

ASÍ NACIÓ EL ARMA AÉREA

Por ALFREDO KINDELÁN DUANY.

Teniente general del Ejército. - Director de la Escuela Superior del Ejército.
Piloto y Observador de aeroplano, globo y dirigible.

El Arma aérea, sin agotar ni con mucho el campo de sus posibilidades, alcanza hoy, a consecuencia de la actual contienda, un desarrollo tal que su importancia, en relación causal con su eficacia, supera en muchos casos a la de sus dos hermanas mayores: la Marina y el Ejército.

Lo que más sorprende de este rápido crecimiento es la velocidad con que se ha logrado: en menos años de los usuales, en una existencia humana, se ha pasado, quemando etapas, desde el primer vuelo de Wright, en las dunas de Dayton (Ohio), en 1903; desde la primera travesía del Canal de la Mancha por Bleriot en 1909, y desde el primer vuelo a más de cien metros de altura, de Lathan, en agosto del mismo año, a la cotidiana sistemática travesía de los océanos Atlántico y Pacífico y a los vuelos estratosféricos con reiteración habitual. De los 70 kilómetros por hora con un pasajero de los primeros "Wright", "Farman", "Curtis" y "Bleriot" a los 700 y más de los modernos aviones de caza y a los 550 de los bombarderos.

Los que más nos damos cuenta de este rápido progreso somos aquellos a quienes fué dado asistir, por no envidiable privilegio de la edad, al nacimiento y desarrollo de la flamante invención; aquellos que en nuestros estudios profesionales, hace tan sólo nueve lustros, aprendíamos en Física un cierto principio, llamado "del círculo vicioso", que demostraba sin dejar lugar a dudas la imposibilidad del vuelo mecánico con aparatos más pesados que el aire.

Quizá obedeció a tal causa el que sorprendidos por el hecho, al parecer cierto, del vuelo humano, hiciéramos un viaje a Le Mans (Francia) para ver volar a los Wright y volar

luego con Orville en Pau, no sin casi agotar nuestra paciencia hasta conseguir que una madrugada no se moviese una hoja, condición que imponía la falta de estabilidad propia del aparato; era difícil conseguir efectuar un vuelo en aquella época, y hasta presenciarlo, como cantaba el humorismo galo:

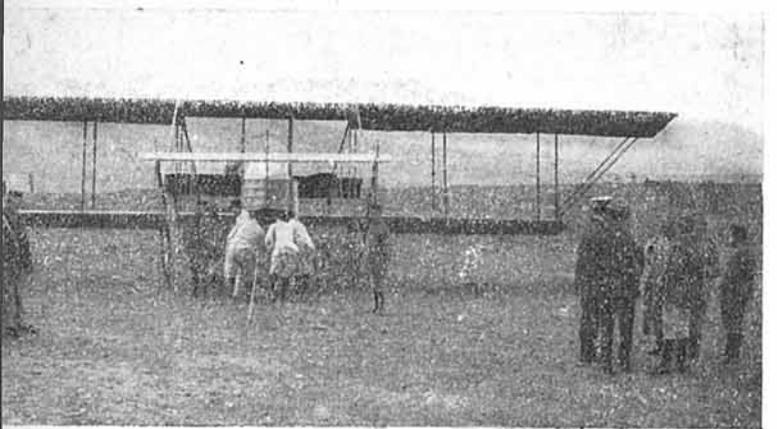
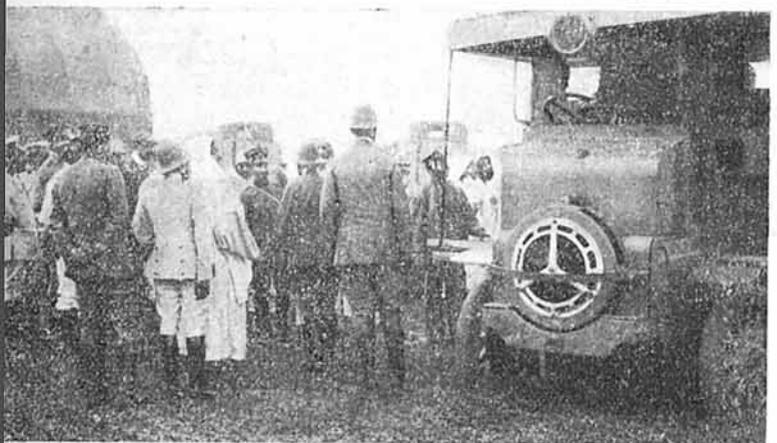
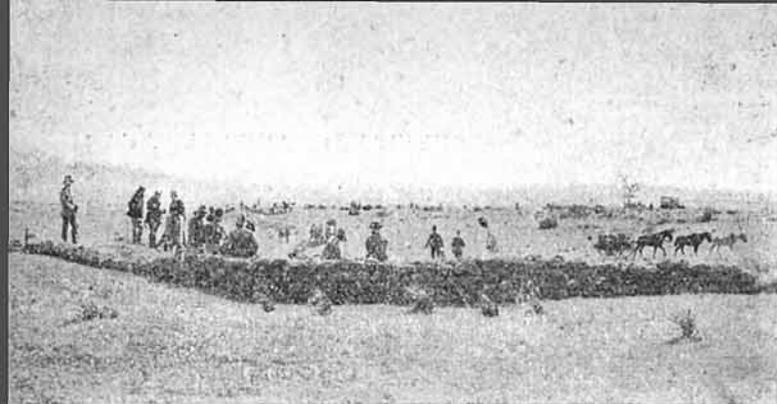
*C'est pas facile
De voir voler Orville;
C'est bien plus dur
De voir voler Wilbur.*

