleccionado era llano aunque estaba cubierto de palmitos, pero con trozos despejados de dimensiones suficientes. En seguida se empezó a organizar todo el campamento y a ocuparse de la leña y de la cena. Afortunadamente llevaban a prevención algo de leña en los camiones, con las ollas y el menaje de cocina, pero nadie sabía guisar. Rápidamente se intentó solucionar el problema: “A formar. El que sea cocinero un paso al frente”. Nadie lo dio. Eran especialistas, electricistas, motoristas. En el segundo escalón, que había quedado en Ceuta sí había cocineros, pero todos habían quedado en la plaza. Tuvieron que cenar a base de latas de conservas. La primera noche la pasaron sin comida caliente, bajo una lluvia torrencial y protegidos con una





Los Capitanes Barrón y Cifuentes en su LOHNER muestran su técnica de bombardeo.



manta, pues aún no habían llegado las tiendas. A última hora llegó una Compañía del Regimiento de Infantería Borbón núm. 17 para protección del aeródromo, pues el enemigo estaba al otro lado del río, a tiro de fusil.

Al día siguiente llegaron al aeródromo un Batallón del Regimiento de Infantería del Rey núm. 1 y algunas fuerzas de Ingenieros para situar alambradas y fortificar ligeramente el campo. Al llegar la noche, todavía sin tiendas ni cocineros, el Comandante Castrodeza se ofreció como cocinero "amateur", organizando la cocina con algunos soldados que él mismo escogió. Los huevos fritos salieron tan duros que alguien propuso jugárselos a "cara o cruz" como si fueran auténticos duros de plata.

LOS PRIMEROS VUELOS ESPAÑOLES EN AFRICA

Mientras tanto había comenzado la carrera por ver cual era el primer aeroplano que conseguía despegar. Cada piloto, con su observador y su mecánico, se dedicó a desembalar y montar su aeroplano. Ganó el Teniente Alonso, apodado "Sanete". A las 17 horas y 9 minutos del día 2 de noviembre de 1913 volaba el primer avión español en Africa. Pilotaba el Nieuport el Teniente Alonso, con el Alférez de navío Sagasta como observador. El primer vuelo sólo duró 8 minutos. Poco después despegaban el Infante don Alfonso y el Capitán Kindelán en un Lohner para efectuar el segundo vuelo y el primer reconocimiento sobre territorio enemigo.

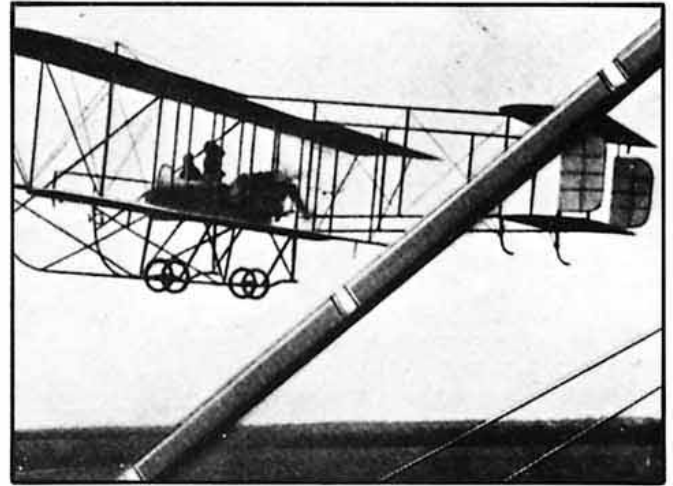
El día 3 el Coronel Vives, como Jefe de la Aeronáutica, ordenó un reconocimiento aéreo por aeroplanos. El Capitán Kindelán y los Tenientes Olivé y Alonso volaron sobre la zona de Laución durante 30 minutos. Durante el vuelo obtuvieron numerosas fotografías del terreno desconocido a vanguardia de las tropas propias. Estas fotografías fueron de gran utilidad para confeccionar el

plano del territorio donde se desarrollarían las futuras operaciones. Mientras tanto el Capitán Bayo y el Infante don Alfonso realizaron otros reconocimientos, sobrevolando esta vez Ricón-de-Medik, Dar-Ben-Karrix, Monte Negrón y La Condesa.

El día 5 los aeroplanos atacaron en bloque los alrededores de Laucién, bombardeando al enemigo atrincherado en todas las quebradas y barrancas de la zona. El Capitán Barrón quedó muy poco satisfecho de la precisión obtenida. A pesar de que era su primer bombardeo de guerra estaba seguro de que se podían mejorar los resultados. Para obtener un visor, aunque fuera rudimentario, acopló un tubo a la estructura de su Farman. El eje del tubo se situaba con la inclinación necesaria para que el ángulo de la visual fuera el apropiado a la altura y velocidad del avión en el momento de soltar la bomba. Así el tubo podría servir de visor al observador del aeroplano que, al ver el objetivo a través del tubo, soltaba las bombas que había cogido a mano del cajón situado a su costado. Para simplificar el cálculo se supuso que se bombardearía siempre en vuelo horizontal y a 400 m. de altura sobre el objetivo. Para hallar la inclinación del tubo en función de la velocidad se hicieron numerosos lanzamientos de prueba con bombas de yeso hasta conseguir resultados satisfactorios.

El día 6 don Alfonso realizó un vuelo de 40 minutos, volviendo a volar sobre las cábilas de Uadrás y Beni-Ider, alturas de Ben-Karrix y montes de Beni-Hosmar, tomando fotografías. El día 7 continuaron los vuelos de reconocimiento, para observar cualquier novedad y mantener informado al mando de la zona. Se fotografiaron de nuevo diversos puntos de la zona para ampliar la cobertura. Los Capitanes Barrón y Cifuentes bombardearon la zona de Ben-Karrix.

Del día 9 al 16 de noviembre se siguió reconociendo la zona del valle del Jemil, Monte Cónico y alrededores de Laucién, obtenien-

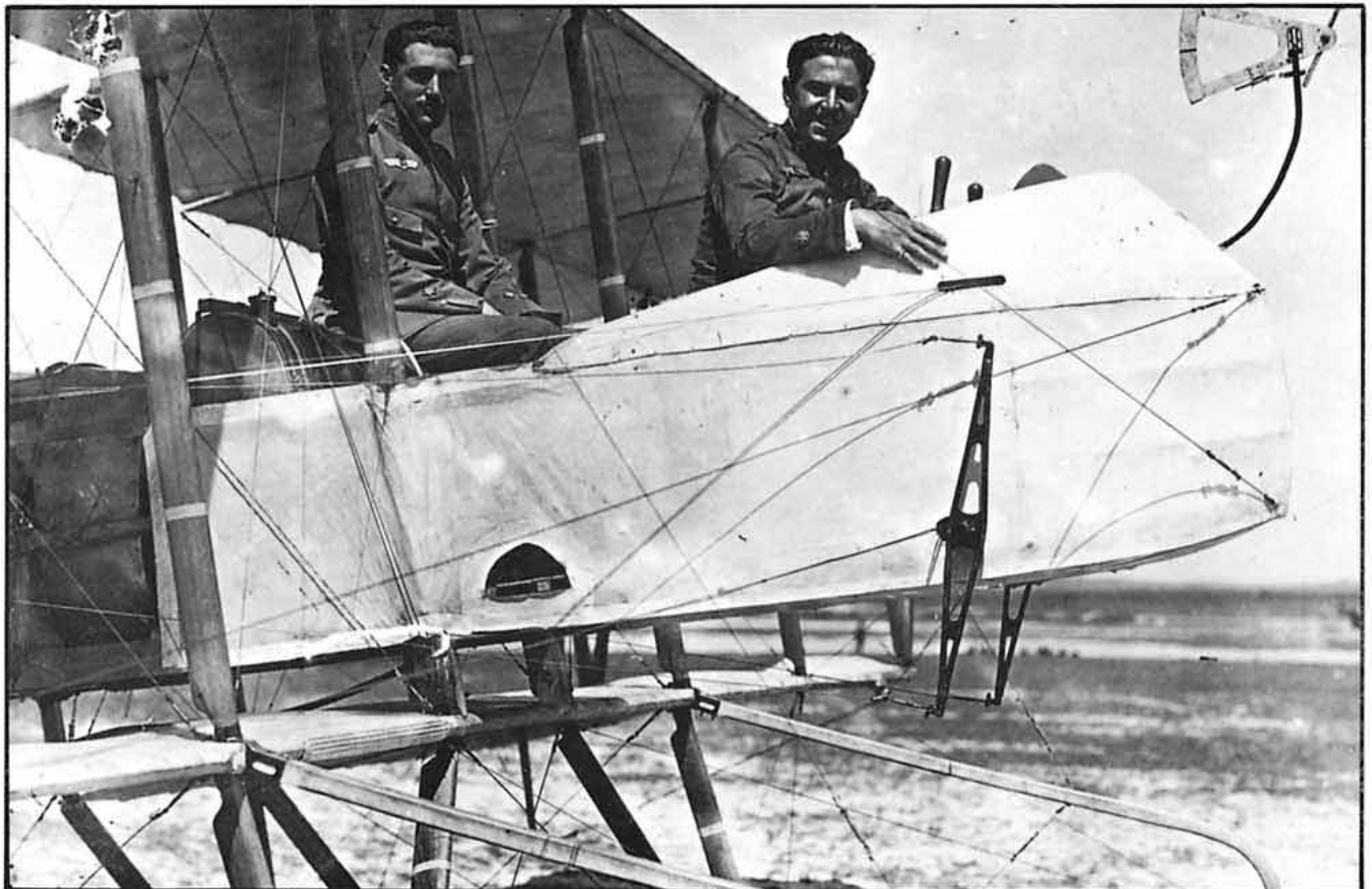


Aeroplano MAURICE FARMAN en vuelo.

do fotografías, confeccionado croquis y realizando reconocimientos visuales para facilitar la edición de mapas del desconocido territorio a vanguardia de nuestras posiciones. El día 13 de noviembre se acabaron de montar todos los aparatos de la Escuadrilla. Además se recibió un visor de bombardeo que se montó en el Farman M.F.1.

En la Orden de la Escuadrilla del día 16 de noviembre se decía: "En el día de mañana se efectuará servicio de exploración, mañana y tarde, por los aviones de la Escuadrilla, teniendo como objetivo la vigilancia del río Haira hasta el poblado de Ben-Karrix. El servicio se hará por parejas, dedicándose uno de los aparatos de cada pareja a la observación fotográfica y el otro al croquizado y

Los Capitanes Baños y Domínguez en la cabina de un FARMAN.



reconocimiento minucioso a simple vista. Altura de vuelo: 900 metros sobre el mar. Hora inicial: siete horas quince minutos. Vuelos por aeroplano: dos en el día. Instrucciones verbales: esta noche, a las nueve, en mi tienda”.