Esto ocurría el año 1907, y tres años después el Gobierno español me comisionaba para marchar a Francia a elegir y adquirir algunos aviones con los que experimentar en casa el nuevo flamante invento. No puede tacharse al Gobierno de aquel entonces de remiso en incorporarse al progreso de la Técnica.

Con esos "Farman" y "Nieuport" por mí adquiridos, otros del mismo tipo y del inglés "Bristol", se instruyeron una docena escasa de pilotos, interrumpiéndose el curso de una tercera promoción para poder trasladar a Marruecos la casi totalidad del personal y del material disponible con objeto de ensayar la eficacia de empleo militar del nuevo invento en nuestra campaña.

Tocó a España el honor de ser la segunda que empleara en acciones de guerra el aeroplano y la primera que inició su acción como arma, ya que los italianos, en su campaña de Tripolitania de 1912, sólo en misiones de reconocimiento, como servicio auxiliar, lo habían empleado.

Por estos días hará seis lustros de la primera acción aérea



1. Preparando el campo que utilizó la Escuadrilla.—2. Las autoridades militares visitan las jaulas que contienen aviones y motores recién llegados de la Península.—3. Los primeros camiones.—4. Se terminan de montar los *Farman* con equilibrador. Los últimos detalles antes de probarlos en vuelo.

ofensiva que los hombres han realizado; en este mes cumple treinta años de edad el Arma aérea, y la importancia universal de la efemérides me ha impulsado a dejar en esta Revista el recuerdo presencial del hecho, del que me tocó ser testigo y ordenador, ya que no ejecutante.

La primera escuadrilla organizada que entró en campaña lo fué bajo mi mando, y se componía de un material heterogéneo, pero bastante completo para aquellos tiempos de balbuceos del nuevo invento.

Orgánicamente constaba de tres escalones enteramente mecanizados, y además de material de campamento no mecanizado, tiendas para el personal y barracones de armadura de madera y cubierta de lona para los aviones, además de tiendas individuales para éstos, que dieron mal resultado.

Se componía el escalón volante de nueve pilotos: Capitanes Kindelán, Barrón, Bayo y Alonso; Tenientes S. A. R. don Alfonso de Orleans, Olivie, Ríos, Espín y Moreno Abella; siete observadores: Capitanes Castrodeza, Cifuentes y Barreiro, y Tenientes Arcante, O'Feláu, Sagasta y Cortijo.

Este personal tripulaba cuatro biplanos "M. Farman", cuatro ídem "Lobmer" (austriacos) y tres monoplanos "Nieuport".

Al mes fué reforzado el escalón con un piloto, Capitán Ortiz Echaque, y dos monoplanos "Moranne".

Los escalones rodados constaban: el primero, de tres autocamiones y cuatro remolques; el segundo, de un camión taller y un camión almacén. Como material de campamentos llevábamos tres barracones desmontables (cada uno para dos o tres aviones) y ocho tiendas individuales para los mismos.

El personal no volante se componía de médico, fotógrafo, maestro, mecánico, sargentos, cabos y soldados, hasta un total de sesenta hombres.

El 18 de octubre de 1913 se recibió orden de organizar la escuadrilla, y el 22 por la mañana, en dos trenes, salíamos para Marruecos.

No estaba, pues, nuestra recién nacida Aviación mal dotada de medios en aquellas vísperas de la guerra europea de 1914, comparativamente a aquellos con que contaban las Aviaciones más adelantadas, provistas de mucho mayor número de aviones y pilotos, pero más atrasadas la mayoría en medios técnicos de guerra.

Así, por ejemplo, Francia, siguiendo el camino erróneo que le trazara Ader—el genial precursor del vuelo mecánico, el autor del interesante libro "Avionerie militaire"—, lanzaba al comenzar las hostilidades flechitas de acero en paquetes sobre las tropas alemanas, y al comprobar la inejecución de las mismas se dedicaba a improvisar una bomba de aviación poniendo proa y aletas a los proyectiles de su cañón de 75 centímetros, los cuales eran lanzados al azar, sin aparatos de puntería.

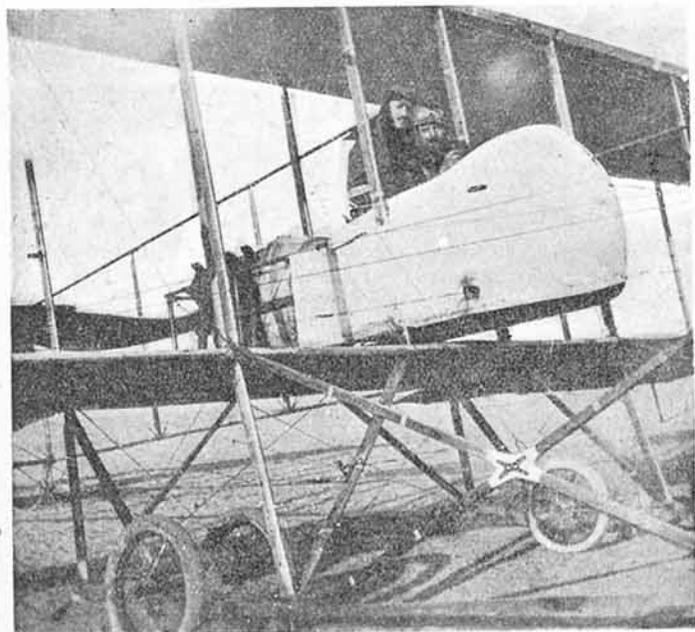
Nosotros, mientras tanto, llevamos a Marruecos bombas alemanas, tipo Carbonit, cargadas con trilita, provistas de un modelo de espoleta muy sensible y de un buen seguro aerodinámico, para lanzar las cuales disponíamos de un visor de bombardeo bastante aceptable, con aparato óptico suspendido a la cárdam, con el cual se lograba bastante precisión de tiro. Es verdad que no disponíamos de lanzabombas, como tampoco ninguna Aviación contemporánea; pero debe observarse que el pequeño peso de las bombas de aquella época permitía prescindir de dicho artificio, que nuestro ingenio reemplazó por una suspensión con bramante y una tijera, método que proporcionaba instantaneidad en el lanzamiento.

Entro ya en el grano del artículo, en su motivación, que no es otra que dejar constancia de las circunstancias en que se desarrolló el hecho, sencillo pero de trascendencia en la historia del Arma aérea, de que un artefacto explosivo fuera lanzado desde un avión con fines de guerra.

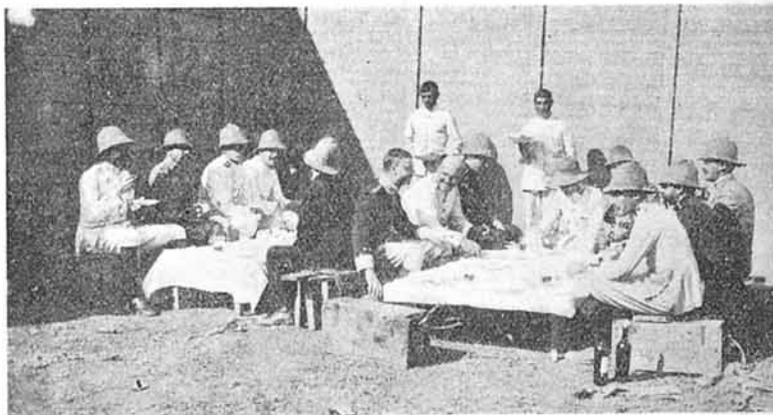
El día 22 de noviembre recibí del Alto Comisario, General Marina, orden verbal, que me transmitió el Coronel Inzenga, de su Estado Mayor, de que con mi escuadrilla cooperase en una pequeña operación táctica que al día siguiente habían de realizar tres batallones y unas baterías hacia el río Hairia, en su desembocadura en el Martín.