Se cumplimentó la orden el día 17. Por las informaciones facilitadas “con resultado plenamente satisfactorio”, la Escuadrilla recibió la primera felicitación del Alto Comisario. La aviación empezaba a ser aceptada como un servicio útil en campaña, aunque seguía sin convencer a algunos. Decían que la artillería era más precisa, que la caballería exploraba mejor ya que podía interrogar a los habitantes y registrar los bosques, y que un croquis hecho por un jefe de Estado Mayor era mejor que una foto.

El camión-taller fue el elemento que más popular hizo a la Escuadrilla. Como durante las primeras semanas tenía poco trabajo de reparación de aeroplanos, hacía ganchos para los bastes de artillería de montaña y material diverso para las unidades próximas. Para un Batallón de Infantería se hicieron mesas y sillas de madera. Todo con rapidez y gratis.

El camión-taller fue también el protagonista de una curiosa anécdota. El Teniente General Marina y el Jalifa fueron un día a visitar el aeródromo, que ya estaba más organizado. Debido al fuerte viento que reinaba aquel día todos los aviones estaban en tierra, alineados y con los motores parados. Sólo estaba en marcha el motor del camión-taller; además se habían abierto los paneles laterales que, “en disposición de trabajo”, se quedaban desplegados como plataformas auxiliares. El conjunto quedaba cubierto con unos toldos y se asemejaba a un biplano de la época; además el motor trepidaba y producía un ruido tremendo. Al pasar ante el camión-taller el Jalifa se volvió al General Marina y a los Capitanes Kindelán y Herrera, que le acompañaban en la visita, y les dijo: “Yo quisiera ver volar a éste.” Kindelán, refiriéndose al tremendo vendaval, le contestó: “Este no ha volado nunca, pero es posible que hoy vuele por primera vez”. El Jalifa, que no captó la broma, se marchó convencido de que el camión-taller era un aeroplano de nuevo modelo.

El aeródromo estaba a pocos kms. de la orilla del mar, donde había un pueblecito de pescadores, junto a la desembocadura del Río Martín. El terreno no era apropiado para ir desde el aeródromo en un camión cargado, pues era muy blando, pero la playa era ancha y larga. Kindelán decidió ir en aeroplano y aterrizar en la playa. El Farman de Barreiro y Ríos fue el designado para comprar y acarrear unas cestas de pescado para que comiera todo el personal del campo. Parece ser que fueron los primeros aviadores que efectuaron el transporte aéreo de pescado.

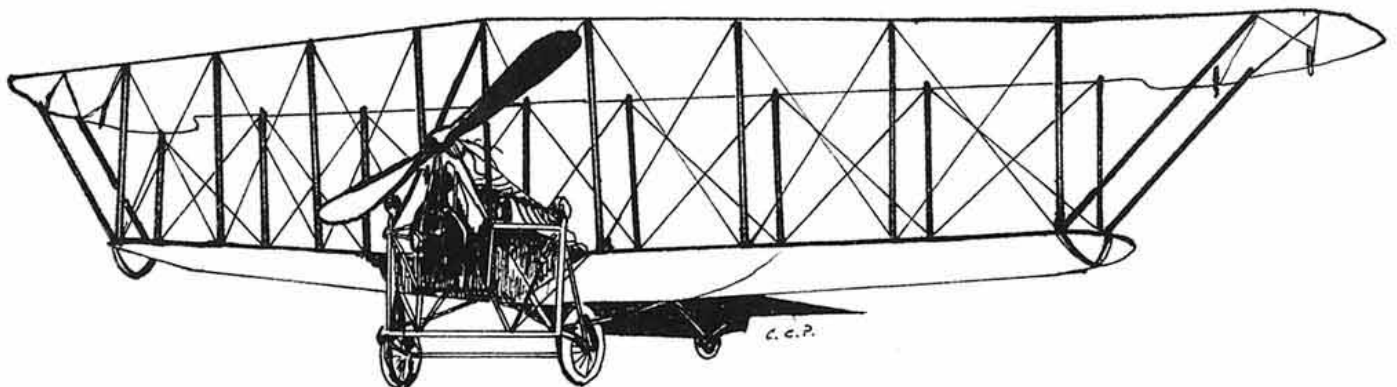
El problema de la comida debía ser muy acuciante pues, cuando una noche de lluvia empezó a entrar agua en una tienda que quedó totalmente anegada, Kindelán dijo: “Ya tenemos criadero de ranas para mejorar nuestra comida”.

Pero nunca faltó el buen humor. Cuando los pilotos empezaron a vivir en los grandes cajones de madera en que habían ido embalados los aviones, que ofrecían al personal mejor protección que las tiendas de campaña, Kindelán mandó pintar, en el cajón que servía de vivienda a Olivé, el nombre de la calle y el número de la casa en que éste había vivido en Buenos Aires.

LAS PRIMERAS LAUREADAS DE LA AVIACION ESPAÑOLA

El 19 de noviembre correspondió al Capitán Barreiro y al Teniente Ríos con el M.F.1 realizar un vuelo de reconocimiento sobre el Monte Cónico, para comprobar los datos de otro reconocimiento anterior. La repetición de los vuelos servía para controlar mejor los movimientos de los rifeños. Aquel día se encontraban en línea cuatro aviones, esperando su salida en misión de reconocimiento.

Cuando el avión alcanzó la suficiente altura para poder penetrar en territorio enemigo, el tiempo había sufrido un cambio rotundo, cubriéndose el cielo de espesas nubes. De seguir así, el piloto corría el riesgo de desorientarse y el observador no podría ayudarle gran cosa y menos realizar un buen reconocimiento. El Teniente Ríos se volvió a medias y le preguntó a su observador:



“¿Bajamos?” Barreiro señaló hacia atrás con la mano y luego saludó como si dijera: “Tu mandas”.

Ríos buscó un hueco entre las nubes y descendió hasta ver de nuevo el terreno. Pero las nubes estaban demasiado bajas y se vio obligado a volar a un nivel más bajo de lo prudente. Bajo las nubes se orientaron fácilmente y se dirigieron hacia el Monte Cónico. Cuando llegaron a él se vieron obligados a sobrevolarlo a muy escasa altura. Desde tan cerca destacaban las chilabas de los moros y el monte parecía bastante menos desierto que desde la altura habitual.

Se alzaron numerosos fusiles apuntando al aparato y sonaron múltiples disparos que intentaban derribar al aeroplano. Pero el avión continuó girando en torno al monte. De pronto Ríos notó un dolor agudo en el vientre. Una mirada rápida y se dio cuenta de que la sangre manchaba su uniforme. Simultáneamente notó una fuerte sacudida en una pierna. Pero no miró hacia abajo, sino a Barreiro que le llamó indicándole que había sido herido.

Ríos se vio entonces obligado a virar, poniendo rumbo a Sania Ramel, para cumplir ante todo con la misión de reconocimiento. Es decir, informar de lo observado, pues de otro modo la misión habría sido inútil. También había que salvar un aeroplano, máquina preciosa e insustituible. Aunque los precios de entonces no podían compararse con los de ahora, el escaso presupuesto de la Aviación española había tenido que completarse con aportaciones voluntarias de distintas ciudades españolas, promovidas por el más puro patriotismo y por el inocente orgullo de ver el nombre de la provincia en la carlinga del aeroplano adquirido con su aportación.

Debilitado por las heridas y la pérdida de sangre intentó aprovechar un terreno favorable en las cercanías del poblado enemigo de Zuintín, donde tomó tierra. Los moros, creyendo que el aeroplano estaba inutilizado, se dispusieron a apoderarse del avión. Los mejores tiradores del lugar se dirigieron a los puntos desde los cuales podrían batir eficazmente el avión caído y sus dos tripulantes. Pero Ríos logró sobreponerse a su momentánea debilidad, volvió a acelerar su motor, despegó y se dirigió hacia Sania Ramel. Pero, desconfiando de poder llegar hasta el aeródromo, decidió aterrizar junto al Campamento General. Logró encontrar un sitio a propósito y, a pesar de sus heridas, consiguió tomar tierra entre tiendas y piedras “sin causar desperfectos en el aparato ni daño en el campamento”, como decía el Parte Oficial. Después de lograr aterrizar sin que el aeroplano sufriera ni el más mínimo desperfecto, el Teniente Ríos logró bajar del avión y pedir auxilio a un grupo de Oficiales y soldados que se acercaron en su ayuda. Los dos tripulantes fueron trasladados al Hospital. Los médicos calificaron su estado de grave, pues el Capitán Barreiro tenía un balazo en el vientre y el Teniente Ríos uno en el vientre y otro en las piernas. Todos los impactos que se observaban en el aeroplano procedían de fusiles tipo Mauser.

En el Campamento se hicieron grandes elogios de los aviadores, por su valor y pericia, pero en el aeródromo esto no sorprendió pues todos los componentes de la Escuadrilla estaban animados del mismo espíritu. El comentario general fue de sorpresa técnica. “¿Cómo era posible hacer blanco en un avión que volaba a la enorme velocidad de 80 ó 90 km/h?”

Afortunadamente, ambos aviadores lograron curar de sus heridas y volver al servicio activo. Al día siguiente, no con ánimo de venganza, sino para convencer al enemigo de que no podía atacar impunemente a los aeroplanos españoles, todos los aviadores de la Escuadrilla bombardearon el Monte Cónico.

Pero la hazaña tuvo además gran resonancia. En primer lugar fueron mencionados en la Orden de la Escuadrilla. “Orden del día 19 de noviembre de 1913. Hoy ha recibido la Escuadrilla su

bautismo de sangre, derramando la suya por la Patria nuestros compañeros Barreiro y Ríos, heridos gravemente cuando volaban sobre el Monte Cónico. Envidiemos su suerte, imitemos su conducta serena, si la Providencia nos tiene reservado este galardón, y pidamos a Dios conserve la vida de nuestros queridos compañeros. Contingencia normal de la guerra, no debe este doloroso accidente ni reducir nuestro entusiasmo, ni llevarnos a propósitos de represalias y venganzas impropias de la dignidad militar; sirva tan sólo de lección para no exponer inútilmente, desacreditando el efecto moral del arma que la Patria ha puesto en nuestras manos, mientras circunstancias especiales no lo impongan. Fe en Dios y confianza en la idea del deber han de presidir todos nuestros actos”.