La orden de dicho día de la escuadrilla decía así: "Mañana inaugurará la escuadrilla su actuación ofensiva arrojando bombas sobre los poblados de la desembocadura del Hairia, colaborando con las tropas en la pequeña operación que ha ordenado la Superioridad.—Kindelán."

Completé con instrucciones verbales esta orden, y dispuse que esta acción primera fuese iniciada por un solo equipo:



Una tripulación de la Escuadrilla.



1. Los moros contemplan el primer Morán que llegó a Tetuán.—
2. Vuelo de ensayo del Morán.—3. Comedor de Oficiales de la Escuadrilla.

Capitán Olivier, piloto; Capitán Cifuentes, observador, a bordo de un monoplano "Nieuport".

Al día siguiente—23 de noviembre de 1913—, según lo ordenado, se arrojaron por primera vez en la historia de las guerras bombas explosivas—ocho de tres kilos y medio de peso—sobre tropas en combate, y como testigo presencial que fui, puedo asegurar que el bombardeo fué muy preciso y el efecto moral bastante grande, tanto en sentido deprimente para el enemigo como de entusiasmo en los nuestros, que en número considerable presenciaban el ensayo desde Lucién y montes próximos.

Tres días más tarde se ensayó la bomba grande, que nos parecía enorme, tanto que a presenciar el ensayo, esta vez no en operación combinada, acudió buen número de



S. A. Real el Capitán don Alfonso de Orleáns y Borbón llega en vuelo al aeródromo de Los Alcázares.

Jefes y Oficiales, entre ellos los Generales Marina y Aguilera. Este segundo bombardeo fué tan preciso como el anterior, y el entusiasmo mayor, dada la gran sonoridad de la explosión. Réstame señalar que la inmensa bomba a que rendimos tales honores pesaba exactamente 11 kilogramos (once kilos).

¡Cuán relativo es todo lo humano! Aproximadamente la misma impresión de terror que hoy produce a los ciudadanos de Europa que sufren su efecto en los intensos bombardeos aéreos con bombas de una o más toneladas, lanzadas por centenares, produjo a los moros fronterizos a Tetuán los que efectuamos por aquellos días arrojando cada avión tres o cuatro de once kilos; y no digamos nada cuando años más tarde se llegó a utilizar la de 50 kilogramos, que nos pareció entonces: calibre difícil de superar. Es verdad que, bien mirado, para el que es alcanzado por los efectos eficaces de una bomba, tanto le da que sea de diez o de cuatro mil kilogramos; y que las de once eran mortíferas se probó con reiteración en la guerra de África y aun en nuestra reciente Cruzada.

He cumplido el propósito único que me proponía: recordar que cumple treinta años el Arma aérea por estos días y dejar constancia de la forma en que nació, reivindicando

para nuestra Aviación el derecho de primacía. En verdad que sólo nació en uno de los varios modos de actuación del avión como arma: en la lucha de alado contra áptero; la de avión contra avión nació dos años más tarde, en la guerra europea de 1914 a 1918; pero los seres no nacen con la plenitud de posibilidades de actuar, las que van adquiriendo a medida que se desarrollan.

Y no puede negarse que ha sido sorprendente el avance experimentado por el Arma aérea en dichos treinta años.

Ningún otro invento humano, ni de este siglo ni de los anteriores, ha tenido parecida rapidez de crecimiento, que sólo se explica por una rápida transformación en actual de la enorme energía potencial psíquica que representa el anhelo colectivo de la Humanidad, acumulado durante treinta siglos—desde Icaro—, de lograr lo que veía a diario realizar con graciosa facilidad a seres muy inferiores en la escala zoológica: aves e insectos.



El Teniente Ríos, primer herido del Arma aérea y laureado en la operación del monte Cónico.



El General Jefe del Ejército de ocupación de Marruecos, acompañado de las autoridades de Tetuán, presencia las salidas para los primeros servicios.

(Fotos Alonso.)