El General Marina, como Comandante en Jefe y Alto Comisario, telegrafió el mismo día 19 al Ministro de la Guerra, que era el Teniente General don Ramón Echagüe y Méndez-Vigo, para informarle del hecho: “Hoy, a las 8, con objeto de reconocer falda del oeste del Monte Cónico, salieron del campamento de aviación, a bordo del biplano Farman número 1, Primer Teniente de Infantería Julio Ríos Angüeso y Capitán de Ingenieros Manuel Barreiro Alvarez. A las ocho treinta, al regresar efectuando el servicio fueron tiroteados desde el Monte Cónico, sufriendo simultáneamente dos heridas graves el piloto, Teniente Ríos y una el Capitán Barreiro. Con gran pericia y sereno valor continuaron navegando para no caer en campo enemigo y con hábil maniobra, dando una vuelta sobre campamento general, consiguieron aterrizar en él, eligiendo sitio descenso sin que el aparato sufriera averías ni perjuicio la tropa acampada...”

Los aviadores Barreiro y Ríos comprando pescado. El Infante don Alfonso y el Capitán Kindelán dispuestos a efectuar un reconocimiento. Cargando las cestas con la compra en un FARMAN. (Foto revista BLANCO Y NEGRO.)



El Rey, como Jefe Supremo del Ejército, decidió premiar inmediatamente el hecho, sin esperar los trámites normales del expediente de recompensas. En cuanto tuvo conocimiento del hecho telegrafió al General Marina diciéndole: "Ruego a V.E. participe a los aviadores heridos que les asciendo al grado superior y que les felicito por su brillante conducta, así como por el valor y la serenidad de que han dado pruebas. Déles V.E. un abrazo en mi nombre y lleve estas felicitaciones a la Orden del día de los Ejércitos de Tierra y Mar. Le saluda afectuosamente. Alfonso".

El General Liautey, Residente General de Francia en Marruecos, envió desde Mechra-Ben-Abben donde se encontraba, este telegrama: "Yo os envío la expresión de mi más viva simpatía y la de sus camaradas franceses por los aviadores heridos heroicamente en el cumplimiento de su servicio y deseo saber noticias suyas".

El día 20 de noviembre, mientras la Escuadrilla bombardeaba el Monte Cónico, el General Marina, a propuesta del Jefe de la Aviación de Tetuán, ordenó la apertura de juicio contradictorio para la concesión de la Cruz Laureada de San Fernando, conjuntamente, a los dos aviadores. Debido a la necesidad de reformar el Reglamento de la Orden, no se les concedió hasta el año 1921, siendo entonces los dos primeros aviadores laureados.

Se continuaron realizando todos los servicios aéreos solicitados por el mando, sin que flaquearan los ánimos a causa de las bajas de la Escuadrilla. La Orden del día 23 de noviembre decía: "Mañana inaugurará la Escuadrilla su acción ofensiva arrojando bombas en los poblados de la desembocadura del Haira, colaborando con las tropas en la pequeña operación que ha ordenado la superioridad".

El día 24 la Escuadrilla superó todas sus marcas anteriores y logró efectuar 16 salidas tácticas de guerra. Aunque la imprecisión de la puntería y el reducido tamaño de las bombas hacían que los resultados de los bombardeos fueran más psicológicos que materiales, tuvieron gran importancia para elevar la moral de las tropas propias y rebajar la del enemigo.

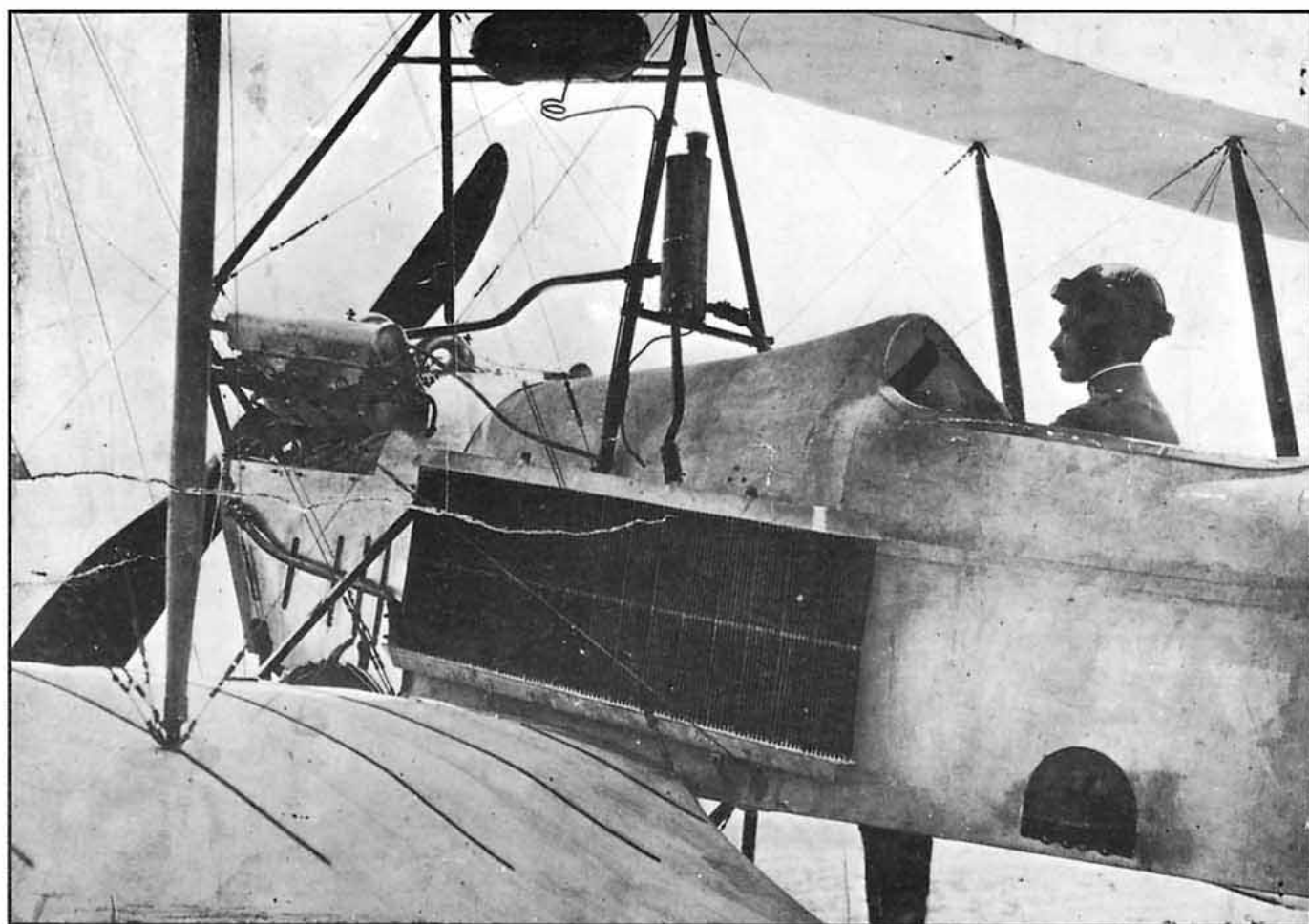
LA ESCUADRILLA ARTAL

El Teniente Ortiz Echagüe se encontraba de viaje por América, donde había recibido la noticia de la salida de la Escuadrilla para Marruecos. Animado del mejor deseo, logró obtener un importante donativo del conocido mecenas Conde de Artal, que residía en Buenos Aires, que se emplearía en comprar más aeroplanos para las Escuadrillas de Marruecos. Con este dinero se presentó en París y adquirió tres monoplanos Morane-Saulnier.

Estos aparatos eran un desarrollo prebélico de los magníficos aviones construidos en comandita por León y Robert Morane y Raymond Saulnier. Tenía una envergadura de 9,30 m. y una superficie alar de 14,86 m.². El motor era un Gnôme rotativo de 80 C.V. Su peso al despegue eran 370 kg. En 1912 Geo Legagneux y Roland Garros habían batido sucesivamente el récord mundial de altura, que dejó finalmente Garros en 5.610 m. el 11 de diciembre. La aviación francesa adquirió, sucesivamente, hasta unos 120 ejemplares de este modelo en diversas variantes.

A finales de octubre Ortiz Echagüe intentó realizar con un Morane el vuelo París-Madrid, aunque fuera por etapas. Para conseguir la autonomía necesaria para intentar el vuelo directo, instaló un depósito de gasolina suplementario en el lugar del pasajero.

Aeroplano LOHNER. Este avión sirvió de base para el prototipo FLECHA diseñado por Barrón

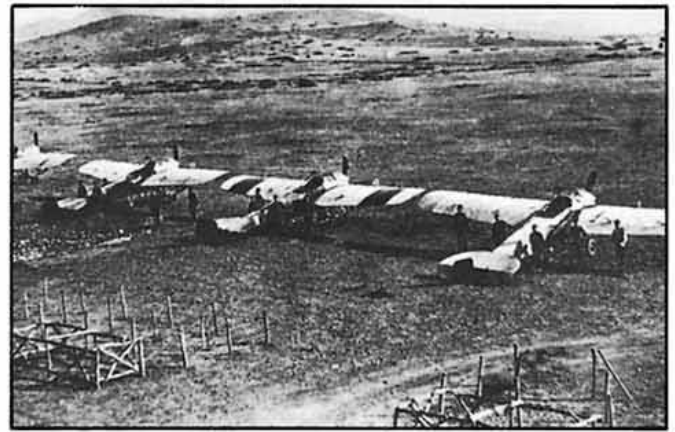


Despegó de Villacoublay con niebla cerrada, ascendió hasta volar por encima del mar de nubes y voló hacia el Sur. Después de 3 horas descendió por un agujero en la masa nubosa hasta ver de nuevo el suelo. Logró aterrizar en una pequeña pradera y preguntó a unos campesinos. Descubrió que se encontraba perfectamente en ruta, a unos 100 km. al noroeste de Burdeos. Ayudado por los campesinos volvió a arrancar su motor y despegó hacia España. Pero la desgracia de una avería fortuita le impidió terminar felizmente su viaje. Una llave de paso de combustible tenía una pérdida, por la que fue goteando la gasolina y empapó el piso, que era de madera. Un súbito retorno de llama, causado por una avería en una válvula de admisión del motor, inflamó rápidamente la gasolina caída y prendió fuego al fuselaje. Ortiz Echagüe logró aterrizar y saltó del avión, aún en marcha, con las ropas en llamas. Únicamente su serenidad le permitió librarse de parte de sus prendas y apagar el fuego de las restantes, escapando sólo con ligeras quemaduras.

Solicitó permiso del Conde de Artal para intentar de nuevo el viaje en otro avión, pero le persuadieron de que era preferible embarcar en el ferrocarril los dos aviadores que le quedaban. De paso recogió el motor y las partes metálicas del que había ardido y se incorporó a la Escuadrilla de Tetuán a finales de 1913. En el mismo campamento se logró reconstruir el aeroplano incendiado y, al poco tiempo, la Escuadrilla Artal se encontraba al completo de sus efectivos. Estos aviones prestaron grandes servicios en Africa, hasta que volvieron a la Península en 1916.

LA AVIACION SE HACE IMPRESCINDIBLE

Visto el éxito logrado por la aviación en la zona de Tetuán, se fueron creando nuevas Escuadrillas en las zonas de Larache y Melilla. La Escuadrilla de Tetuán quedó bajo el mando del Capitán



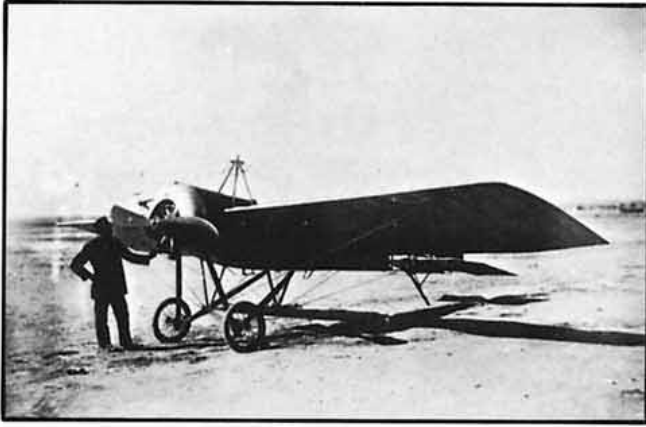
Línea de MORANES en el Aeródromo de Zeluán

don Eduardo Barrón Ramos de Sotomayor y Kindelán quedó como "Jefe de la Aviación de Marruecos".

El Alto Comisario decidió establecer un blocao en la margen del cauce seco del Río Hayera, en el territorio de la Comandancia Militar de Ceuta, para proteger la carretera Tetuán-Laicién de los continuos ataques de los rifeños. La operación fue encomendada al General Aguilera, que contaba con las dos columnas de los Generales Berenguer y Primo de Rivera, los aviones que habían quedado en el aeródromo de Sania Ramel y un globo cautivo de la Unidad de Aerostación. La operación se realizó el 17 de diciembre de 1913. Los aeroplanos atacaron en formación de Escuadrilla para apoyar el avance de las tropas de tierra, bombardeando Ben Karris

La tripulación de un FARMAN a punto de iniciar el vuelo. Obsérvese el casco de cuero diseñado en forma de "chichonera" para preservar la cabeza del piloto.





Aeroplano MORANE SAULNIER de la Escuadrilla ARTAL.

y reconociendo el terreno a vanguardia de las tropas propias. También tuvo una actuación muy brillante el globo cautivo, que informó continuamente al Mando y a la artillería de la posición de los núcleos enemigos. Del éxito de la actuación de las fuerzas aéreas es buen exponente el hecho de que el combate se inició a las seis menos cuarto de la mañana, duró hasta las seis de la tarde y se consumieron 57.873 municiones de fusil y 2.265 de cañón, a pesar de lo cual las bajas españolas se redujeron a cuatro Soldados heridos y tres muertos: dos soldados indígenas y el Comandante Infantes, de Regulares. La columna de reserva, mandada por el Teniente Coronel Daban, no tuvo que empeñarse seriamente en ningún momento. Un telegrama del Comandante en Jefe al Ministro de la Guerra, General Echagüe, decía: "Una bomba de los aeroplanos causó 2 muertos y 1 herido".

El 18 de diciembre los aviones volvían a apoyar el avance de las tropas de tierra con tal eficacia que el Teniente General Marina felicitó de nuevo al Coronel Vives, como Jefe de la Aeronáutica.

El General Marina y su Jefe de Estado Mayor, Comandante don Alberto Castro Girona, volaron como observadores en los aviones de la Escuadrilla de Tetuán, para reconocer el terreno que tendrían

que recorrer en breve las columnas españolas. El General Fernández Silvestre también voló como pasajero en los aviones de la zona de Larache, para observar mejor las zonas desconocidas del territorio de su demarcación. La aviación de reconocimiento se había afirmado como el más eficaz auxiliar del Alto Mando.

El 28 de enero de 1914 pasaba destinado a la Península el Capitán Kindelán. Pasó destinado a Cuatro Vientos, donde se hizo cargo del mando del aeródromo. También fue nombrado Jefe de la Rama de Aviación del Servicio General de Aerostación. Al dejar África le fue concedida la Cruz de María Cristina de 1.^a Clase por los servicios prestados en Marruecos. Posteriormente se le otorgó la Cruz del Mérito Militar de 1.^a Clase con distintivo rojo y la Cruz del Mérito Naval de 1.^a Clase, también con distintivo rojo, por los servicios prestados a bordo del "Proserpina".

EL PRIMER VUELO AFRICA-EUROPA

Aprovechando unos días de calma en las operaciones aéreas y que S.M. el Rey Alfonso XIII se encontraba en Sevilla por aquellos días, se envió un avión a Tablada. Este aeroplano sería el primero que enlazase África con España. Para la misión se escogió un Nieuport con motor de 80 C.V. El avión iba tripulado por los Capitanes Herrera y Ortiz Echagüe. Estos pilotos llevaban el siguiente mensaje: "En nombre del Ejército de África tengo el honor de ofrecer a Vuestra Majestad nuestro respetuoso saludo. Tetuán, 7 de febrero de 1914. El General Marina".

El mal tiempo impidió el despegue desde Tetuán hasta el 27 de febrero. Este día el avión despegó de Tetuán y, después de 2 horas y 30 minutos de vuelo, llegó a Sevilla. Por primera vez se cruzaba en vuelo el estrecho de Gibraltar.

El Rey recibió inmediatamente a los dos Oficiales, les felicitó por la pericia demostrada en el viaje y les concedió como distinción el nombramiento de Gentilhombres de Cámara. Contestó al mensaje del General Marina con el siguiente telegrama:

"Mi querido General. Al manifestarle mi satisfacción por el buen resultado de este primer viaje de nuestros aviadores militares de Marruecos a España, respondo al saludo de su valiente Ejército,



al que deseo todo género de prosperidades. Le envía un abrazo su afectísimo, Alfonso”.

El Ministro del Ejército, General Echagüe, dirigió desde Madrid otro telegrama al Rey que decía: “Señor. Este primer viaje de los aviadores españoles cruzando el Estrecho para saludar a Vuestra Majestad, es delicada atención que demuestra cuánto le quiere, admira y respeta el valiente, sufrido y disciplinado Ejército de la Patria; y no dude Vuestra Majestad que en esos mismos sentimientos se inspiran las tropas de la Península, igualmente entusiastas de su Rey”.

El aeroplano, que se encontraba en Tablada sin ninguna protección, resultó destrozado por un violento temporal que lo volcó y destruyó, por lo que hubo de ser desmontado y embalado convenientemente para enviarlo por ferrocarril a Cuatro Vientos para su reparación.

LA COOPERACION CON LA ARTILLERIA

En abril de 1914 se solicitó la ayuda de la Escuadrilla de Tetuán para destruir un cañón que los rifeños habían emplazado en lo más alto de la cresta de Gorges, en el Monte Beni-Hozmar. El cañón estaba habitualmente escondido en una cueva, de donde sólo salía para hacer fuego. Su lugar de asentamiento le permitía hacer un fuego muy eficaz sobre la ciudad y el campamento español. Como se encontraba unos 500 m. más alto que las piezas españolas más cercanas y estaba la mayor parte del tiempo escondido en su cueva, los cañones españoles disparaban sobre él con grandes dificultades y disponían de muy pocas ocasiones para corregir su puntería. Los aviones, a pesar de sus limitaciones de techo de servicio y carga útil, lo bombardearon continuamente. Además hicieron un gran número de fotografías y croquis detallados para facilitar el ajuste del tiro de la artillería. Finalmente, los efectos combinados del bombardeo aéreo y el fuego artillero consiguieron desmontarlo. Este caso constituye un claro ejemplo de las ventajas de la cooperación entre la Aviación y la Artillería.

JUICIO DE LA ACTUACION DE LA AVIACION EN AFRICA

La labor de las escuadrillas fue constante y desconocida de la opinión pública. Citemos al General Gomá que dice: “Su labor es para muchos desconocida. Para su divulgación sería preciso escribir tantas páginas de guerra como días tiene el año. Se bombardean trincheras, zocos, cosechas, caminos, propiedades; se toman fotografías y se trabaja horas y horas, de día y de noche, para editar los planos del territorio enemigo; se estudian las posibles líneas de avance y, cuando después de un trabajo de larga preparación, con difíciles servicios sobre el campo rebelde en combates que no son citados en el parte inicial ni tienen carácter espectacular, el Mando ha recibido las informaciones precisas, dispone de planos y sobre ellos se redactan las órdenes de operaciones, llega el día del avance”. Efectivamente, la labor de la Aviación estaba tan bien hecha que no se notaba. Sólo el Alto Mando y el Estado Mayor podían apreciar la infatigable actuación de las Escuadrillas. Así se reconocía en el informe que presentó el Comandante don Antonio Aranda Mata, del Estado Mayor del General en Jefe. En él se ponía de relieve toda la utilidad de los servicios prestados y se estudiaba muy cuidadosamente la importancia de las informaciones obtenidas por el reconocimiento aéreo.

Como análisis final de los resultados obtenidos por la Aeronáutica española en las campañas de 1909 a 1913 puede decirse que hizo todo lo que pudo y que no se le podía pedir más. Dado que la Aeronáutica militar de todo el mundo estaba en mantillas, que no existía aún una doctrina de empleo en ninguno de los ejércitos de las grandes potencias y que en España no se tenía más experiencia de su empleo operativo que las informaciones que se hubieran podido obtener sobre las campañas de otras naciones,

resultan asombrosos los resultados. Ni una aeronave, ni un tripulante, cayeron en manos del enemigo, a pesar de sobrevolar continuamente las regiones a vanguardia de aquel frente mal definido y siempre cambiante. A pesar de la penuria económica y de material no dejó de prestarse ni un solo servicio solicitado por el Mando, no siendo obstáculo los problemas de logística que afligían a nuestras tropas en Africa. Un país sin industria aeronáutica, que casi no tenía experiencia en la industria mecánica de ningún tipo, cuyos talleres sólo servían para efectuar las reparaciones más sencillas y que fue incapaz de construir en serie los prototipos cuyas patentes fueron vendidas al extranjero, llegó a mantener simultáneamente hasta cinco destacamentos aéreos en zonas distintas y separadas por muchos kilómetros de territorio desconocido y en manos del enemigo.

Las limitaciones técnicas de la Aeronáutica española sólo se reflejan en la escasez de elementos, pero no en una capacidad inferior del personal, que demostró a todos los niveles su preparación y su constante deseo de aprender. Los pioneros de la Aeronáutica fueron siempre voluntarios para todas las ocasiones de mayor riesgo y fatiga, y dejaron bien patente su valor, talento y constancia, que abrieron los caminos del mundo a la Aviación española.

